

ISSN 1346-7328  
国総研資料第433号  
平成20年3月

# 国土技術政策総合研究所資料

TECHNICAL NOTE of  
National Institute for Land and Infrastructure Management  
No.433 March 2008

## 景観デザイン規範事例集（道路・橋梁・街路・公園編）

環境研究部緑化生態研究室 松江正彦・小栗ひとみ・福井恒明  
空港研究部空港ターミナル研究室 上島顕司

### Best Practice Case Studies in Infrastructure Design: Road, Bridge, Street and Park

Landscape and Ecology Division  
MATSUE Masahiko, OGURI Hitomi, FUKUI Tsuneaki  
Airport Terminal Division  
UESHIMA Kenji

国土交通省 国土技術政策総合研究所  
National Institute for Land and Infrastructure Management  
Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism, Japan

## 景観デザイン規範事例集（道路・橋梁・街路・公園編）

環境研究部緑化生態研究室

室長  
主任研究官  
主任研究官

松江正彦  
小栗ひとみ  
福井恒明  
上島顕司

空港研究部空港ターミナル研究室

室長

## Best Practice Case Studies in Infrastructure Design: Road, Bridge, Street and Park

Environmental Department Landscape and Ecology Division

Head  
Senior Researcher  
Senior Researcher

MATSUE Masahiko  
OGURI Hitomi  
FUKUI Tsuneaki  
UESHIMA Kenji

Airport Department Airport Terminal Division

Head

### 概要

本事例集は、道路・橋梁・街路・公園分野の公共事業において、景観・デザインに配慮した計画・設計を行う際に、参考となる事例を示し、その考え方や技術的情報を参照できるように作成したものである。

公共空間を設計する上での規範となりうる事例について、諸元(所在地, 管理者, 設計者, 施工者, 建設年, 構造物及び空間の規模等), 設計の経緯, 設計の特徴ならびに景観デザインとして優れた点, 周辺の地形や街並み等との関係を示す位置図, 構造物や空間の全容及び構成要素に関する図面, 写真等を含む事例集とした。

**キーワード**：景観デザイン, 規範事例, 公共事業, 道路, 橋梁, 街路, 公園

### Synopsis

This report presents some case studies of infrastructure design as best practices from the viewpoints of landscape, aesthetics, structure and sustainability, that include designs of roads, bridges, streets and parks. Each case consists of general information such as plans, sections, elevations and photographs, and its technical ideas and methodologies.

It is considered that all civil engineers should refer elder engineers' superior works

本事例集作成は次のような手順で行った。

まず、近世・近代及び現代の道路・橋梁・街路・公園分野に関する構造物及び空間の中から、規範事例の候補リストを作成した。ここで対象とする構造物・空間は、我が国において作られたもので、優れたデザインあるいはスタンダードなデザインとして既に評価の定まっているものとした。次に、土木学会景観・デザイン委員会内に設置した「土木デザイン集成編集小委員会（委員長・篠原修政策研究大学院大学教授）」において、候補リストから事例集に掲載する事例を選定した。

when they plan and design public realm and infrastructure, but we can find few information about their works. This report aims to fill this lack. The long list was made up from the cases constructed from 17th to 20th century in Japan, each of which has been thought as highly evaluated design. Then the board organized in JSCE (Japan Society of Civil Engineers) selected the cases which should be introduced on this report.

**Key Words**: Infrastructure design, Landscape design, Practices, Public works, Road, Bridge, Street, Park



## はじめに

国土交通省では、平成 15（2003）年に公表した美しい国づくり政策大綱の中で、公共事業における「美しさの内部目的化」を宣言しました。また、景観法の施行（平成 16 年）によって地方自治体における景観形成の取り組みがこれまでに増して広がりを見せています。こうした状況から、公共事業の実施において「よい景観」を生み出すことへの必要性和社会的要請が以前にも増して高まっています。

公共事業における景観形成を図る上での具体的な取り組みとして、国土交通省では、景観検討の手続きや枠組みを示す「国土交通省所管公共事業における景観評価の基本方針（案）」を策定し、平成 16 年から直轄の 44 事業を対象として試行しました。平成 19 年にはこれを「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）」として改定し、全ての直轄公共事業を対象に運用を始めました。また、平成 18 年度に道路や河川など各事業分野の景観形成ガイドラインが出揃い、景観を考える際の技術的指針を示しました。

このように公共事業における景観形成について、体制や手続き、技術指針の整備を進めていますが、土木分野では景観・デザインに配慮した設計を行う際に参考となるような「よい事例」を集めて解説した資料集がほとんどありません。

公共事業の現場で景観形成の方向性を議論し、具体的な設計に反映させていくには、これまでどのような事例がよい景観として評価されてきたのかを予備知識として知っておく必要があります。また、折りに触れて先人のすぐれた計画・設計の考え方を参照することは、全ての技術者にとって重要なことです。しかし、現状では残念ながらそれができる環境が整っているとはいえません。

そうした状況を踏まえ、土木構造物の規範的デザイン事例を選定し、公共事業における「よい景観」の方向性を示すとともに、景観・デザインに配慮した計画・設計の際に参考となる技術的情報を整理したのが本資料です。

本資料が、公共事業の計画・設計に携わる行政担当者やコンサルタント等の多くの方々に参照・活用され、我が国の公共空間において良好な景観形成を進める上での一助となれば幸いです。





## 刊行によせて

土木のデザインを志す者にとって、最良の教師は実在するものであり、そのものが存在する現実の空間である。美しい橋、気持ちのよい水辺、それらに感動することによって、自分もデザインをしてみたいという情熱が生まれる。

この感動に続く学習は専門教育によってもよいし、独学であってもよい。しかし学習過程にあって少なくとも2つの困難が生ずる。その1は、経験不足の若い時代にあっては、何がよいもの、よい空間であるかの判断に自信が持てないことである。その2は、設計にあってはものの具体的な形、寸法を決める必要があるのだが、その定め方に自信が持てないことである。

専門教育の場では講義と設計演習を通じて、教師が様々な示唆を与えてくれるであろう。しかし、その教師として万能ではない。橋には強くとも水辺には弱いかも知れない。道路・街路、橋、公園、河川、海岸・港湾等と多岐にわたる土木全般に通じた教材が欲しくなる。これはむしろ、デザインを教える側の教師の偽らざる心境であろう。

独学で学ぼうとする者には状況は一層深刻である。何か手掛りが欲しい、出来れば教材が。どのような橋がよい橋で、その形（プロポーシオン）、寸法はどうなっているかを教えてくれる教材が。

今回の「景観デザイン規範事例集」は以上に述べた若い技術者と技術者の卵

の要請に応えようとする初めての試みである。土木の各専門分野において実際にデザインを実践してきた経験豊富な技術者が集まり、編集、執筆、図版製作、写真撮影に当たった。各専門分野でデザインに定評のある事例を取り上げ、何故よいのかを可能な限り丁寧に解説した。

土木の隣接分野である建築では、すでに昭和17（1942）年に「建築設計資料集成」が出版され、長らく建築デザインを学ぼうとする若い建築家の座右の書として使われてきた。本事例集は、この建築の先例に習おうとするものだと言ってよい。但し、注意しなければならないのは、単独で完結する建築とは違って、土木は複数の構造物や施設が連繋して一つのシステムとして機能している点であり、立地と相互の配置が極めて重要となるという点である。又、河川やダムは言うに及ばず、自己完結した形と思われる橋梁においてすら、大地の形—地形との関係がデザインにおいて決定的な意味を持つという点である。

従って本事例集では、施設や構造物の形、寸法にもまして、それらの地形上の立地と地形との取り合いに記述のスペースをさいている。

先にも述べたように、本事例集は土木の分野における初めての試みである。執筆、編集に携わった諸兄の労を多とするとともに、本書が若き技術者のデザイン実践や設計演習の友なることを希っている。

平成20年1月吉日

土木学会 景観・デザイン委員会  
土木デザイン集成編集小委員会  
委員長 篠原 修

# 目次

はじめに .....	i
刊行によせて .....	iii
規範事例集の作成方法 .....	vii

## 【道路編】

道路分野における候補事例の収集 .....	道路編 - 1
道路分野規範事例候補リスト .....	道路編 - 3
道路分野における規範事例選定の考え方 .....	道路編 - 18

### 規範事例集【道路編】

事例位置図 .....	道路編 - 001
1. 東海道 .....	道路編 - 002
2. 日光御成街道・日光例幣使街道・会津西街道 .....	道路編 - 006
3. やまなみハイウェイ .....	道路編 - 010
4. 芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン .....	道路編 - 014
5. 二十間道路 .....	道路編 - 016
6. 定山溪国道 .....	道路編 - 018
7. 日光宇都宮道路 .....	道路編 - 024
8. 千葉東金道路（二期） .....	道路編 - 030
9. 道央自動車道（和寒～士別・剣淵 IC） .....	道路編 - 034
10. 休憩施設 .....	道路編 - 038
引用・参考資料リスト .....	道路編 - 042
図版出典リスト .....	道路編 - 043

## 【橋梁編】

橋梁分野における候補事例の収集 .....	橋梁編 - 1
橋梁分野規範事例候補リスト .....	橋梁編 - 3
橋梁分野における規範事例選定の考え方 .....	橋梁編 - 19

### 規範事例集【橋梁編】

事例位置図 .....	橋梁編 - 001
1. 錦帯橋 .....	橋梁編 - 002
2. 永代橋・清洲橋 .....	橋梁編 - 006
3. 武庫大橋 .....	橋梁編 - 012
4. 天神橋 .....	橋梁編 - 016
5. 西海橋 .....	橋梁編 - 018
6. 十王川橋 .....	橋梁編 - 020
7. 横浜ベイブリッジ .....	橋梁編 - 024
8. 横向大橋 .....	橋梁編 - 028
9. 鶴見橋 .....	橋梁編 - 030
10. 牛深ハイヤ大橋 .....	橋梁編 - 032
11. 苦田大橋 .....	橋梁編 - 036
12. 歩行者専用の橋 .....	橋梁編 - 038
引用・参考資料リスト .....	橋梁編 - 040
図版出典リスト .....	橋梁編 - 041

## 【街路編】

街路分野における候補事例の収集 .....	街路編 - 1
街路分野規範事例候補リスト .....	街路編 - 3
街路分野における規範事例選定の考え方 .....	街路編 - 19

### 規範事例集【街路編】

事例位置図 .....	街路編 - 001
1. 知覧武家屋敷通り .....	街路編 - 002
2. 中山道・奈良井宿 .....	街路編 - 006
3. 銀座中央通り .....	街路編 - 008
4. 御堂筋 .....	街路編 - 010
5. 青葉通・定禅寺通 .....	街路編 - 014
6. 絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路 .....	街路編 - 016
7. 大通・大通公園 .....	街路編 - 020
8. 元町通り .....	街路編 - 022
9. 皇居周辺街路 .....	街路編 - 026
10. 水辺の街路 .....	街路編 - 030
11. 坂道 .....	街路編 - 034
12. 歩行者系街路 .....	街路編 - 036
13. オープンカフェ .....	街路編 - 038
引用・参考資料リスト .....	街路編 - 040
図版出典リスト .....	街路編 - 041

## 【公園編】

公園分野における候補事例の収集 .....	公園編 - 1
公園分野規範事例候補リスト .....	公園編 - 5
公園分野における規範事例選定の考え方 .....	公園編 - 21

### 規範事例集【公園編】

事例位置図 .....	公園編 - 001
1. 西都原古墳群 .....	公園編 - 002
2. 上野公園 .....	公園編 - 006
3. 砧公園 .....	公園編 - 010
4. アルテピアッツァ美唄 .....	公園編 - 014
5. 古河総合公園 .....	公園編 - 018
6. モエレ沼公園 .....	公園編 - 022
7. 長崎水辺の森公園 .....	公園編 - 026
8. 震災復興小公園 .....	公園編 - 030
9. 多摩ニュータウン・港北ニュータウン .....	公園編 - 032
10. 大清水空間 .....	公園編 - 036
11. 児ノ口公園 .....	公園編 - 040
引用・参考資料リスト .....	公園編 - 044
図版出典リスト .....	公園編 - 045



# 規範事例集の作成方法

## (1) 規範事例集について

規範事例集とは、公共事業における景観デザインの規範となる事例を集めたものである。規範事例は、優れたデザインあるいはスタンダードなデザインとして既に評価の定まっているもの、及び下記委員会での議論を経て規範たりうるとされた既存の構造物とした。対象分野は河川、海岸・港湾、道路・街路・橋梁・公園である。

## (2) 検討体制

本事例集の検討は、土木学会景観・デザイン委員会の中に「土木デザイン集成編集小委員会」を設けて実施した。

## (3) 作成手順

本事例集の検討は次の手順で行った。

- ①文献・資料より候補になると思われる事例を収集し、事例リストを作成した。
- ②各部会において、分野ごとの事業の特徴に配慮しながら事例リストを整理する視点を整理し、10事例程度を目処に規範事例集に掲載する事例を選定した。
- ③掲載する事例について、事業の概要や設計の考え方、図面・写真等を入手するため資料収集及び現地調査等を行った。
- ④収集した資料をもとに事例集素案を作成した。
- ⑤各部会及び親委員会での意見に基づき必要な加筆修正、資料の追加等を行い、規範事例集として編集した。

### 土木デザイン集成編集小委員会

#### ■親委員会

委員長	篠原 修	政策研究大学院大学教授
委員	島谷幸宏	九州大学大学院教授
委員	齋藤 潮	東京工業大学大学院教授
委員	田村幸久	大日本コンサルタント株式会社専務取締役
委員	中井 祐	東京大学大学院准教授
委員	天野光一	日本大学教授
委員	北河大次郎	文化庁文化財部参事官付文化財調査官
委員	兼子和彦	株式会社地域開発研究所取締役

#### ■部会

##### ●河川部会

部会長	島谷幸宏	前掲
委員	吉村伸一	株式会社吉村伸一流域計画室代表取締役
委員	伊納 浩	株式会社地域開発研究所主任研究員

##### ●海岸・港湾部会

部会長	齋藤 潮	前掲
委員	上島顕司	国土技術政策総合研究所空港研究部空港ターミナル研究室長

##### ●道路・橋梁部会

部会長	田村幸久	前掲
委員	佐々木葉	早稲田大学教授
委員	松崎 喬	大日本コンサルタント株式会社上席技師

##### ●街路・公園部会

部会長	中井 祐	前掲
委員	小野良平	東京大学大学院准教授
委員	小野寺康	有限会社小野寺康都市設計事務所代表

※委員所属は2008年1月現在

【道路編】





## ●道路分野における候補事例の収集

### (1) 候補事例選定の視点

- ・道路のルート選定、線形、断面構成（上下分離から路肩形状まで）といった「道路本体に関する規範事例」の収集から、道路を構成する橋以外の「道路構造物（切・盛土、擁壁、シェルター、トンネル、栈道等）」、場合によっては「道路施設（植栽、防護柵、舗装等）」について、工夫している点や景観・デザイン的に優れている点を中心に解説した。
- ・「道路」とは、市街地を除く地域（都市間）に整備されている道路として規定した。

### (2) 規範候補（100 事例）の選定

#### ① 選定対象

- ・市街地を除く地域（都市間）に整備されている道路を対象とした。
- ・一般市民が利用している既存の道路（一般道を中心に高速道も含む）を対象とした。

#### ② 選定の方法

- ・以下の手順で選定作業を行った。
  - 1) 標準設計以前に造られた道路で、優れたデザインあるいはスタンダードなデザインとして既に評価の定まったものを抽出した。
  - 2) 文化財指定（国・都道府県）や近代土木遺産指定がなされているものを抽出した。
  - 3) 標準設計以降に造られたもので、優れたデザインあるいはスタンダードなデザインとして既に評価の定まったものを抽出した。
- ・選定に際しては、下記資料に基づくことを基本とし、その他、参考とな

る資料や文献等を併せて参照した。

- ・なお、下記の資料以外の優れたデザインあるいはスタンダードなデザインの事例については、専門家等へのヒアリング（本件においては部会での確認）により抽出した。

#### ■選定に用いた資料

資料①：『日本の近代土木遺産』（土木学会、2005 年）

資料②：国指定文化財等データベース（文化庁HPより）

資料③：都道府県の指定文化財（各都道府県のHPより）

（参考資料：「日本の道 100 選」、「土木学会デザイン賞」等）

（参考文献：「道・緑・景」（道路緑化保全協会）

（参考文献：「道路のデザイン」（道路環境研究所）等）

#### ③ 事例の分類

- ・選定した事例について、その特徴をより明確なものとし、候補の絞り込みを行う際の参考とするため、下記に示す観点に基づき分類を行った。

#### 【分類：道路の特性による分類】

- ・対象となる道路の景観的に評価すべき特性に着目し、以下の項目による分類を行った。
  - 1) 歴史分類：街道、参道
  - 2) 目的分類：パークウェイ型、観光道路型
  - 3) 意図分類：景観・環境保全、地形活用、高低分離、既存林活用、眺望活用、植栽修景型、基調植栽型
  - 4) 手法分類：アースデザイン、高低分離、代替構造、山当て、特徴的な道路構造

【道路分野】事例分類一覧（太字：景観デザイン規範事例の対象、    ：1つのテーマでまとめて紹介する事例対象、斜体：コラム的にまとめて紹介する事例対象）

分類		名称
歴史分類	街道	久住往還、笹谷街道、松前街道、大津街道、中山道・笠取峠、唐津街道、陸羽街道、東海道・箱根旧街道、東海道・大磯町東小磯、東海道・大磯町本郷、東海道・二宮、東海道・酒匂、 <span style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">東海道・三島、東海道・袋井、東海道・舞阪、東海道・御油</span> 、松並木の旧金沢下口往還、浜黒崎の松並木
	参道	大山道路、 <span style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">日光御成街道、日光例幣使街道、会津西街道</span> 、羽黒山のスギ並木、八海神社城内口参道スギ並木、百沢街道および高岡街道の松並木、立山寺参道のとが並木
目的分類	パークウェイ型	<u>やまなみハイウェイ</u> 、伊豆スカイライン、県道那須高原線
	観光道路型	志賀草津高原ルート、 <span style="border: 1px dashed black; padding: 2px;">箱根スカイライン、芦ノ湖スカイライン</span> 、津軽岩木スカイライン、県道別府一の宮線・別府～湯布院区間、土湯バイパス
意図分類	景観・環境保全	<u>定山溪国道</u> 、月山花笠ライン、知床国道、 <u>日光宇都宮道路</u> 、北陸自動車道・刀根付近、横浜横須賀道路・朝比奈 IC 付近、千葉東金道路・大宮 IC 付近
	地形活用	県道萩秋芳線・秋吉台区間、山陽自動車道・高山 TN、中央自動車道・相模湖 IC、 <u>東名高速道路・富士川 SA</u> 、東名高速道路・由比 PA 付近、北陸自動車道（親不知）、東関東自動車道・佐原 PA
	高低分離	<u>道央自動車道・和寒 IC～土別剣淵 IC</u>
	既存林活用	国道 152 号・船名の二本杉、 <u>東金道路・山武区間</u> 、 <u>東北自動車道・前沢 SA 下り線</u> 、東北自動車道・西那須野塩原 IC 付近、東名高速道路・掛川 IC、道央自動車道・美沢 PA 付近、 <u>道央自動車道・富浦 PA</u> 、北陸自動車道・安宅 PA 付近、名神高速道路・八日市 IC、東北自動車道・佐野 SA、満願寺ハサギ並木、三瓶山公園線・三瓶山高原区間、 <u>東北自動車道・那須高原 SA</u>
	眺望活用	<u>中央自動車道・諏訪湖 SA</u> 、 <u>東名高速道路・浜名湖 SA 上り線側</u> 、 <u>東名高速道路・足柄 SA</u> 、 <u>関門橋・壇の浦 PA</u>
	植栽修景型	コスモス街道、札幌本道赤松並木、東北自動車道・福島西 IC、東名高速道路・菊川 IC、 <u>二十間道路</u> 、国道 331 号、国道 156 号・上平、千畑町松杉並木、大瀧村桜・梅・イチョウ並木
	基調植栽型	沖縄自動車道・石川～名護、主要地方道岩崎西目屋弘前線
手法分類	アースデザイン	東名高速道路・浜名湖 SA 付近、東名高速道路・木村カット、道央自動車道・美唄 TN、名神高速道路・象鼻山、 <u>中央自動車道・談合坂 SA 上り線</u>
	高低分離	東名高速道路・小山付近
	代替構造	山形自動車道・関沢 IC 付近、那須甲子道路、日塩もみじライン
	山当て	関越自動車道・高崎 IC～渋川伊香保 IC、九州自動車道・溝部鹿児島空港 IC～加治木 IC、国道 7 号・浪岡、大分自動車道・別府 IC～湯布院 IC、中央自動車道・葦崎 IC～須玉 IC、東名高速道路・厚木 IC 付近、東名高速道路・大井松田 IC、東名高速道路・蒲原
	特徴的な道路構造	天の橋立線、木曾棧跡、離宮通、伏見稲荷大社参道、青の洞門、国道 221 号（堀切峠）

## 道路分野規範事例候補リスト



■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 1 	No. 2 	景観・環境保全	1	じょうざんけい 定山溪国道	●所在地：北海道札幌市 ●管理者：札幌開発建設部札幌道路事務所 ●規模：延長17.4km ●年代：昭和44(1969)年 ●その他：	地形改変を極力避ける線形、周囲の地形に馴染ませた土工、自然環境に対する影響を最低限に抑えたトンネルや覆道、橋梁等、線形計画から構造物の詳細設計にいたるまで景観的な観点から念入りに検討された道路。
No. 3 	No. 4 				アースデザイン	2
		既存林活用	3	道央自動車道 ・美沢PA付近	●所在地：北海道千歳市～苫小牧市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和53(1978)年 ●その他：	平坦な地盤に道路の縦断がほぼレベルで納まっていたため、中央分離帯の幅員を12m、両側の路傍幅員を20m確保。植栽にとっての厳しい条件を鑑みた既存樹林の保全がはかられ、快適な走行環境が得られている。
既存林活用	4				道央自動車道 ・富浦PA	●所在地：北海道登別市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：- ●その他：
No. 5 	No. 6 	植栽修景型	5	札幌本道赤松並木	●所在地：北海道亀田郡七飯町 ●管理者：函館開発建設部函館道路事務所 ●規模：延長14.3km ●年代：明治9(1876)年 ●その他：選奨土木遺産(2006)	現在の国道7号で、わが国最初の本格的な西洋式馬車道「札幌本道」の完成に際し、江戸時代に当時の奉行が故郷を偲んで育苗していた佐渡のアカマツを移植した並木道。アカマツの自然樹形が田園景観に良く調和している。
		高低分離	6	道央自動車道 ・和寒IC ～士別剣淵IC	●所在地：北海道和寒町～士別市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：延長16.0km ●年代：平成15(2003)年 ●その他：	低い丘陵地の裾に路線を通し、高低分離し、眼下に広がる特徴的な地域景観である田園を両車線から眺望できるようにしている。樹林区間では広幅員の中央分離帯を確保して樹林を保全し、走行景観に変化を与えている。
No. 7 	No. 8 	植栽修景型	7	にしっけん 二十間道路	●所在地：北海道日高郡新ひだか町 ●管理者：新ひだか町 ●規模：延長7km 9km弱 幅員20間(約36m) ●年代：明治36(1904)年(植栽：大正9(1920)年) ●その他：さくら名所100選	道路の幅員が名前の由来となっている。車道は幅員5.5mと4mの2本であるが、治道空間が広く確保されていて、エゾヤマザクラを中心に、約1万本の桜並木が続く。桜並木の背後には防風のためのトドマツを植栽している。
		景観・環境保全	8	しれとこ 知床国道	●所在地：北海道羅臼町～美幌町 ●管理者：釧路開発建設部中標津道路事務所 ●規模：延長23.8km 幅員8m(路肩1.25m、両側) ●年代：昭和38(1963)年(改修：昭和55(1980)年) ●その他：	自然の環境・景観を保全・活用した国道334号。緩やかな勾配の地形に沿って迂回を繰り返す道路線形を採用し、地形改変を極力抑えている。地域を象徴する羅臼岳をはじめとする山々が見え隠れするシークエンス景観を展開。



■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 9 	No. 10 	観光道路型	9	津軽岩木 スカイライン	●所在地：青森県弘前市 ●管理者：株式会社岩木スカイライン ●規模：延長9.8km ●年代：昭和40(1965)年 ●その他：	岩木山の山裾を周回する県道から岩木山頂に向かう道路。1km弱の標高差を一気に上る。気候条件の厳しい独立峰である岩木山にあって、地形改変を最小限に止め、自然環境への影響を抑制している。景観的にも破綻がない。
		参道	10	ももざわ 百沢街道および 高岡街道の松並木	●所在地：青森県弘前市 ●管理者：青森県・弘前市 ●規模：- ●年代：推定樹齢300年以上 ●その他：県天然記念物	県道弘前岳鱒ヶ沢線。岩木神社の長い参道にアカマツの大き木が歯抜けの状態に残されている。百沢街道の当該区間は高原状の地形にあって、道路から若干離れた遊歩道が地形なりに整備されている。
No. 11 	No. 12 	街道	11	松前街道	●所在地：青森県外ヶ浜町 ●管理者：- ●規模：- ●年代：江戸時代 ●その他：保安林	国道280号。江戸時代松前藩が参勤交代として利用したことから、その名前がある。当時の面影がしのばれる樹齢300年を超える黒松並木が連なる。風衝の強い立地ながら、道路の外側用地に残されているため壮健である。
		基調植栽型	12	主要地方道 岩崎 <small>にしめゆ</small> 西目屋弘前線	●所在地：青森県深浦町～西目屋村～弘前市 ●管理者：東北地方整備局津軽ダム工事事務所 ●規模：延長13.4km ●年代：平成12(2000)年(植栽) ●その他：	田園を縦断する路線で、その地域景観に馴染むようにランダム植栽を採用。地域の象徴である岩木山の眺望される箇所では植栽を控除したりして、地域性を強調する田園景観の広がりや道路景観に取込んでいる。
No. 13 	No. 14 	山当て	13	国道7号・浪岡	●所在地：青森県浪岡町 ●管理者：東北地方整備局青森河川国道事務所 ●規模：延長1km ●年代：昭和27(1952)年(国道指定) ●その他：	岩木山は地域を象徴する存在である。国道の基本線形は岩木山を捉える状況にないが、直線で山当てしている箇所がある。青森空港から弘前に向かい人々にとって、象徴的な景観が印象的に得られることの意味は大きい。
		既存林活用	14	東北自動車道 ・前沢SA下り線	●所在地：岩手県奥州市前沢区 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和52(1977)年 ●その他：	小さな丘の上にアカマツを交えた落葉樹林があったため、変則的な内向型の休憩施設配置を採用してその既存林を外側分離帯に取込み、緑豊かな休憩環境を形成。また、駐車場には姿の良い「鷹狩りの松」を保全している。
No. 15 	No. 16 	街道	15	笹谷街道	●所在地：宮城県柴田郡川崎町 ●管理者：宮城県 ●規模：延長3km ●年代：大正8(1920)年頃 ●その他：	国道286号。大正年間、川崎青年団が植栽したと伝えられる松並木。笹谷TNの開通以降、大型車の交通量が増え、部分的に枯損したためにランダム並木となっているが、それがかえって沿道の田園景観と調和している。
		植栽修景型	16	大瀧村桜・梅 ・イチヨウ並木	●所在地：秋田県大瀧村 ●管理者：- ●規模：延長23km ●年代：- ●その他：菊池道路環境賞	八郎潟の干拓地の道路。当初はポプラ、アカマツの植栽が限度であったが、経年的に植栽の自在度が増し、平坦で単調な風景を是正するため、サクラ類、ウメ、イチヨウを主要な道路に植栽してアクセントと特徴を演出。

■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 17 	No. 18 	植栽修景型	17	せんほた 千畑町松杉並木	●所在地：秋田県千畑町 ●管理者：－ ●規模：－ ●年代：明治時代 ●その他：菊池道路環境賞	町の先覚者が田園都市構想を基に、当時の千屋村の中心部から各集落に通じる6本の道路に、アカマツとスギを400本以上植栽し、集落のネットワークを強調。現在、地域のシンボルとして、町をあげて大切に撫育している。
No. 19 	No. 20 	代替構造	18	山形自動車道 ・関沢IC付近	●所在地：山形県山形市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：延長1.6km ●年代：昭和56(1981)年 ●その他：－	当初の線形は長い谷地形の山腹を切盛りの土工構造で通していた。自然改変量が極めて多く、それを是正するために線形を谷に寄せて切土を最小限に抑え、盛土の大半を高架構造とし、景観的に快適な道路としている。
No. 21 	No. 22 	景観・環境保全	19	がっさんほながさ 月山花笠ライン	●所在地：山形県西村山郡西川町 ●管理者：東北地方整備局酒田河川国道事務所 ●規模：延長42.1km ●年代：昭和56(1981)年(改修) ●その他：日本の道100選	国道112号。地形がなだらかなこともあって、地形に沿った線形計画により自然への影響を抑え、自然景観を道路に取り込んでいるだ国道112号。ことに切土の縮小を考えていて、そのために出現する長大盛土を高架構造で代替。
No. 23 	No. 24 	参道	20	はぐろさん 羽黒山のスギ並木	●所在地：山形県鶴岡市羽黒町 ●管理者：出羽三山神社 ●規模：延長1.7km ●年代：－ ●その他：国特別天然記念物	羽黒神社表参道の随神門から山頂の三神合祭殿までの間、石段の両側に見事なスギが並び立つ。植栽基盤は山に続く自然地形であるため壮健である。歩道であるために道路幅員が狭く、雄大な杉並木の景観が得られる。
No. 23 	No. 24 	植栽修景型	21	東北自動車道 ・福島西IC	●所在地：福島県福島市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：－ ●年代：昭和50(1975)年 ●その他：－	インターチェンジの植栽は指標性が高く、地域認識のよすがとなることが求められる。福島西ICの立地は平坦な田園であり、周辺から見事に抜きん出た特徴的なホブラが主体に植栽されている。インターチェンジ植栽の典型。
No. 23 	No. 24 	観光道路型	22	つちぬ 土湯バイパス	●所在地：福島県福島市～猪苗代町 ●管理者：福島県 ●規模：延長19.3km 幅員11.75m ●年代：平成17(2005)年 ●その他：－	国道116号。幅員が狭く、急カーブが連続する旧道を、時間短縮、走りやすさ、安全性の向上を図るために改良。地形に逆らわない線形を採用。切土、盛土が最小限に抑えられ、自然を基調とする地域景観に馴染んでいる。
No. 23 	No. 24 	街道	23	りくう 陸羽街道	●所在地：福島県安達郡本宮町 ●管理者：福島県 ●規模：延長0.3km ●年代：江戸時代 ●その他：日本の道100選	旧国道4号の県道須賀川二本松線。地形的に起伏があり、沿道に開発の手が入らなかったこと、国道のバイパス計画によって原形を留めている。並木の老衰傾向が認められるが、すっかりの風景のなかにとけ込んでいる。
No. 23 	No. 24 	景観・環境保全	24	日光宇都宮道路	●所在地：栃木県宇都宮市～日光市 ●管理者：栃木県道路公社 ●規模：一次区間：24.7km、二次区間：6.0km ●年代：昭和56(1981)年 ●その他：土木学会デザイン賞(2002)最優秀賞	国道119号・120号のバイパス道路。高い評価を受ける文化財が点在し、豊かな自然が展開する日本屈指の国立公園区域に終点区間が当たるため、時代に先駆けてその環境・景観の保全に努めている。その結果、走行環境も快適。



■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 25 	No. 26 	既存林活用	25	東北自動車道 ・佐野SA	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 栃木県佐野市</li> <li>●管理者： 東日本高速道路株式会社</li> <li>●規模： 面積9.7ha</li> <li>●年代： 昭和47(1972)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	上河内SA予定地に群生していた落葉樹の大径木の大部分を移植して資源活用を図っている。景観的な要素の他、駐車場の全てのアイランドに植えている。改修よりその一部を失ったが、緑陰樹として効果を発揮している。
		参道	26	日光御成街道 <small>おなり</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 栃木県日光市</li> <li>●管理者： 栃木県</li> <li>●規模： 延長19.2km</li> <li>●年代： 元和3(1617)年</li> <li>●その他： 国特別史跡・特別天然記念物(杉並木)</li> </ul>	国道119号・120号。杉並木は松平正綱が植栽して東照宮に寄進したもの。国道の走行車と酸性雨の影響で衰微しているが、国道を並木の外に付替えたり、根系の伸展範囲に踏圧がかからないような構造にして保全している。
No. 27 	No. 28 	参道	27	日光例幣使街道 <small>れいへいし</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 栃木県日光市</li> <li>●管理者： 栃木県</li> <li>●規模： 延長13.9km(今市～小倉)</li> <li>●年代： 元和2～3(1616～17)年</li> <li>●その他： 国特別史跡・特別天然記念物(杉並木)</li> </ul>	国道121号。並木の総延長は日光街道、会津西街道を含めて37kmに及び、スギの総数は約12,000本余が現存している。国道の交通量は多いが、比較的壮健である。なお、並木の枯損部分を日光宇都宮道路が横断している。
		参道	28	会津西街道	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 栃木県日光市</li> <li>●管理者： 日光市</li> <li>●規模： 延長3.9km(今市～大桑)</li> <li>●年代： 正保元(1644)年</li> <li>●その他： 国特別史跡・特別天然記念物(杉並木)</li> </ul>	日光街道、例幣使街道とともに杉並木が整備され、今市以北に現存している。国道121号が迂回、新設されたためにその影響は軽減されたが、不法住居があった影響で枯損が目立つ。それでも十分に往時の面影がある。
No. 29 	No. 30 	既存林活用	29	東北自動車道 ・西那須野 塩原IC付近	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 栃木県塩原市</li> <li>●管理者： 東日本高速道路株式会社</li> <li>●規模： -</li> <li>●年代： 昭和49(1974)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	路傍のアカマツは境栽林であって、当初はそこに本線を通していた。その高齢林の保全を考え、境栽林を避ける線形に変更して縦断も原地形に合わせた。樹林を道路敷地に組み込み、高い指標効果を発揮している。
		代替構造	30	日塩もみじライン <small>にちえん</small>	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 栃木県塩谷郡藤原町</li> <li>●管理者： 栃木県道路公社</li> <li>●規模： 延長28.1km</li> <li>●年代： 昭和47(1972)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	平面線形は地形に沿い、切土の出現を抑え、盛土はブロック積み等で代替し、自然改変を小さくして、見晴らしの良い快適な走行環境が得られている。ブロック積み等は植生に隠れ地域景観が保全されている。
No. 31 	No. 32 	既存林活用	31	東北自動車道 ・那須高原SA	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 栃木県那須郡那須町</li> <li>●管理者： 東日本高速道路株式会社</li> <li>●規模： 面積(上り)8.42ha、(下り)8.35ha</li> <li>●年代： 昭和49(1974)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	那須連山を望む立地に設定された那須高原SAはコナラ林が広く展開していた。休憩環境に相応しい林間活用を図るため、通常の倍以上に敷地を広げた。当初計画は盛土構造であったが、縦断線形を下げて既存林を保全した。
		パークウェイ型	32	県道那須高原線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 栃木県那須町</li> <li>●管理者： 栃木県道路公社</li> <li>●規模： 延長10.5km</li> <li>●年代： 昭和40(1965)年</li> <li>●その他： 国立公園</li> </ul>	国立公園のパークウェイとして整備された経緯があり、路傍の用地を両側50mずつ確保して、そこに旧宮内省帝室林野局所管の御料林の平地林が保全されている。緑に包まれた快適な走行環境が形成されている。



■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 33 	No. 34 	代替構造	33	那須甲子道路 かしの	●所在地： 栃木県那須町～福島県西郷村 ●管理者： 栃木県道路公社 ●規模： 延長12.1km ●年代： 昭和53(1978)年 ●その他： 国立公園	自然改変を最小限にするため地形に沿った線形としている。そのことで法面の縮小が図られている。出現する盛土法面はブロック積みで代替して、自然の改変面積を少なくしている。景観的にも破綻なく納まっている。
No. 35 	No. 36 					
		No. 37 	No. 38 	観光道路型	35	志賀草津高原ルート
No. 39 	No. 40 					
		No. 39 	No. 40 	地形活用	37	東関東自動車道 ・佐原PA
No. 39 	No. 40 					
		No. 39 	No. 40 	景観・環境保全	39	横浜横須賀道路 ・朝比奈IC付近 あさひな
No. 39 	No. 40 					

■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 41 	No. 42 	山当て	41	東名高速道路 ・厚木IC付近	●所在地： 神奈川県厚木市 ●管理者： 中日本高速道路株式会社 ●規模： - ●年代： 昭和43(1968)年 ●その他：	東京から厚木ICに向かうと相模川を渡る箇所から正面に大山が望まれる。直線線形であるために印象が強く、厚木ICの格好な指標となっている。山裾に小さく富士山が顔を出していて、その眺望も得難い。
No. 43 	No. 44 					アースデザイン
		No. 45 	No. 46 	街道	43	
No. 47 	No. 48 					街道
		No. 47 	No. 48 	街道	45	
No. 47 	No. 48 					山当て
		No. 47 	No. 48 	観光道路型	47	
No. 47 	No. 48 					街道



■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 49 	No. 50 	地形活用	49	中央自動車道 ・相模湖IC	●所在地：神奈川県藤野町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：約1.1km ●年代：昭和56(1981)年 ●その他：	傾斜した地形に逆らわずに法面全面をグレーディング造成し、周辺の自然景観との調和を図るなどらかな地形を再現している。空間のゆとりと見通しを確保し、要所には高木を植栽し、景観調和を強調している。
No. 51 	No. 52 					既存林活用
		参道	51	北陸自動車道 おやしらず ・親不知	●所在地：新潟県糸魚川市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：延長3.4km ●年代：昭和63(1988)年 ●その他：日本の道100選	かつての北陸街道の難所に当る区間で、通常ならトンネル構造とするが、渚を高架構造で通している。水景は開放的で緊張感を解く貴重な景観要素であり、特に高速道路ではそうした地形要素の活用が望まれる。
参道	52					
		街道	53	浜黒崎の松並木	●所在地：富山県富山市 ●管理者：富山市 ●規模：延長8km ●年代：慶長6(1601)年 ●その他：県天然記念物	県道富山魚津線を付替えることによって保全された旧街道の松並木。加賀藩主前田利長が参道交代の時の往復路に植栽させたもの。「古志の松原」といわれる程のものであったが、今は面影を僅かに残すのみである。
参道	54					
		植栽修景型	55	国道156号 かみたいら ・上平	●所在地：富山県上平村 ●管理者：富山県 ●規模：- ●年代：- ●その他：	草花植栽はアピール性があるが、管理を怠ると汚いものになるし、花季に対応させた植替えが大変で、地域景観との調和も問題。上平では管理がほとんど不要な花期の長い種を地植えしていて、周辺景観とも調和している。
街道	56					
		No. 55 	No. 56 	街道	56	松並木の 旧金沢下口往還 しもぐちおうかん

■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 57 	No. 58 	既存林活用	57	北陸自動車道 ・安宅PA付近	●所在地：石川県小松市日末町 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和48(1973)年 ●その他：	集落と水田を避け、海岸線のクロマツの防風林のなかに路線を通して。路盤高を下げて樹林への影響を軽減している。路肩に迫る見事な松林のなかを走行することになり、地域性の高い道路景観が得られている。
		山当て	58	中央自動車道 ・ <small>にらさき</small> 韮崎IC～ <small>すたま</small> 須玉IC	●所在地：山梨県韮崎市 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：延長7.0km ●年代：昭和51(1976)年 ●その他：	韮崎ICから須玉ICに向かうと、大きな谷地形が現れ、道路はそれを横断する。その正面で八ヶ岳が眺望される。サグ地形に当たっているために山容が大きく眺められて印象的である。逆方向では同じように富士山が望まれる。
No. 59 	No. 60 	アースデザイン	59	中央自動車道 ・ <small>だんごうさか</small> 談合坂SA上り線	●所在地：山梨県上野原町 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：面積5.8ha ●年代：平成5(1993)年(拡張：平成14(2002)年) ●その他：	改修時、谷を埋めた平場に広い園地を確保。山並みの特徴的な地域景観がどこからでも見晴らせるように基盤を傾斜させ、肌理細かな周辺地形との調和のために自然地形に倣った築山を造成して休憩、眺望の拠点を整備。
		眺望活用	60	中央自動車道 ・諏訪湖SA	●所在地：長野県諏訪市 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：面積(上り)5.91ha、(下り)4.88ha ●年代：昭和56(1981)年 ●その他：	眼下に諏訪湖を臨み、八ヶ岳、蓼科から飛騨山脈の連峰を望む立地に当る休憩施設。眺望方向に園地を取るため、下り線を内向型、上り線を外向型とし、比高の大きい高低分離をして、良好な眺望が得られている。
No. 61 	No. 62 	植栽修景型	61	コスモス街道	●所在地：長野県佐久市 ●管理者：長野県 ●規模：延長8.6km ●年代：昭和56(1981)年 ●その他：	国道254号。沿道にコスモスを植栽し、平凡な田園景観を生き生きとしたものにして。草花は管理が容易でないが、適季における播種をはじめ、一貫して地元住民が管理を行い、「コスモス祭り」等のイベントも催行。
		街道	62	中山道・ <small>かさとり</small> 笠取峠	●所在地：長野県立科町、長和町 ●管理者：長野県 ●規模：延長1km ●年代：慶長7(1602)年頃 ●その他：県天然記念物(笠取峠松並木)	笠取峠の松並木は徳川幕府が小諸藩にアカマツ753本を下付し、芦田宿の外れから峠まで、風よけ、日除けのために植えさせたもの。国道142号の旧道で、現在は遊歩公園として再整備され、約110本のアカマツを保全。
No. 63 	No. 64 	特徴的な道路構造	63	<small>さんばし</small> 木曾棧跡	●所在地：長野県上松町 ●管理者：国土交通省 飯田国道事務所 ●規模：延長0.1km 幅員14m ●年代：正保5(1648)年 ●その他：県史跡	当初の棧は1400年頃、丸太を組んで作られた。回収に当って尾張藩が大金をかけて高さ13mの石垣を組上げ、立派な棧道が設けられた。現在、国道の下になっているが、当時の石垣を見ることができる。
		アースデザイン	64	名神高速道路 ・ <small>ぞうびざん</small> 象鼻山	●所在地：岐阜県養老郡養老町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和39(1964)年 ●その他：	尾根の裾に路線が設定されていて、尾根に直行する小さな尾根の端部に連続して切土法面が出現している。その切土にラウンディングを加えていて、現在では法面の植生が回復し、地形改変の痕跡がほとんど認められない。



■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 65 	No. 66 	アースデザイン	65	東名高速道路 ・浜名湖SA付近	●所在地：静岡県浜松市 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和44(1969)年 ●その他：-	切土法面が景観的に問題であるが、法肩に大きなラウンディング造成を加え、緑化工処理されている。そのため植生が回復し、景観的に切土が気にならない。ラウンディングの切土法面を地形に馴染ます効果は極めて大きい。
No. 67 	No. 68 					街道
		No. 69 	No. 70 	既存林活用	67	国道152号 <small>ふなざら</small> ・船明の二本杉
眺望活用	68			東名高速道路 ・浜名湖SA下り線側	●所在地：静岡県浜松市 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和44(1969)年 ●その他：-	湖に突出した岬全体をを休憩施設の敷地とし、当初、集約型で計画して園地を湖に臨んで設定したことにより、本線から完全に分離した水辺の休憩空間を確保。浜名湖の景観を望む広い園地を確保し、開放的な空間を創造。
No. 71 	No. 72 	パークウェイ型	69	伊豆スカイライン	●所在地：静岡県熱海市、大仁町、中伊豆町他 ●管理者：静岡県道路公社 ●規模：延長40.6km ●年代：昭和39(1964)年 ●その他：国立公園	伊豆半島の尾根を縦走する有料道路。道路の両側に相模湾、駿河湾を見渡し、北西方向に富士山を望む。地形に逆らわずに線形を引いていて、快適な走行景観が得られる。アメリカの国営パークウェイに倣った道路公園。
		街道	70	東海道・三島	●所在地：静岡県三島市 ●管理者：国土交通省 静岡国道事務所 ●規模：延長0.9km ●年代：慶長9(1604)年(松並木整備) ●その他：国史跡(錦田一里塚)	国道1号。街道を上り線とし、並木の外側に下り線を設けているが、坂道であるために排気の影響等で衰えている。一里塚は数少ない一対で残されているもの。なお、石畳を歩道に移設しているが、保存の仕方としては問題。
No. 71 	No. 72 	既存林活用	71	東名高速道路 ・掛川IC	●所在地：静岡県掛川市 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：- ●その他：-	要所に当る料金所付近の象徴的な植栽。寄贈を受けた掛川城のアカマツと、改築に伴って不要となった掛川BSのケヤキの大木を移植。インターチェンジの全域は、地域に自生する50種の樹木を用いて樹林化を図っている。
		観光道路型	72	箱根スカイライン	●所在地：静岡県御殿場市～裾野市 ●管理者：静岡県道路公社 ●規模：延長5.0km 幅員6.5m ●年代：昭和46(1971)年 ●その他：国立公園	芦ノ湖スカイラインに続く道路で、箱根外輪山の尾根線の外側に通したドライブウェイ。芦ノ湖スカイラインと同様、国立公園内の道路に相応しく、地形に逆らわない道路線形を採用して、自然改変を最小限に抑えている。

■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 73 	No. 74 	街道	73	東海道・袋井 <small>ふくろい</small>	●所在地：静岡県袋井市 ●管理者：静岡県 ●規模：延長2km ●年代：慶長9(1604)年(松並木整備) ●その他：	県道掛川袋井線。国道1号が迂回したことにより保存された松並木。交通量が少なくなったことで歩道を排し、若干窮屈ではあるが、舗装空間の外に並木が保全されることになったため、樹勢は衰えていない。
No. 75 	No. 76 	眺望活用	75	東名高速道路 <small>あしがら</small> ・足柄SA	●所在地：静岡県駿東郡小山町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：面積(上り)13.7ha、(下り)- ●年代：昭和44(1969)年(改修：平成6(1994)年) ●その他：	休憩施設から箱根と富士山が望まれる路線を選定。外側分離帯と園地に既存の樹林を活用。快適な広い園地を整備。ことに上り線側の改修時に残土を用いた築山を設け、富士山と箱根の眺望を良好なものにしている。
No. 77 	No. 78 	高低分離	76	東名高速道路 ・小山付近	●所在地：静岡県駿東郡小山町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和44(1969)年 ●その他：	急傾斜の山腹に路線が通されていて、その地形に道路を馴染ますため、高低分離の横断構成としている。長大な法面が出現しないため、外景観的にも納まっている。部分的に富士山に山当てした線形となっている。
No. 79 	No. 80 	地形活用	77	東名高速道路 ・富士川SA	●所在地：静岡県庵原郡富士川町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：面積8.3ha ●年代：昭和43(1968)年 ●その他：	富士山の全容とその裾野に展開する富士市街地、富士川を眺望する河岸段丘上の休憩施設適地にアプローチする路線を選定。富士山頂から富士川までを望む仰角、俯角が大きく、雄大にして広大な景観が得られる。
		山当て	78	東名高速道路・蒲原 <small>かんばら</small>	●所在地：静岡県蒲原町 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：延長0.6km ●年代：昭和43(1968)年 ●その他：	上り線を走行していて蒲原TNを抜けると線形は左曲して正面に富士山が捉えられる。道路は間地石積みの両切土構造で、両切土の高さを揃えていて、その扇を開いたような形のなかに富士山が納まるため、極めて印象的。
		地形活用	79	東名高速道路 <small>ゆい</small> ・由比PA付近	●所在地：静岡県由比町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和43(1968)年 ●その他：	地すべりの残土処分のために路線が海岸線に出たものであるが、結果的に海原が見渡せる。蒲原の峠と薩埵峠の間に当り、サグの線形となるため、眺望が印象的である。ことに上り線では富士山が海越しに望まれる。
		街道	80	東海道・御油 <small>ごゆ</small>	●所在地：愛知県豊川市 ●管理者：愛知県 ●規模：延長0.56km ●年代：慶長9(1604)年(松並木整備) ●その他：国天然記念物	旧国道1号の県道長沢国府線。国道が迂回したことにより保存された松並木。街道幅員をそのままにしている、並木も当時の管理を踏襲し、補植を行っている、街道と並木の姿を往時のままに良く留めている。



■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 81 	No. 82 	既存林活用	81	名神高速道路 ・八日市IC	●所在地：滋賀県東近江市 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和39(1964)年 ●その他：-	クロマツの平地林のなかにインターチェンジを設定。本線の縦断を低く設定して既存林を保全。外周の既存林も道路敷地を含めて、緑に包まれた空間を形成。隣接する病院に対する環境保全も図られている。
		景観・環境保全	82	北陸自動車道 とね ・刀根付近	●所在地：滋賀県木之本町～福井県南越前町 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：延長2km ●年代：昭和55(1980)年 ●その他：-	田園区間を含めて急峻な地形区間が続き、4車線道路を通すと大きな自然改変を伴うため、上下線を谷を挟んだ別線として計画。そのことで造成が抑えられ、沿道の植生が身近に展開し、快適な走行空間が得られている。
No. 83 	No. 84 	特徴的な道路構造	83	伏見稲荷大社参道	●所在地：京都市伏見区深草藪之内 ●管理者：- ●規模：- ●年代：- ●その他：-	稲荷神社の総本社の背後の奥社に向かう参道。凹凸のある地形に合わせて階段の続く坂道。現在も信仰は盛んで、奉納されたおびたしい朱の鳥居が隙間なく林立し、鳥居に囲まれた参道空間は特異な雰囲気をもつ。
		特徴的な道路構造	84	あまのはしだて 天の橋立線	●所在地：京都府宮津市 ●管理者：丹後土木事務所 ●規模：延長3.2km ●年代：- ●その他：日本の道100選 近畿自然歩道	日本三景の一つ、天橋立の砂嘴地形を縦断する歩道で、クロマツに対する影響抑制のために車両を排除している。また、景観の保全に留意し、歩行基盤は砂を転圧しただけで、縁石等は一切設けていない。
No. 85 	No. 86 	特徴的な道路構造	85	りくごう 離宮通	●所在地：兵庫県神戸市須磨区 ●管理者：兵庫県 ●規模：延長0.86km 幅員15m ●年代：昭和4(1929)年 ●その他：-	旧須磨離宮へのアプローチとして整備された県道神戸加古川姫路線。道路の両側にゆとりのある歩道2.5mと歩車道境植樹帯1.75mを確保。植樹帯を築堤状に整形し、仕立物のクロマツを植えていて、独特の雰囲気がある。
		地形活用	86	山陽自動車道 ・高山TN	●所在地：兵庫県赤穂市 ●管理者：西日本高速道路株式会社 ●規模：上り線(神戸・大阪方面)長さ：1.378km 下り線(岡山・広島方面)長さ：1.386km ●年代：昭和57(1982)年 ●その他：高速道路百景	走行景観の正面で捉えられるトンネルは景観検討が重要。ここでは納まりの良い竹割型の坑門工を採用し、背後の切土法面は最小にしてコンクリート処理を避けている。押さえ盛土も最小に抑えて自然に倣った形にしている。
No. 87 	No. 88 	参道	87	だいせん 大山道路	●所在地：鳥取県米子市～大山町 ●管理者：鳥取県 ●規模：- ●年代：昭和38(1963)年 ●その他：日本の道100選・名松100選	県道米子大山線。広い路肩を確保して地形にすりつけ、地形改変を最小限に抑えている。空間的なゆとりがあり、そこに元々の参道並木の名残りのアカマツの大木を残し、沿道の樹林を背景とした快適な内部景観を構築。
		既存林活用	88	さんべさん 三瓶山公園線 ・三瓶山高原区間	●所在地：島根県大田市 ●管理者：島根県 ●規模：延長17km ●年代：- ●その他：国立公園	県道の国立公園に当る三瓶山を半周する高原区間では、線形を自然地形に沿わせて切盛土を発生させず、快適な開放感が得られる。僅か2ヶ所に残る見事な老松を走行景観に取込んで要所のアクセントとしている。

■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 89 	No. 90 	眺望活用	89	関門橋・壇の浦PA	●所在地：山口県下関市 ●管理者：西日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和48(1973)年 ●その他：-	高速道路では一定間隔で休憩施設を設置しているが、休憩のための良好な環境・眺望立地が一定間隔で出現するとは限らない。本事例は設置間隔にとられずに、名所における橋梁橋詰の格好な眺望箇所に休憩施設を設置。
No. 91 	No. 92 	地形活用	90	はぎしゅうほう 県道萩秋芳線 ・秋吉台区間	●所在地：山口県萩市～秋芳町 ●管理者：山口県 ●規模：10.7km ●年代：昭和45(1970)年 ●その他：-	細かに変化するなだらかな起伏が連続する地形に沿って、地形に倣った無理のない線形の道路を通すことで、地形の改変が最小限に抑えられ、地域景観のなかに道路が違和感なく納まり、快適な走行景観が得られている。
No. 93 	No. 94 	景観・環境保全	91	国道381号・はげ 半家地区	●所在地：高知県四万十市 ●管理者：高知県 ●規模：延長4.6km ●年代：平成19(2007)年 ●その他：-	最後の清流「四万十川」に沿う国道の拡幅改良工事に際して、橋梁とトンネルにより蛇行部の改変を回避している。拡幅土工部は、山側を土留め擁壁で、川側は棧道構造で拡幅し、環境および自然改変を最小化している。
No. 95 	No. 96 	街道	92	からつ 唐津街道	●所在地：佐賀県唐津市 ●管理者：佐賀県 ●規模：延長5km ●年代：江戸時代 ●その他：保安林、国特別名勝(虹の松原) 日本の道100選、日本の白砂青松100選	旧国道202号の虹の松原を縦断する県道347号線。地形なりの無理のない道路線形で、バイパス計画の成果もあって、松原の保全、活用が図られている。キャノピー効果が発揮された快適な走行景観が得られている。
No. 95 	No. 96 	特徴的な道路構造	93	国道221号・ほりきり 堀切峠	●所在地：熊本県人吉市 ●管理者：- ●規模：- ●年代：- ●その他：-	直径190mの人吉ループ橋と通称される昇雲橋と天馬橋によって標高差55mを一気に上り、地形の急峻な峠越えを行っている。そのため自然環境に与える影響は最小限に抑えられ、景観的にも破綻なく、新たな地域景観を創造。
No. 95 	No. 96 	街道	94	くじゅうおうかん 久住往還	●所在地：熊本県南小国町 ●管理者：熊本県 ●規模：延長1km ●年代：- ●その他：-	国道442号。久住往還として栄えた頃の松並木。現存するのは小国の「瀬の本松並木」のみ。阿蘇くじゅう国立公園内の高原のススキの原にあって、自然になじんで旧道の面影をとどめていて印象的である。
No. 95 	No. 96 	街道	95	大津街道	●所在地：熊本県菊陽町 ●管理者：- ●規模：- ●年代：- ●その他：日本の道100選	国道57号。豊後街道の一部で、熊本市坪井から大津を通り、外輪山を越える二重峠までを指す。肥後と中央を結ぶ重要ルートで、加藤清正がスギを植栽したと伝えられる。地場産業の振興のためのハゼノキと混植されている。
No. 95 	No. 96 	観光道路型	96	県道別府一の宮線 ・別府～湯布院区間	●所在地：大分県別府市～由布市 ●管理者：- ●規模：- ●年代：- ●その他：-	江戸時代の日田往還が原型。地形に逆らわない線形で、切盛り土を最小に抑止。地域景観との馴染みが極めて良く、快適な走行景観が得られる。前後区間は樹林地で、緑豊かな環境、中間地点は草地のなかの開放的な環境。



■【道路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 97 	No. 98  ※高速道路百景/財・高速道路調査会より	パーク ウェイ型	97	やまなみハイウェイ	●所在地： 大分県由布市～熊本県阿蘇市 ●管理者： 大分県・熊本県 ●規模： 延長52.362km(うち橋梁12橋133m) ●年代： 昭和39(1964)年 ●その他： 国立公園	山間の森林から山腹を抜けて草原へと変化するシーケンス景観のなかで、地域性を象徴する遠望の山並みに当てた道路線形によってダイナミックな道路景観が展開。アメリカの国営パークウェイに倣った道路公園。
		山当て	98	大分自動車道 ・別府IC～湯布院IC	●所在地： 大分県由布市 ●管理者： 西日本高速道路株式会社 ●規模： 延長23.9km ●年代： 昭和48(1973)年 ●その他：	別府から湯布院に向かう道路は大きく湾曲した線形を描き、由布岳に接近し、正面で捉え、巻いてそこから離れるという山当て効果の全ての過程が経験できる。そのため美しい山容の由布岳が強く印象づけられる。
No. 99 	No. 100 	特徴的な 道路構造	99	青の洞門 <sup>どうもん</sup>	●所在地： 大分県本耶馬溪町 ●管理者： - ●規模： 洞門延長185m(現存25m) ●年代： 江戸時代 ●その他： 県史跡	山国川が穿った断崖に「鎖渡し」と称する鎖場を伴う棧道があったが、転落の危険性が高く、禪海和尚が洞門を開削。明治時代の改修工事で改変されているが、僅かに残る棧道跡を含めて、断崖の景観に相応しい道路構造。
		山当て	100	九州自動車道 ・溝部鹿児島空港IC <sup>みぞべ</sup> ～加治木IC <sup>かじき</sup>	●所在地： 鹿児島県加治木町 ●管理者： 西日本高速道路株式会社 ●規模： 延長7.7km ●年代： 昭和51(1976)年 ●その他：	山地から沿海平野に向かう路線が大きく右にカーブする正面で、小さいながらも特異な山容の蔵王嶽を捉える線形を採用している。道路が近接し、下り坂のために特に印象が深い。地域の名所を道路によって紹介した好例。
No. 101 	No. 102 	基調植栽型	101	沖縄自動車道 ・石川～名護 <sup>なご</sup>	●所在地： 沖縄県石川市～名護市 ●管理者： 西日本高速道路株式会社 ●規模： 延長57km ●年代： 昭和62(1987)年(全線開通) ●その他：	地元の要望であるヤシ類を植栽しているが、基本的には沿道の植生に倣って、アカギ、ソウシジュ、クサトベラ等の植栽で基調景観を形成し、南国のイメージを高めるアカリファ、クロトン等で修景。
		植栽修景型	102	国道331号	●所在地： 沖縄県佐敷町 ●管理者： 沖縄県 ●規模： 延長8km ●年代： 昭和47(1972)年 ●その他：	ヤシ類は、南国的なイメージがあって暖地環境のアピールのため、各地で植栽されている。種類によっては耐寒性もあるが、生態的にも景観的にも、また管理上も、沖縄のような立地環境の最適地域における植栽が望ましい。
※特記無き写真は、大日本コンサルタント株式会社及び松崎喬が撮影					注記)	●規模： 特徴に示した内容に該当する概ねの範囲を表記 特定できないものは「-」で表記 ●年代： 特定できないものは「-」で表記 ●その他： 受賞歴や文化財指定等について表記 土木学会デザイン賞・デザイン賞…土木学会景観・デザイン賞 選奨土木遺産…土木学会選奨土木遺産 菊池道路環境賞…(社)道路緑化保全協会菊池道路環境賞

## ●道路分野における規範事例選定の考え方

### (1) 事例選定のポイント

#### ① 選定対象

- ・前項で抽出した規範候補（102 事例）から選定した。

#### ② 選定のポイント

部会の判断を踏まえ、規範事例の選定に関するポイントを以下に整理した。

##### 【ポイント1 旧道景観の保全・活用】

- ・歴史の積み重ねにより作られてきた街道の風景や並木の緑など、地域を象徴する歴史的な景観について、その残し方や活用の工夫がなされ、良好な道路景観を維持していることは評価に値する。

##### 【ポイント2 明確な目的・意図に基づく景観形成】

- ・時代の要請に基づき、具体的な目的・意図をもって一貫的な整備がなされ、現在もその価値を損なわず、良好な景観を維持している道路は規範となりうる。
- ・魅力的な道路景観を構築するため、立地特性に即した路線選定や線形計画、道路構造等に関わるトータルなデザインがいかに行われたかが重要である。

##### 【ポイント3 地域特性を踏まえた道路景観の展開】

- ・周辺の地形や環境との関わりを踏まえ、地域特性を表象した特徴的な道路景観が展開され、地域の地形秩序および景観秩序に道路が美しく納まり、快適で魅力的な道路空間が構築されていることが重要である。

上記のポイントを踏まえ、次の項目に着目して規範事例を選定した。

- 1) “歴史資源”を保全・活用した道路
- 2) 具体的な“整備目的”により一貫的な整備がなされ、魅力的な景観が構築された道路
- 3) 明確な“設計意図”に基づいてトータルなデザインがなされ、良好な景観が形成された道路

## (2) 事例選定の考え方

都市間道路（いわゆる地方部の道路）と都市内道路の街路を含めて、広くは道路と呼ぶ事が多いが、ここでは、狭義の道路として、主に地方部の道路を対象として扱い、街路は、別途、取りあげることにしている。道路の景観・デザインの特徴は、その線的な連続性にある。都市内の街路が、建物などの都市施設とそこに生活する人々の活動が一体となって、その場所毎の都市空間の雰囲気やイメージを構成するのに対し、道路（主に地方部）は、あくまで車や人の通行が主体であるため、線としての形態がその基本であると言えよう。「野を横切り、丘を越えてどこまでも伸びる一本の道」― 非常に粗っぽい乱暴な言い方であるが、道路の視覚的イメージを簡潔に言葉に表すとこのようなものになるのではないかと思う。道路は人と車が円滑に安全に移動するための手段であり、都市と都市をつなぐ国土造営の重要な手段である。単体としての道路は、この様なイメージであるが、そこに、沿道との関連が生じることによって道路のイメージは大きく変貌する。即ち、道路と沿道の関係を一体的に考えてデザインする事によって、道路空間は、その上を移動する人にとっても、沿道の人にとっても魅力的な空間となるのである。美しい国づくりが唱えられている現在、美しい国土と道路は一体不可分であり、道路の文化的側面が重要となるのである。即ち、効率的な交通手段としての道路文明から観光や生活を楽しむための魅力ある移動空間としての道路文化への進化が求められているのである。そのためには単に交通施設としての設計だけではなく、地形との調和融合、環境など様々な視点からの工夫が不可欠であるが、加えて、道路は、ある一つ断面、箇所での点的に問題解決をすればよいという訳ではなく、線状につながったものをある区間にわたって計画しデザインしなければならない事。計画から実現まで長い期間を要し、かつその間参画する数多く

の人の努力によって完成するものであり、そこに始終一貫した思想でデザインが実行されるよう強い意志が存在することが必要である事。さらにこれを実施するための体制に係る問題が大きい事など、他にはない困難さを抱えている。これらを分析し、要因を明らかにする事は容易ではないが、ちょうど良い事に、同じ認識の下に魅力ある道路はいかにあるべきかをとことん考えた格好のガイドブックが世に出されている。「道路のデザイン― 道路デザイン指針(案)とその解説 ―」(2005.7 道路環境研究所編著)がそれであるが、美しい国づくり政策大綱の趣旨を道路で実現するためのガイドラインとして、国土交通省（道路局、都市・地域整備局）において発案され通知された指針（案）が基になっている。道路の規範の考え方としては、大いに参考になると考えられるので、以下に少し詳しく紹介する。

「道路のデザイン」では、美しい道路、魅力ある道路づくりとは、その要件として、地域との調和、利用者の快適性、姿形の洗練の三つが必要であるとしている。さらにこれを具体的に表したものととして地形の尊重、地域特性の活用、環境影響負担の低減、快適な移動、生活空間としての魅力、沿道との連携、姿形の安定と洗練、時間による自然風化同化の美しさなどが挙げられている。

道路そのものは線状の人工物であり、それが置かれる沿道は直接手を加えられない舞台であり借景である。国土の一部であり沿道地域と一体化した道路とするためには、計画者が操作できる道路の側に、様々な工夫が必要であるが、自動車に対応した道路については、名神、東名高速道路以来、多くの経験とノウハウが蓄積され、例えば、線形の美学、高低分離車線、のり面柔和化手法（グレーディング、ラウンディング）、山アテ、橋梁デザイン、道路植栽、既存林（樹木）の保存・活用等々、計画から施工段階まで様々な手法が生み出されている。これらを断片的、一過性ではなく連続

した帯状の空間に、夫々の場所場所に応じていかに総合的に判断して適用し課題に対処していくかが道路デザインの要諦である。

規範事例の候補としては、以上の様なデザインの考え方が反映されていると思われるものを、他分野と同じく 100 例程度リストアップし、その中から 10 例程度を選定した。選ばれた 10 例は、いずれも首尾一貫してデザインした意志が読み取れるもの、沿道地形との調和、魅力ある移動（走行、歩行）のための空間が、一定の区間にわたり実施されているものであるが、個々に特徴的なものをコメントすれば以下のようなだろう。

東海道、日光街道・例幣使街道・会津西街道は車以前の時代からの先人の知恵で今でも通用し教えられるもの。やまなみハイウェイ、芦ノ湖スカイライン・箱根スカイラインは地形との注意深い整合を計ったもの。二十間道路は地域の生活空間の中に楽しく魅力的な文化的空間を創出したもの。定山溪国道、日光宇都宮道路はいずれも国立公園地域などの中で自然環境、地形との調和を実現したもの。東金道路、道央自動車道（和寒―士別）は、既存林や樹木の保存などによるその土地の地形や風土の記憶を保全したもの。なお、コラム的にまとめた高速道路の休憩施設（SA、PA）は、ヒューマンスケールでの移動（歩行、停止）空間で行われている工夫である。

土木デザイン集成編集小委員会 道路・橋梁部会長  
大日本コンサルタント株式会社  
田村 幸久

【道路分野】規範事例一覧

区分		事例対象	テーマ（副題）	特徴
歴史資源	旧街道	東海道 (神奈川県・静岡県・愛知県)	立地特性を踏まえた並木の整備と保全・活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者に緑陰を提供し、地域環境に調和したクロマツの並木植栽が整備されている。</li> <li>・旧道ごとに並木の残し方に関する様々な工夫がなされ、旧街道の面影が残されている。</li> <li>・大磯町東小磯、大磯町本郷、二宮、酒匂、箱根（杉並木）、三島、袋井、舞阪、御油などに補植されながら並木が残されている。</li> </ul>
	参道	日光御成街道・日光例幣使街道・会津西街道 (栃木県)	目的地の格に相応しい並木の整備と保全・活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・日光東照宮へ至る参道が象徴的なアプローチに相応しい杉並木で整備され、歴史を感じさせる荘厳さと格を備えた緑が持続している。</li> <li>・道路の付替えや、踏圧防止基盤の整備、砂利保全による車両進入の抑制など、杉並木の保全に配慮している。</li> </ul>
整備目的	パークウェイ	やまなみハイウェイ (大分県・熊本県)	道路を中心に公園区域を指定したパークウェイ整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・阿蘇の国立公園区域にくじゅう・由布地区を加える際、パークウェイを整備することを意識して「道路公園」として区域指定を行っている。</li> <li>・地形変化を生かして、山間の森林から峰々を望む高原、山腹を抜けて草原へと変化するシーケンス景観が楽しめるように工夫され、くじゅう連山をはじめとする山並みに対する山当て、遠望や、高原の俯瞰が楽しめる。</li> <li>・特定区間を除いて、地形に対して無理をしない線形が採用されている。</li> </ul>
	観光道路	芦ノ湖スカイライン (静岡県・神奈川県) 箱根スカイライン (静岡県)	湖畔景観の保全と新たなルートの開拓	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外輪山の外側に路線を設定して、従来の道路から眺められる箱根の景色と全く異なる、雄大な箱根に加え、遮られることのない富士山とクレスト大地の眺望が楽しめる。</li> <li>・地形に逆らわず土工を極力少なくした道路線形が採用され、緩やかな地形起伏の連続に対して違和感なく道路が納まっている。</li> </ul>
設計意図	植栽修景	二十間道路 (北海道)	修景植栽とゆとりある道路空間のレクリエーション活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全線8kmのうち直線部7kmにわたり、道幅を二十間（約36m）確保して、沿道にはエゾヤマザクラをはじめとする約3,000本の桜並木を整備している。</li> <li>・路肩部分を広くとり、広々とした芝の広がりがあり、ゆとりある空間が生かされた花見の名所として道民に親しまれている。</li> <li>・「しずない桜まつり」をはじめ、道路用地をイベントに活用している。</li> </ul>
	自然環境調和 (構造物等の納め方)	定山溪国道 (北海道)	自然環境・地形に調和する道路構造の納まり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地形改変を極力避ける線形設計、用地に余裕を持たせ周囲の地形に馴染ませた土工の設計、自然環境に埋没するトンネルや覆道、橋梁の設計など、線形計画から構造物の詳細まで念入りに計画された道路。</li> </ul>
	景観・環境保全 (自然・生活施設等)	日光宇都宮道路 (栃木県)	歴史的景観と豊かな自然環境の保全	<ul style="list-style-type: none"> <li>・自然・歴史環境と景観に恵まれた地域の特性をふまえ、アセスメント、モニタリングを徹底的に行い、路線、線形、道路構造、構造形式、工法、ディテール、そして、植栽の計画、設計段階から、施工、管理段階に至るまで、一貫して地域の環境と景観の保全を図っている。</li> <li>・環境・景観の保全に万全を尽くし、その結果、快適な走行景観が得られている。</li> </ul>
	既存林活用 (樹林・樹木等)	千葉東金道路（二期） (千葉県)	地域を特定する植生景観の保全・活用	<ul style="list-style-type: none"> <li>・伝統的な地場産業であるサンプスギの植林を風土的な景観として道路敷地に取込み、保全・活用している。</li> <li>・縦断線形を地盤まで下げ、上下線分離により広い中央分離帯と路傍用地を確保している。</li> <li>・山武区間では、インターチェンジと盛土法面にサンプスギの苗木植栽を行い、地域景観の復元を図り、全線的に用地を確保して植栽を充実させ、地域環境の保全と走行景観の向上を図っている。</li> </ul>
	地形活用 (丘陵・水辺等)	道央自動車道（和寒～士別・剣淵IC） (北海道)	伸びやかな丘陵性地形を活用した眺望と植生景観	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地形に沿った道路線形を採用し、平面分離、高低分離などを行って地形の改変を最小としている。</li> <li>・高低分離と外側車線の暫定供用によって良好な眺望が得られ、快適な走行環境が得られる。</li> <li>・地域の自生種植栽による自然復元および景観復元を図っている。</li> <li>・上下線分離による既存林・既存木の保全を行い、同時に内部景観にも活用している。</li> </ul>
	眺望活用 (山岳・水景等)	休憩施設	印象的な山岳・水景等を活用した休憩施設整備	<ul style="list-style-type: none"> <li>・対象事例：浜名湖 SA、那須高原 SA、諏訪湖 SA、富士川 SA、壇ノ浦 PA、足柄 SA、談合坂 SA、富浦 PA、前沢 SA</li> </ul>



規範事例集【道路編】

## 目 次

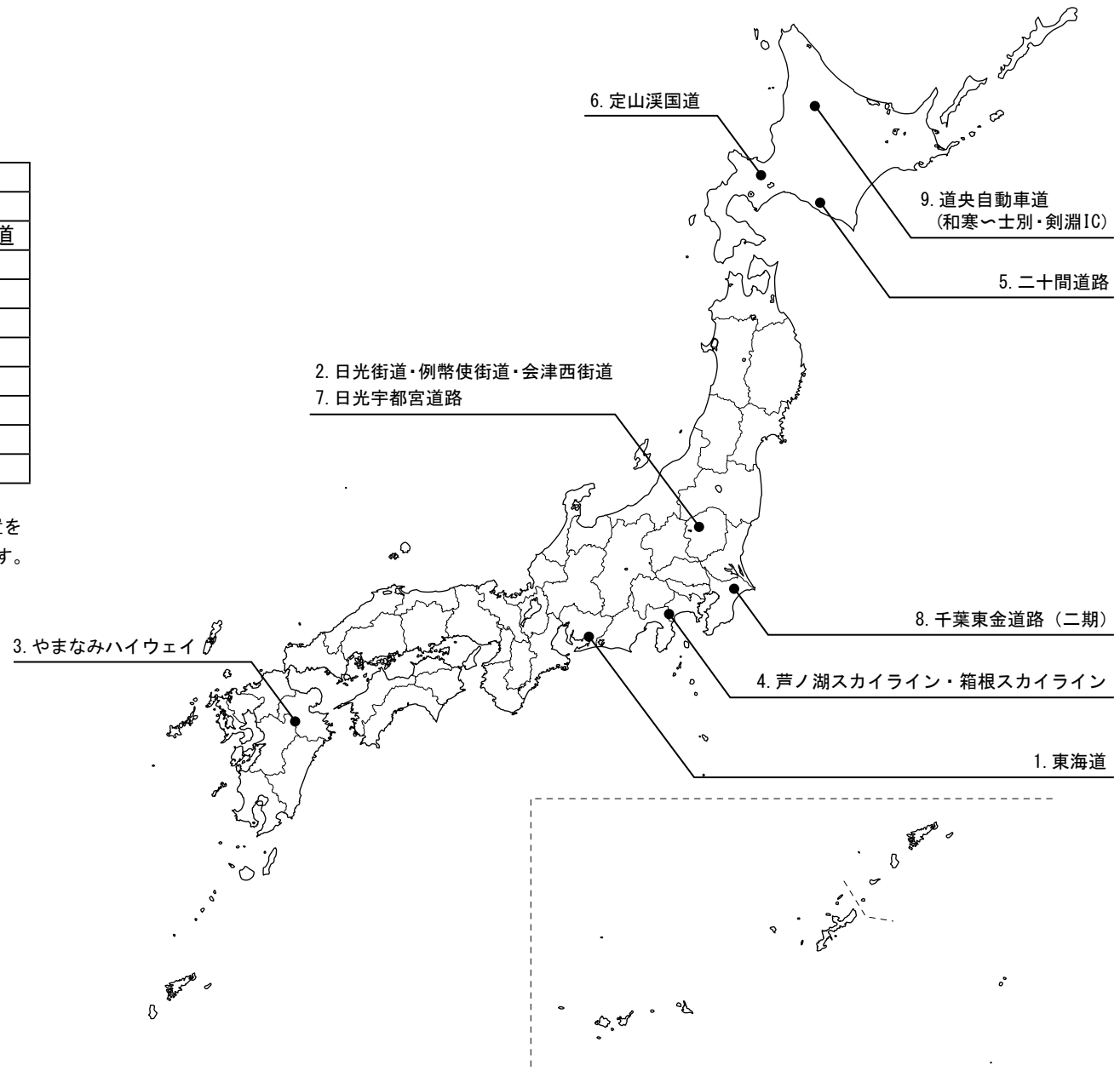
事例位置図【道路編】	001
1. 東海道／立地特性を踏まえた並木の整備と保全・活用	002
2. 日光御成街道・日光例幣使街道・会津西街道 ／目的地の格に相応しい並木の整備と保全・活用	006
3. やまなみハイウェイ ／道路を中心に公園区域を指定したパークウェイ整備	010
4. 芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン ／湖畔景観の保全と新たなルートの開拓	014
5. 二十間道路 ／修景植栽とゆとりある道路空間のレクリエーション活用	016
6. 定山溪国道／自然環境・地形に調和する道路構造の収まり	018
7. 日光宇都宮道路／歴史的景観と豊かな自然環境の保全	024
8. 千葉東金道路（二期） ／地域を特定する植生景観の保全・活用	030
9. 道央自動車道（和寒～士別・剣淵 IC） ／伸びやかな丘陵性地形を活用した眺望と植生景観	034
10. 休憩施設／休憩施設に相応しい立地の選択	038
参考文献リスト	042
図版出典リスト	043



## 事例位置図【道路編】

No.	事例対象
1	東海道
2	日光御成街道・日光例幣使街道・会津西街道
3	やまなみハイウェイ
4	芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン
5	二十間道路
6	定山溪国道
7	日光宇都宮道路
8	千葉東金道路（二期）
9	道央自動車道（和寒～士別・剣淵 IC）
10	休憩施設

東海道、やまなみハイウェイをはじめとして、道路は位置を点で表現しにくいいため、右図では本論の代表的な位置を示す。





## 【沿革】

- 慶長 6 (1601)年 東海道の伝馬制制定
- 慶長 9 (1604)年 街道の両側にクロマツやスギを植栽
- 慶長 14 (1609)年 日本橋を起点と定め、一里塚を設置
- 寛永 1 (1624)年 日本橋を起点とし、京都に至る五十三次が完成
- 天保 4 (1833)年 歌川広重『東海道五十三次』刊行
- 明治 5 (1872)年 宿駅の伝馬所の廃止
- 昭和 19 (1944)年 御油の松並木を国天然記念物指定
- 昭和 27 (1952)年 箱根西坂道 (国道 1 号) の舗装及び路肩工事
- 昭和 20 年代 各地で東海道の舗装や改良工事が進み、松並木が荒廃
- 昭和 35 (1960)年 箱根旧街道を国史跡指定
- 昭和 47 (1972)年 御油松並木愛護会結成
- 昭和 50 (1975)年 御油松並木愛護会によるクロマツの一斉補植(219本)
- 昭和 60 (1985)年 旧箱根街道松並木 (三島) の改装
- 平成 13 (2001)年 旧東海道沿道各地で「東海道 400 年祭」のイベント催行

## 【諸元】

路線名 : 国道 1 号 (大磯)  
 道路規格 : 4 種 1 級 (歩道有)  
 保全延長 : 約 530 m  
 幅員 : 約 37 m  
 管理者 : 関東地方整備局  
 横浜国道事務所

路線名 : 国道 1 号 (三島)  
 道路規格 : 3 種 2 級 (歩道有)  
 保全延長 : 約 900 m  
 幅員 : 約 37 m  
 管理者 : 中部地方整備局  
 静岡国道事務所

路線名 : 県道細江舞坂線 (舞坂)  
 道路規格 : 3 種 3 級 (歩道有)  
 保全延長 : 約 840 m  
 幅員 : 約 22 m  
 管理者 : 静岡県

路線名 : 県道長沢国府線 (御油)  
 道路規格 : 3 種 3 級 (歩道無)  
 保全延長 : 約 560 m  
 幅員 : 約 6.4 m (最大)  
 管理者 : 愛知県



東海道五十三次 (吉原) より

## 【概要】

歌川広重が東海道五十三次を刊行したのは、その開通から約 200 年後の 1833 年。東海道の松並木は、日本の美しい原風景の添景として、長く親しまれてきた。

旧東海道の松並木は、明治以降の宿場制度廃止、鉄道開通などの近代化とともに失われ、今では日本でも数カ所しか見ることが出来ない。松並木が失われたもっとも大きな理由は、沿道の開発とともに、マツが道路の拡幅の支障になったことや、建物への出入りに支障が生じたことなどが挙げられる (後述)。しかし過度に沿道が開発されず、戦後新しい国道 1 号を迂回して計画した地域では、今でも松並木が残され、クロマツのトンネルの中を走る快適なドライブを楽しむことが出来る。そのような箇所では、松並木を地域の財産として未来に遺していくため

の、「松の種の里親捜し」、「補植」、「冬場のこも巻」など、まちづくりと連携した地味な努力により今も維持管理がなされている。

旧東海道の幅員は、広いところで約 5 間 (9 m 程度) であり、松並木はそれを覆うように両側に配置されている。松並木が保全されている箇所は、国道としての役割をバイパスや東名高速に譲っていることから、交通量は比較的少なく、東海道五十三次の時代を偲ぶ「ヒューマンスケールの空間」が特徴的である。ただし、現在は、歩車道分離が不可能なために、歩車共存の運用がなされていて、多くの箇所で安全面において課題を残している。課題解決策として、大磯、平塚、三島、舞坂などでは、松並木を歩車道境界とし、その外側に安全な歩道を整備 (後述) している。



東海道五十三次位置図

- 部周辺 松並木の現存箇所
- 部周辺 杉並木の現存箇所

### 【東海道のはじまり】

東海道のはじまりは、自然条件が厳しい日本の国土の中で、比較的歩き易い大太平洋側の地域を人が往来した跡であると推察されている。京都の朝廷との関係を維持するために、東海道は五街道の中でも特に重要視されていた。道筋に多くの譜代大名を配置した事で、沿道の城下町や宿場町は、その後太平洋側の主要都市として開けていった。

### 【東海道の松並木】

東海道の松並木は、諸街道の大改修にあわせ、幕府の命により慶長9(1604)年に整備された。並木にクロマツが植えられる前、東海道は「沿道の田畑によって道路の敷地が切り込まれていた」と記録されている。東海道に並木を設けた本来の理由は道路敷を農地などに流用させないための官民境界である。なお、旅行者の日除け、風除けという、旅人に癒しを与える役割は、副次的なものであった。

樹種がクロマツとなった理由は、土壌条件に適し潮風に耐性があるからで、結果的に海沿いのルートである東海道の代表的な道路景観が創出された。また、箱根のように標高の高い山中では、湿潤環境に適するスギが植えられ、結果的に参道のような荘厳な雰囲気のある道路景観が創出された。

クロマツは土塁の上に植えら

れ(右下図参照)、当時は幕府の命により、樹木に触れたり並木の外側を歩くことは禁止されていた。明治時代の東海道線の開業は、宿場町の存在を脅かすものであったが、一部の地区では猛反対があり、場所によって鉄



保全事例1 袋井 道路がかさ上げされ、かつての土塁の上端が路面となっている。松並木は古木86本、補植128本。



かつての袋井の松並木 1m程度の高さの土塁が残されている。

道は宿場町を迂回した。例えば、御油の松並木と宿場の街並みが当時の雰囲気のまま残っているのは、鉄道開通に伴う地域の開発が抑えられたためである。

### 【松並木の荒廃】

東海道はその後、国道1号バイパスなど、日本の交通の大動脈としての世代交代が進み、それに伴い沿道の開発も急速に進行した。反面、旧街道の風情ある松並木は下記の理由で失われた。

- ・東海道を舗装する路床として利用された
- ・木材や燃料として利用された
- ・道路拡幅に伴い、撤去された
- ・沿道の建物への出入りを確保するために撤去された
- ・伊勢湾台風などの自然災害により倒された

### 【松並木の保全・活用】

袋井や御油では、新しい国道1号を、地元との協議を経て全く別の箇所に通すことが選択された。特に、松並木の荒廃に憂慮し、戦争中の昭和19年に松並木を国指定の天然記念物にするよう働きかけた御油町民の努力は特筆すべきである(後述)。

大磯や三島では当時の土塁をそのまま残し、旧東海道を上り線とし、下り線を松並木の外側に通すことで松並木を残すことが選択された。例えば三島では江戸時代からのクロマツは1本

も残されていないが、地元の手による補植により、トンネルのような松並木が景観的に保全されている(後述)。

松並木以外にも、東海道の沿道では一里塚や、石灯籠などの景

観資源、宿場町では当時の街並みや本陣・脇本陣の建物の復元など、地域ごとに個性を活かしたまちづくりが行われている。



保全事例2 舞坂 松の両側に側道を整備し、歩道としている。



標準的な東海道の断面構成



## 【松並木の保全事例：御油】

江戸時代の街道並木は、幕府による保護施策が徹底しており、それを損傷した場合には重い刑罰を受ける程であり、管理についても地先住民が行うことが義務づけられていた。当然、枯損した場合には、補植しなければならないことになっていて、現実の並木の姿は老木があり、成木や苗木がありという状況で、重層的にボリュームをもつものであった。近代的な等間隔植えの整然とした並木とは全く趣を異にするもので、風情に富み、緑陰の濃いものであった。そうした管理の仕方を踏襲し、往時の並木景観を最も良く持続しているのが御油の松並木である。

愛知県の御油町では、明治時代に宿場制度が解体されたのち、松並木はなかば放置され、町による自発的な保護管理が行われていた。しかし御油町民が戦中の昭和19年11月、多くのクロマツが木材や燃料として切り倒されることを憂慮し、天然記念物指定にむけての働きかけを行い、それが実現して保護された。

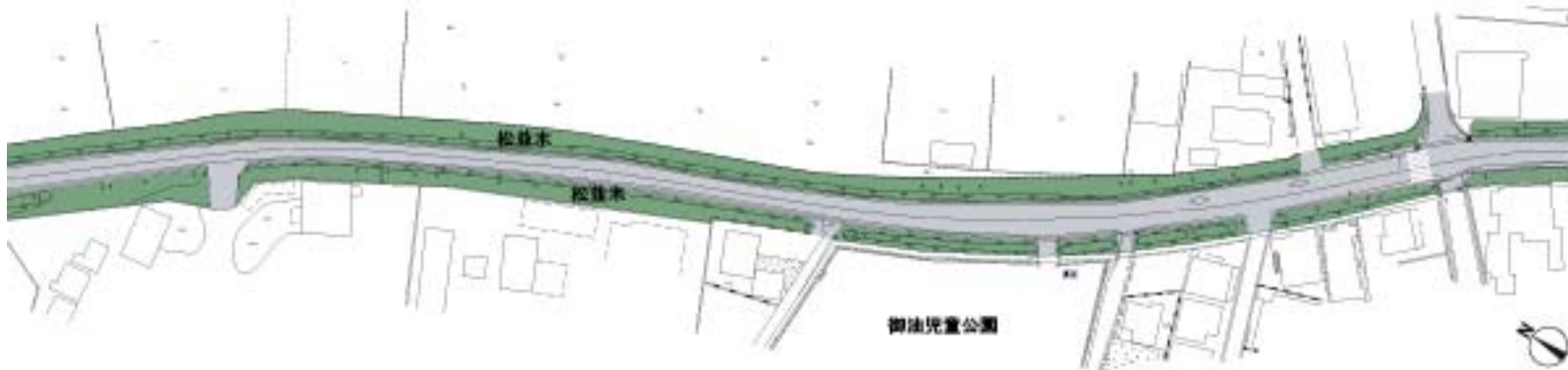
赤坂～御油間の東海道は、山裾と川に囲まれた狭い区間に計画されたことから、国道1号や鉄道、高速道路などの近代のインフラは、音羽川の反対側に計画された。その結果、旧東海道の松並木は、当時の姿に近い状態で保全されることとなった(右図参照)。



植え継がれてきたクロマツの並木



S=1/20000 御油位置図 東海道本線は、約3km南の図外に迂回しており、町の骨格は旧街道添いに構築されている。



S=1/1500 平面図



**【松並木の保全事例：三島】**

箱根旧街道の初音ヶ原（三島市）は、松並木や一里塚が昔の姿を残し、特に一里塚は大正11年に国指定の史跡になっている。よって昭和46年の現道拡幅の際は、南側の「旧まぐさ場」の用地を利用して下り車線を設けることで、松並木や一里塚の保存が図られた。また昭和61年には上り線側の外側に、石畳による遊歩道が整備された。

なお、車の排ガスやマツノザイセンチュウによる立ち枯れも多く、地元による若木の補植や害虫駆除などの維持管理が行われているものの、既に本区間には江戸時代の松並木は1本も残っていない。



下り線側 松並木外側の旧まぐさ場の用地を活用。下り線からは、上り線の道路は見えない。



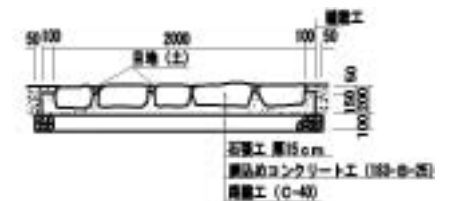
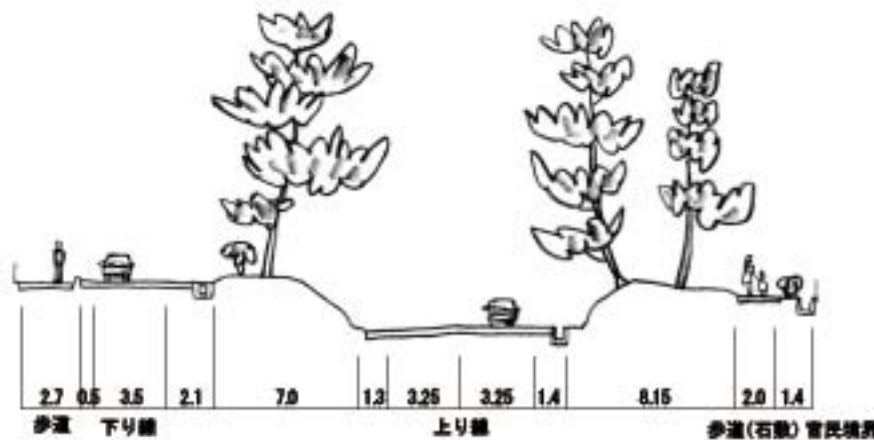
道の両側に残される錦田一里塚 写真は下り線側のもの。



石畳による修景を行った歩道



上り線側 旧街道の土塁を残し、松並木の維持管理を続けている。



おなり へいれいし  
**日光御成街道・日光例幣使街道・会津西街道** / 目的地の格に相応しい並木の整備と保全・活用



**【沿革】**

- |                           |  |
|---------------------------|--|
| 元和 2(1616) ~ 3(1617) 年    | 日光東照宮創建とその遷宮                               |
| 寛永 2(1625) ~ 慶安 1(1648) 年 | 松平正綱が、約 24,300 本の杉並木を植樹して日光東照宮へ寄進          |
| 明治 4(1871) 年              | 管理が日光奉行から県に移行                              |
| 大正 11(1922) 年             | 「史跡」に指定                                    |
| 昭和 14(1939) 年             | 日光御成街道の副道の舗装整備                             |
| 昭和 27(1952) 年             | 日光御成街道の「特別史跡」指定                            |
| 昭和 31(1956) 年             | 日光御成街道の「特別天然記念物」指定                         |
| 昭和 37(1962) 年             | 国庫補助事業による「日光杉並木街道」の復旧（土盛及土砂流出防止）10ヶ年継続工事開始 |
| 昭和 47(1972) 年             | 日光例幣使街道の舗装化                                |
| 昭和 51(1976) 年             | 日光宇都宮道路開通                                  |
| 昭和 56(1981) 年             | 会津西街道の大桑バイパス開通                             |
| 平成 4(1992) 年              | 世界一の杉並木としてギネスブックに登載                        |
| 平成 8(1996) 年              | 樹勢回復工事                                     |

**【諸元】**

- 日光御成街道  
 (今市～日光、今市～大沢)  
 路線名 : 国道 119 号  
 道路規格 : 3 種 2 級  
 延長 : 19.2km  
 標準幅員 : 約 5.0 m  
 管理者 : 栃木県
- 日光例幣使街道 (今市～小倉)  
 路線名 : 国道 352 号線  
 道路規格 : 3 種 2 級  
 延長 : 13.9km  
 幅員 : 約 4.1 ~ 6.3 m  
 管理者 : 栃木県
- 会津西街道 (今市～大桑)  
 路線名 : 国道 121 号線  
 道路規格 : 3 種 3 級  
 延長 : 3.9km  
 幅員 : 約 5.8 ~ 8.3 m  
 管理者 : 栃木県



歩道化された箇所(日光御成街道)

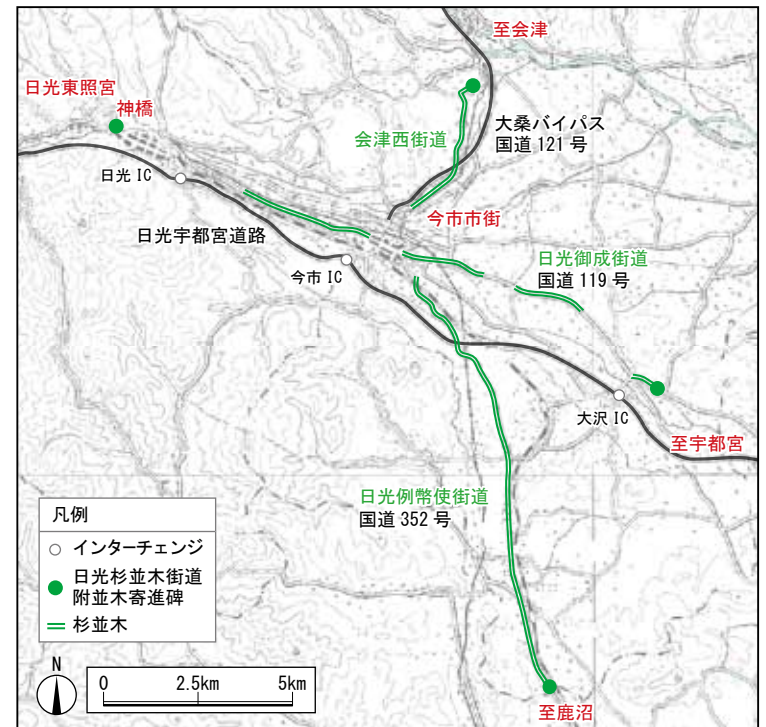
**【概要】**

日光杉並木は、宇都宮、鹿沼、会津方面から、日光の神橋に至る日光御成街道（国道 119 号）、日光例幣使街道（国道 352 号）、会津西街道（国道 121 号）の 3 街道に整備されていて、世界一長い並木としてギネスブックに登録されている、総延長約 37km の杉並木である。

その歴史は、日光に向かう三つの街道に、松平正綱が元和 2 ~ 3 年 (1616 ~ 17) に、日光東照宮創建とその遷宮を記念して杉並木を整備したのが始まりで、熊野産のスギ苗を街道の両

側及び日光山内に植え、東照宮に寄進したものである。

日光御成街道の一部は、車道が並木の南側に付替えられた国道を走るので杉並木道は未舗装のまま、車の乗り入れが規制されている。したがって、昔の面影を感じながら安心してゆっくり歩いて杉並木を鑑賞することができる。この区間の B/h は 0.2 ~ 0.3 程度と、トンネルのようにスギに覆われた空間を形成しており、樹齢 370 年を越える杉並木は参道の荘厳な景観創出に大きく寄与している。



S=1/200000 路線図・位置図



### 【杉並木のはじまり】

日光杉並木は、家康の側近である松平正綱公が、元和2年（1616年）の家康の没後、家康への生前の恩に報いるため、23年の歳月をかけて植樹したものである。日光東照宮の領地は「御神領」と称され、杉並木は、3街道が御神領にさしかかったところから道路の両側に整備されている。御成街道は将軍の参詣あるいは代参のために威儀を正す必要があったろうし、例幣使街道は天皇に対する礼を重んじたものであろう。しかし同時に一般の参詣者をも意識していて、そのために北方からの会津西街道にも杉並木が整備されたと考えられる。

杉並木は、古くから史跡などの指定を受けていることから、東海道など他の街道と比較すると、並木の保全状態は良好である。



古写真による並木の状況

### 【スギの選定理由】

東海道の「マツ」に対して、日光街道に「スギ」が採用されたのは、東海道が「海の道」であるのに対し、日光街道は「山の道」という立地特性の違いによる。御神領の年間降水量は2000mmと多く、並木敷への給水が容易で、今市土や鹿沼土は保水性と排水性に優れた土であることから、湿潤環境を好むスギにとって最適の立地条件にある。

また、スギが採用されたもう一つの理由は、家康公を祀る社に至る街道は参道であり、神社神域の荘厳さを演出するのにスギの樹形が相応しいと考えられたことが挙げられる。日光街道は伊勢参りの道などと違い、聖地への信仰の道であるばかりでなく、幕府の威光を示す政治的な意味もあったことから、威厳のある景観を創出する樹種が選定されたと考えられる。



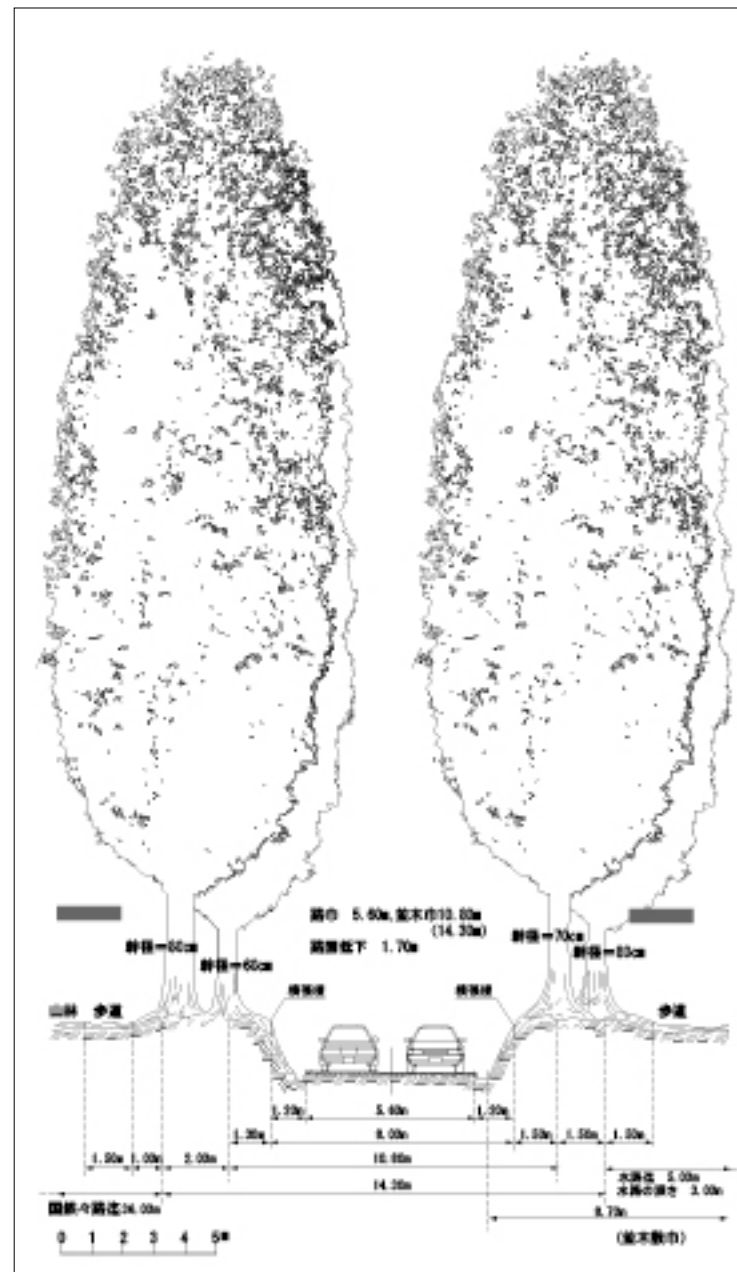
用地外からのぞむ杉並木

### 【杉並木の衰弱】

日光杉並木は、高度成長期の急激なモータリゼーションの進展に伴い、荒廃している。昭和33年に2793台/日だった国道119号の平日12時間交通量は、昭和47年には15211台/日と5倍以上に増え、日光杉並木は、参道から観光道路、広域幹線道路へと役割が替わっていった。

車を通すため、路盤を掘り下げて舗装し、切土造成を行うことで根が切断・露出・乾燥した。その後も排ガスや酸性雨の影響を受けて衰弱し、スギの立ち枯れが目立つ。日光東照宮の並木杉台帳によれば、昭和36年以降、スギは1年で約100本（全数の約0.8%）ずつ枯損している。

現在、日光杉並木街道には約13,000本のスギが現存しており、栃木県ではスギのオーナー制度(後述)により基金を設け、杉並木の保護に努めている。



S=1/250 杉並木の代表断面図（日光例幣使街道）

### 【各街道の概要】

「日光杉並木街道」は、杉並木を伴う日光御成街道（今市～日光 8.5km、今市 10.7km）、日光例幣使街道（13.9km）、会津西街道（3.9km）の総称である。各路線区間とも、

- ・幅員や木の高さ
- ・スギの保全状況
- ・利用形態  
（歩道、車道、歩車共存）

・保全計画のレベル  
が違うため、景観の「格」に若干の差違が見られる。

日光杉並木の路面は、掘割状に見える箇所が多い。これは、

- ・戦略的に外敵の狙撃を防ぐために路面を掘った
- ・霜解けでこねられた路上の土を、道普請によって並木スギの根本に培土として積み上げた
- ・明治、大正、昭和初期の道路改修で路面勾配の緩和工事が行われた
- ・長年月にわたる雨水や、側溝などの溢流水によって路面の表面浸食が進んだ
- ・車を通すため掘り下げて路盤を構築した

など諸説があり、これらの要因が複合的に絡み合っているのが複合的に絡み合っているのが推察できる。結果的に、道路外の視界が遮られ、杉並木以外に外の景色が見えない荘厳な道路景観が創出されている。

#### （1）日光御成街道（今市～日光）

日光御成街道の今市から日光にかけては、日光例幣使街道と会津西街道を集約して、日光東照宮に至る道となっている。杉並木が残る山王下～今市の区間は、昭和14年に副道の舗装がなされ、自動車交通はそちらに移行されている。現在、並木道は歩行者に開放されており、車両通行を規制しているため、当時の往還の雰囲気を残しており、観光客の散策利用も多い。

- ・利用形態：歩道  
（車道は杉並木外側の副道）
- ・幅員：約 5.0 m



日光御成街道（日光～今市）

#### （2）日光御成街道（今市～大沢）

宇都宮から今市に向かう日光御成街道は、今も国道119号として利用されている。

昭和30年、日光杉並木街道（国道119号線）の舗装工事が行われ、車道は部分的に別線となり、

- ・側道に上下線が移行
- ・側道と街道とで上下線分離のどちらかのかたちで供用されている。

また、当時の一里塚が並木の外側に残されている。なお、杉並木の一里塚は、他の街道と異なり、並木と同じスギが植栽されている。

- ・利用形態：車道（一部歩道）
- ・幅員：約 5.0 m



日光御成街道（今市）

#### （3）日光例幣使街道

鹿沼から今市に向かう日光例幣使街道は、京都の朝廷から例幣使が日光に差遣される際に利用された。全37kmの杉並木の中で並木の延長が13.9kmと一番長く、並木の外の景色はほとんど見えないことから、どこまでも続くスギのトンネルのような景観が印象的である。戦後、車両の交通量が飛躍的に増えても側道やバイパスなどを設けず、江戸時代の幅員構成の並木道を、そのまま対面通行の車道として利用している。

- ・利用形態：車道
- ・幅員：約 4.1～6.3 m



日光例幣使街道

#### （4）会津西街道

会津から今市に向かう会津西街道は、杉並木の延長が3.9kmと最も短い。他の街道は、掘割状の道路となっているのに対し、会津西街道は、路面と並木及び沿道に標高差がほとんど無い「平型」と呼ばれる断面構成の箇所が多い。そのため並木の隙間から路外の田園景観が見え、神聖な印象は薄い。明治時代に行われた大規模な伐採（延長1km約1000本）の影響で杉並木もまばらな印象があり、他の路線と比較すると道路景観の格は若干低い。

- ・利用形態：車道（歩車共存）
- ・幅員：約 5.8～8.3 m



会津西街道



**【保全のための取り組み】**

**(1) 車道の回避—別線計画と外側車道化—**

代替道路による車道の移行は、並木保全に最も効果的な手段である。

日光御成街道（日光～今市）では、杉並木の保全を目的に、車道を別線として通過交通の分散化を図っている区間や、杉並木の外側に副道を計画する外側車道化を図っている区間もある。なお根元的には、バイパスとして日光宇都宮道路を建設し、杉並木の保全を図っている。

会津西街道についても、昭和56年に代替道路である大桑バイパスが開通し、通過交通の分散化に成功している。

一方、日光例幣使街道は、当時の幅員構成のまま車両を通して交通上の課題もあるが、杉並木の保全のためにも、バイパス整備が地元からも強く望まれている。

**(2) 並木基盤の保全**

平成8年度から、日光御成街道の瀬川地区では、不透水層である舗装および側溝を撤去し、かわりに客土を充填した中空ブロックを埋め、その上にコンクリート床版と、透水性舗装を敷設する、並木の樹勢回復事業が行われた（右上図参照）。

また、根の生息領域を少しでも多く確保するため、掘り割り状の道路の法尻に木製の土留め

壁を設置し、その間に改良土壌を客土するという改良工事も進められている（右写真参照）。

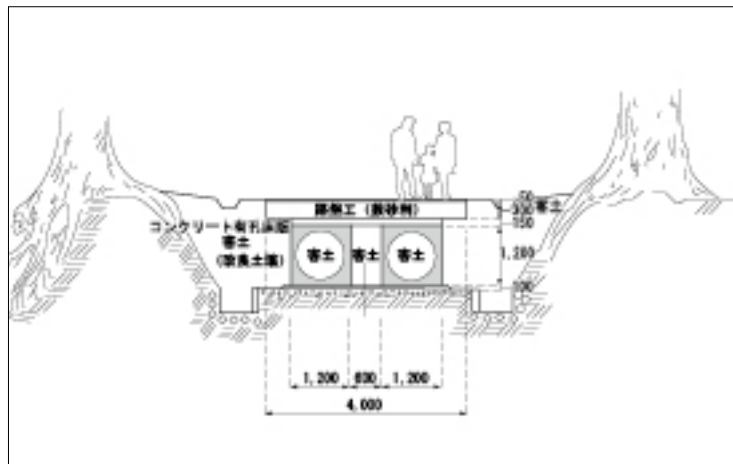
**(3) 抜本的な保全整備案**

別名「杉並木博士」と呼ばれた、林学博士鈴木丙馬宇都宮大学教授は、その生涯を杉並木にささげ、昭和49年には「日光杉並木街道の緊急保存対策」案を発表した。この遺言ともいえる論文の骨子は、更新杉並木敷地を確保し、杉並木から50m離してバイパスを造るべきと主張するもので（右下図参照）、これらの施策実現のための予算として、並木敷買上費50億円、バイパス新設費25億円、その他90億円を計上し、全額公費負担とすることを訴えた。

奇しくもこの論文発表2年後の昭和51年に、日光宇都宮道路が開通し、日光御成街道の通過交通量は相当数が分散された。

**(4) 日光杉並木オーナー制度**

杉並木保護のため、栃木県ではオーナー制度を設けている。この制度は、杉並木の保護賛同者に、並木として現存するスギを1本1千万円で購入してもらい（手放す場合は1本1千万円で買戻す）、日光杉並木保護財団がその運用益を各種保護事業に活用するというもので、平成17年2月現在、719本の立木に、552名のオーナーが誕生している。



S=1/150 中空ブロックを利用した樹勢回復工事断面図



中空ブロックの施工状況（日光御成街道）



改良土壌を客土した木製土留め壁（日光例幣使街道）

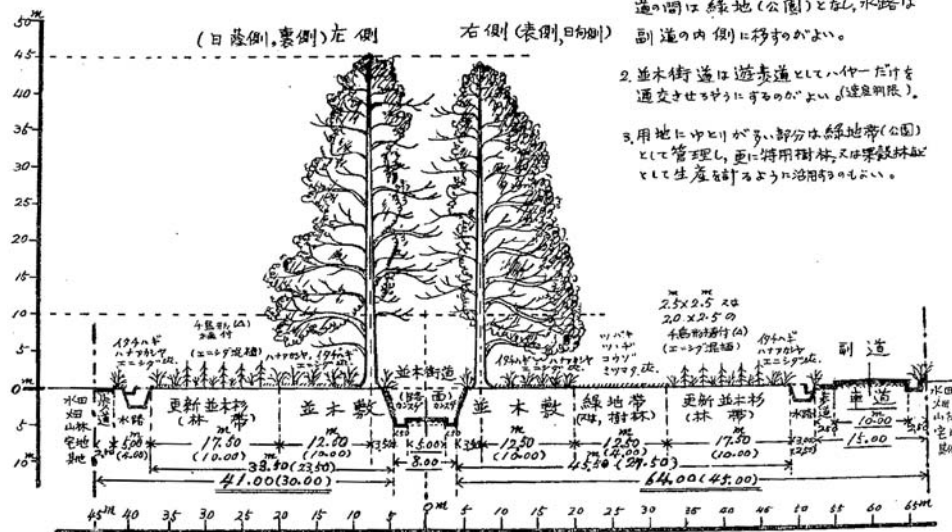
**日光杉並木街道の保存対策計画図(其の一)**

著者原図(1/1,154)

(栃木県 県有林(スギ英林)の造成計画図)

(1) 用地に中心のある部分の計画  
但し(1)は用地の都合で樹地中が縮小される部分の並木敷の限度  
及び樹地の施設中の基準を示す

- 註:
- 1.右側(表側)に副道として路中10mのコンクリート舗装路を新設して、トラック、バス、オートバイなどの専用路となし、並木と副道の間は緑地(公園)となし、水路は副道の内側に移すのがよい。
  - 2.並木街道は遊歩道として、ハヤシだけを通行させるのがよい(遊歩道制限)。
  - 3.用地に中心があり、部分は緑地帯(公園)として管理し、更に将用樹林、又は保護樹林として生産を計るよう活用するのがよい。



鈴木丙馬教授による「日光杉並木」の保存対策計画図

# やまなみハイウェイ / 道路を中心に公園区域を指定したパークウェイ整備



## 【沿革】

- 昭和 6 (1931) 年 国立公園法制定、観光による地域振興が明文化される
- 昭和 9 (1934) 年 阿蘇国立公園として指定
- 昭和 28 (1953) 年 由布岳〜久住地区間 道路公園用地確保
- 昭和 32 (1957) 年 調査開始
- 昭和 36 (1961) 年 工事着工
- 昭和 39 (1964) 年 別府阿蘇道路（有料道路）として全線供用開始
- 平成 6 (1994) 年 無料開放、大分県・熊本県に移管される

## 【諸元】

- 道路名：別府阿蘇道路（路線名：県道別府一の宮線）
- 所在地：（起点）大分県由布市、（終点）熊本県一の宮町
- 設計：日本道路公団福岡支店
- 管理者：大分県・熊本県（平成 6 年まで日本道路公団にて管理）
- 延長：52,362m（うち橋梁 12 橋 133m）
- 幅員：6.5m（車道幅員 5.5m、橋梁幅員 7.0m）
- 最急縦断勾配：9.2% 標準縦断勾配：2%
- 最小曲線半径：R=18m 最急方勾配：6%
- 設計速度（当時）：第 3 種山岳部 35km/h  
第 2 種山岳部 50km/h（長者原〜牧ノ戸峠）

## 【概要】

本道路は、大分県由布市を起点とし、熊本県一の宮町を終点とする延長約 52.4km のパークウェイ（道路公園）で、「やまなみハイウェイ」の愛称で親しまれてきた。道路の開通により、周囲の山並みや高原の風景を多くの国民が初めて体感することが出来ただけでなく、観光拠点同士の連絡により、産業・経済・文化・観光面での交流にも大きく貢献している。

道路が構想された 1960 年前後は高度経済成長期が到来し、交

通ネットワークの充実が社会資本整備の中心テーマであった。本道路は九州横断道路の主要区間として、昭和 30 (1955) 年の建設促進連盟の結成を契機に、昭和 32 年から建設に向けた調査が開始され、昭和 39 年 10 月に別府阿蘇道路として全線開通を迎えた。

阿蘇くじゅう国立公園という自然に恵まれた地域を強く意識して、道路敷地を公園区域として環境保全を図り、切土区間を極力最小限に抑えるなど、景観面にも配慮されている。

## 【景観的特徴】

- ①パークウェイを意識して国立公園区域を設定した道路用地
- ②草原の眺望を最大限満喫出来る線形計画
- ③間近に迫る久住連山と遙かな阿蘇山・外輪山の眺望
- ④シークエンスで捉えた植生景観の展開
- ⑤目立たせない道路構造物・道路付属施設、休憩施設の配置・デザイン



S=1/400000 位置図



**【道路用地】**

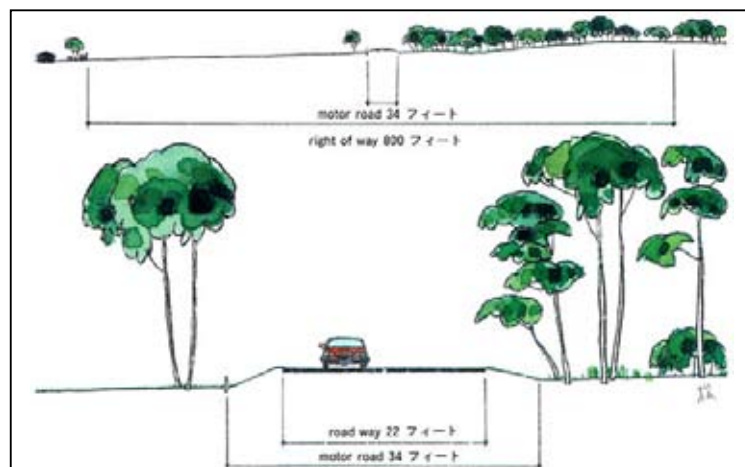
やまなみハイウェイで特筆すべきことは、本道路が「道路公園」として計画されたことである。

既に19世紀末に、当時の設計者達はアメリカへ視察を行い、壮大なスケールで計画されたNational Parkway（下図参照）に強く刺激を受けている。本道路は、そのパークウェイを日本に導入したものである。アメリカと異なることは、既に存在する国立公園内にパークウェイを計画したことである。昭和37年に供用開始したパークウェイの1つ「伊豆スカイライン」と同時期の開通であり、国内では最初の試みである。

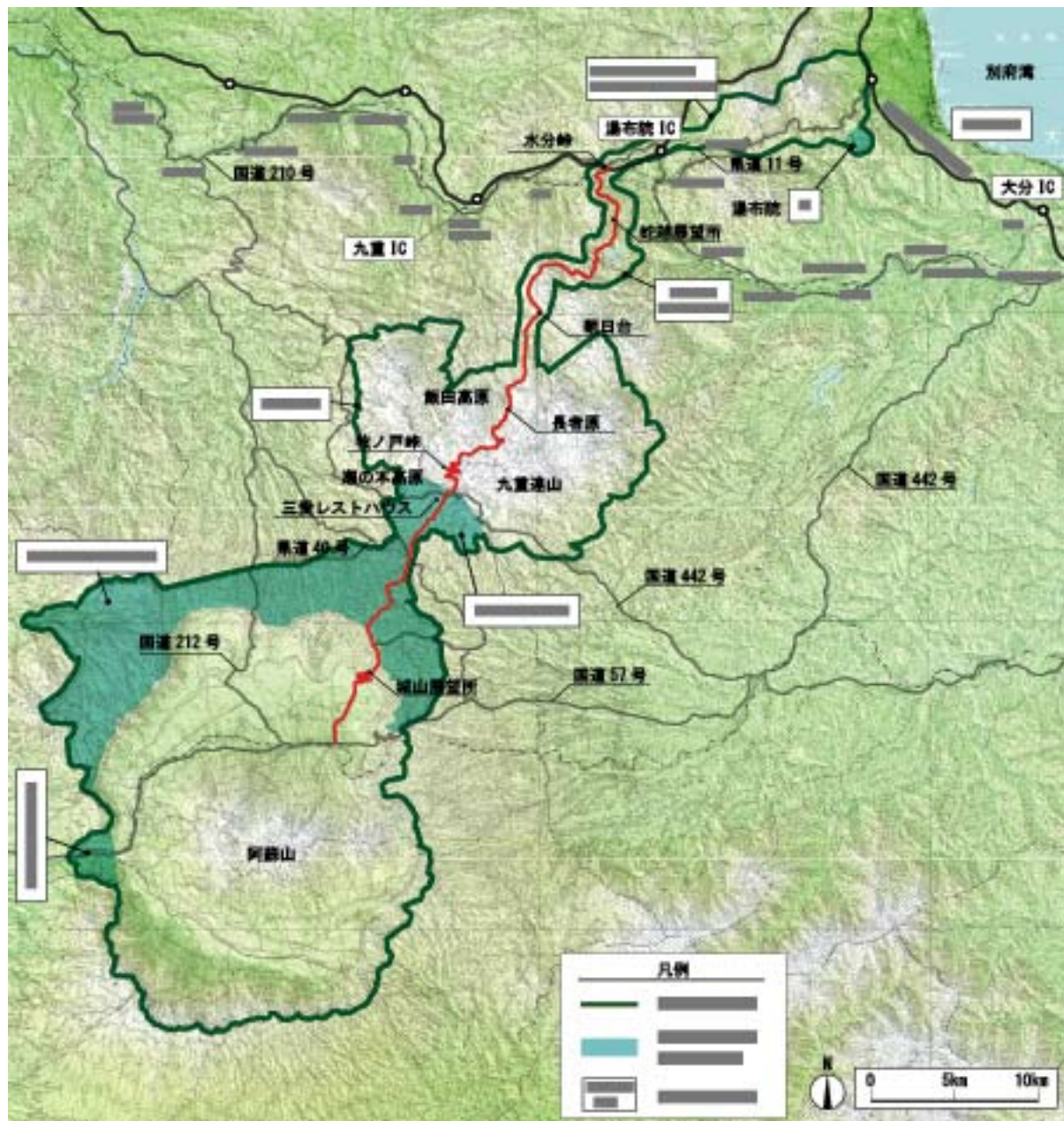
昭和9年の国立公園の区域決定の図面（右図）には、久住地区と阿蘇地区を繋ぐ車道予定線の沿線区域が、昭和28年の計画図面には由布岳から久住地区に向

けての道路沿線区域が「道路公園」として確保されている。単に既存の公園を道路が貫いていたのではなく、点在する良好な自然景観資源を繋ぐパークウェイを整備するために、公園用地が設定されている。このことにより、やまなみハイウェイ周辺の優れた自然の環境・景観を、道路を通じて利用者は享受できる。

アメリカのパークウェイでは、200 m以上（800 フィート）もの道路用地が確保されているが、日本でいう道路幅員はそのうちの10 m余り（34 フィート）に過ぎない。やまなみハイウェイでは、道路幅員自体はやはり10 m余りで、その外側は道路用地とされてはいない。しかし、国立公園の区域内であり、美しい景観を保護・活用するために、開発が規制されている。



ナショナルパークウェイ（アメリカ）の道路断面図



S=1/400000 国立公園の区域決定の意図

## 【線形計画】

本道路が計画・設計された昭和30年代という時代背景を勘案すると、一時期に利用者が集中するなど、年間交通量等の予測は困難であった。その中で計画される観光道路は、コストに対する制約が非常にきつく、コストの高い構造物を極力控える線形計画のポイントであった。

ルート選定にあたっては、国立公園の美しい草原景観を車窓から獲得出来る、飯田高原（右写真）から長者原区間の平坦立地に手を加えないことを前提とした。加えて、水分峠等、一部の区間においては道路規格を下げ、延長を確保して高低差解消が図られた。

## 【景観の展開】

やまなみハイウェイを北から南に走る。

まず水分峠（標高約700m）から約4kmについては道路規格を下げ、樹林の中を急な縦断勾配で上り、最初の展望台となる蛇越展望所（右写真）に到達させる。そして小田の池、山下池を由布岳方面に垣間見ながら、鹿伏岳付近・朝日台と進み、徐々に木々が疎らとなり高原を垣間見る（右写真）。飯田高原の平坦な草原にいたり、白煙を上げる九重の山並みを眼前にし、長者原（次頁写真）までは緩やかに走行する。

さらに、山並みに近づくと山腹に沿って蛇行しながら最高地点となる牧ノ戸峠を越え、九重山の西側を一気に標高差解消を図る区間となる。牧ノ戸峠を越え、さらに山腹に沿って木々の中を蛇行を繰り返すと瀬の本高原と久住高原を一望する眺望視 points 場に至る。ここでは遠く阿蘇の山々を一望することができる（次頁写真）。さらに一気に下り勾配を駆け抜けると、悠然たる瀬の本高原の草原景観が広がる。

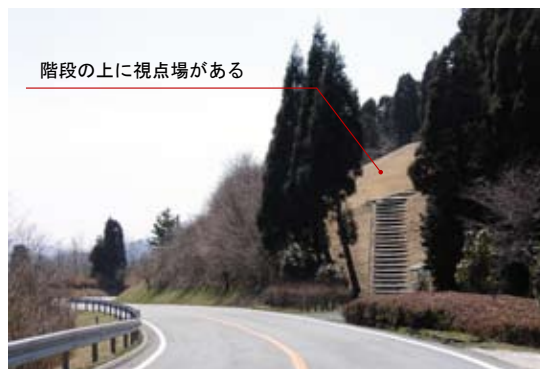
このことにより、飯田高原、久住高原、および瀬の本高原には、平坦性が確保され、大きな構造物をはじめ、防護柵に至るまで、車窓からの景観を邪魔するものは一切排除された。

本線とは異なるが、道路公園として公園区域に取り込んだ県道11号から眺望する狭霧台の景色など、眺望と内部景観を両立させた拠点が数多く存在するのも特徴と言える。

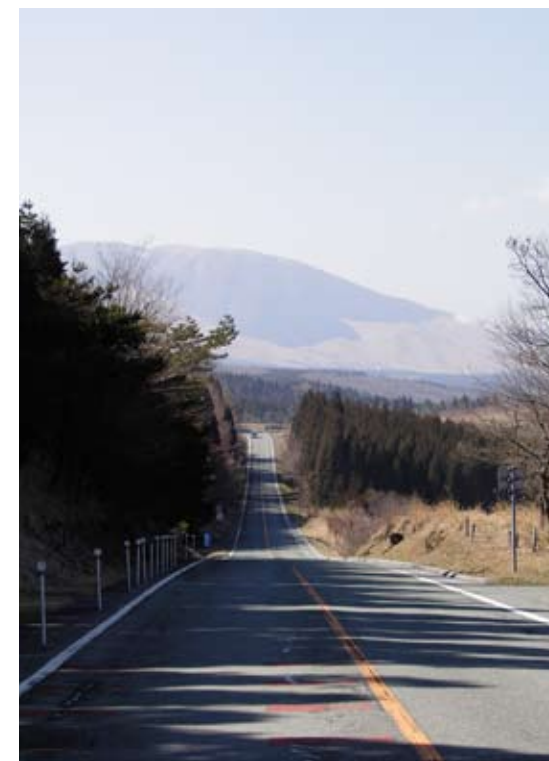
道路景観の一つの醍醐味であるシーケンス景観は、土地の景観資源を連続して体験することで、道路が立地する地域を印象づける。



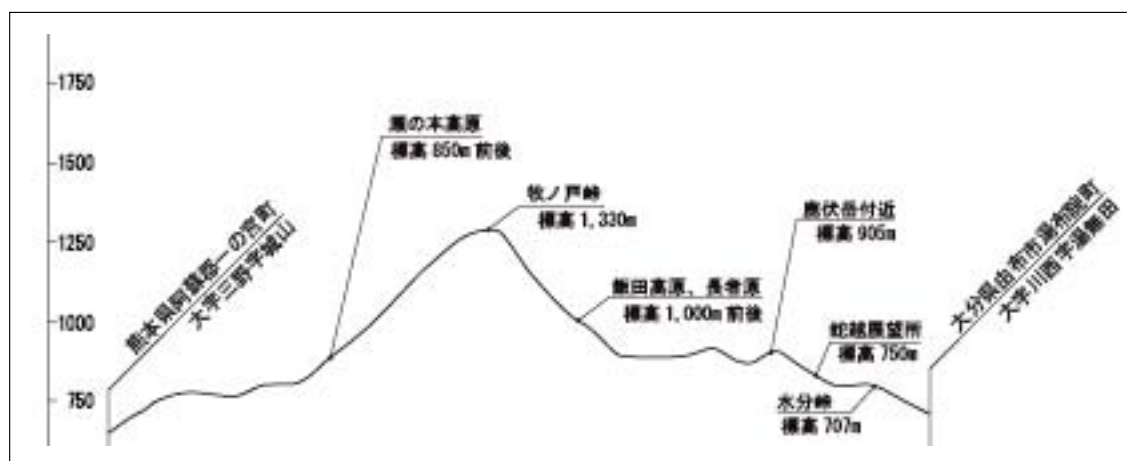
飯田高原



蛇越展望所



鹿伏岳脇



縦断面



### 【道路構造物】

延長 52km に及ぶ道路の内、トンネルは 1 カ所もなく、橋梁は 12 カ所（総延長 133m）しか配置されていないことから、本道路は小規模な盛土・切土でほぼ全区間が構成されていることがわかる。経済性と国立公園内であることに配慮した産物ともとれるが、山岳部におけるヘアピンカーブの多さからは、自然地形を尊重しつつ、高原部で平坦に快走するための配慮と捉えることが出来る。ただし、牧ノ戸峠から瀬の本間については大きな切土法面が出現する（右写真）。

### 【道路付属物】

久住連山のパンoramaをダイナミックに体感するパークウェイは、道路付属物にも風景を尊重した工夫がされている。国立公園を貫く本道路は、当然のことながら景観に配慮し、飯田高原から長者原までは縦断勾配を緩やかに計画し防護柵を排除している。ただし、第3種山岳部の急峻な道路部には防護柵が設置されているが、視界を妨げないガードケーブルを主体としている。縦断勾配や最小半径の小さい部分では亜鉛メッキのガードレールを設置しているが、それも最小限にとどめている。

### 【休憩施設】

朝日台や飯田高原など開けた部分には久住の山並みを存分に

体感出来る休憩施設が配置されている。一部自然景観に馴染まないデザインの新築があるのは課題だが、特筆すべきは外部景観に配慮された眺望拠点の存在である。その代表とも言えるのが蛇越展望所、長者原ドライブイン、三愛レストハウスである。

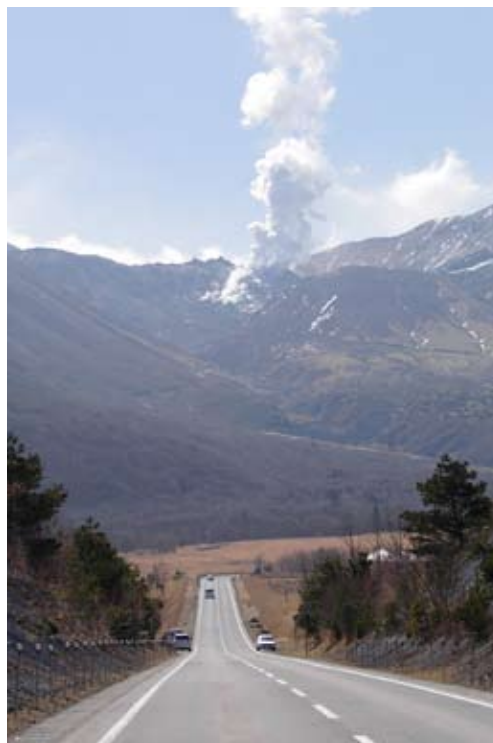
蛇越展望所は水分峠中央にあるが、由布岳を眺望する絶好のポイントに小規模な盛土造成を行い、線形を谷側に振り出して、旧道敷の平地を簡易駐車場を整備している。そこから階段で視点場まで誘導している。このことにより、道路内部景観を保全しつつ、最高の視点場を提供している（前頁写真）。

長者原の休憩施設では久住連山の眺望が楽しめる。加えて、坊ガツルへの歩道が整備されていて、久住連山への登山の基地となっている（右写真）。

三愛レストハウスや瀬の本高原の環境省のインフォメーションセンターからは阿蘇方面の壮大な眺望を提供しており、観光にとって重要な施設と言える。



瀬の本（亜鉛メッキのガードレール）



長者原



瀬の本から阿蘇方面の眺望



長者原ドライブイン付近の坊ガツル入口



三愛レストハウスとコンクリート擁壁



# 芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン／湖畔景観の保全と新たなルートの開拓



## 【沿革】

- 昭和 6 (1931) 年 国立公園法制定、観光による地域振興が明文化される
- 昭和 11 (1936) 年 富士箱根伊豆国立公園として指定
- 昭和 34 (1959) 年 芦ノ湖スカイライン工事着工
- 昭和 37 (1962) 年 芦ノ湖スカイライン供用開始
- 昭和 43 (1968) 年 箱根スカイライン工事着工
- 昭和 46 (1971) 年 箱根スカイライン供用開始  
(御殿場 IC とのアクセス性が格段に向上)
- 昭和 59 (1984) 年 芦ノ湖スカイラインが藤田観光株式会社に移管される
- 平成 6 (1994) 年 箱根スカイラインが静岡県に移管される

## 【諸元】

道路名：芦ノ湖スカイライン  
所在地：  
(起点) 神奈川県足柄下郡箱根町畑引  
(終点) 神奈川県足柄下郡箱根町仙石原  
管理者：藤田観光株式会社  
延長：約 10.9km  
(橋梁、トンネルなし)  
幅員：6.5m (車道幅員 5.5m)

道路名：箱根スカイライン  
所在地：  
(起点) 静岡県御殿場市大字神山  
(終点) 静岡県裾野市大字深良  
管理者：静岡県道路公社  
延長：約 5.0km  
(橋梁、トンネルなし)  
幅員：6.5m (車道幅員 5.5m)

## 【概要】

本道路は、神奈川県と静岡県を跨ぎ、外輪山の尾根に沿う富士箱根伊豆国立公園内を走る、2つの連続した有料道路である。  
外輪山の尾根を境に、芦ノ湖の反対側に道路線形を計画した点に本道路の特徴がある。このことにより、芦ノ湖周遊を核とする箱根地域のドライブに「富士山」を眺望する新たなルートが開拓された。それと同時に、国

立公園の景観上、貴重な地域といえる「箱根の外輪山の内側空間」を完全に回避しており、元箱根および大観山方面からの芦ノ湖の眺望景観を保全している点が極めて重要である。  
富士山の眺望は、山あてを意識した計画ではない。地形なりに線形計画を行った結果として、御殿場から沼津に抜ける谷越しに、何の妨げもなく広大な裾野

を引いた富士山が常に意識されるようになっている。  
そして、本線走行時には「富士山」という著名な景観資源を満喫出来る場所は限られているものの、簡易な休憩施設によって、これらの眺望は提供される。また、本線から望まれることのない「芦ノ湖」も、休憩施設からは眺めることが可能となっている。



S=1/400000 位置図



広域断面図（箱根スカイライン、東名自動車道、富士山、芦ノ湖の関係）

**【休憩施設】**

芦ノ湖スカイラインには、富士山の絶好の視点としてドライブ愛好家に親しまれている「三国峠」や他数カ所、箱根スカイラインには、「箱根芦ノ湖展望公園」の他3カ所に、簡易な休憩施設が設置されている。

両道路に共通して言えることは、これらが余計な構造物や上屋などを一切配置せず、車を降りてちょっと休むに十分な施設となっている点である。また、展望公園は本線で最も芦ノ湖に近づく位置にあり、階段を数段登るだけで芦ノ湖の壮大な風景が眼下に広がる。

芦ノ湖スカイラインの「三国峠」付近に代表される休憩スペースからは、富士山を眺望することが出来、記念撮影などに活用されている。休憩施設は緩やかに弧を描いた線形の外側に設けられていることが多く、小

規模な盛土や擁壁等により派生した土地を広場として開放している。

こうした簡素なつくりが、富士山、芦ノ湖という二つの景観資源を最大限に尊重・活用する仕方として評価され、かつ経済的である。現地を見るとゴミなども散見されず、行き届いた維持管理も実現している。

断面図（箱根芦ノ湖展望公園付近）



箱根芦ノ湖展望公園から見た芦ノ湖（箱根スカイライン）



三国峠の休憩スペース（芦ノ湖スカイライン）



箱根芦ノ湖展望公園から富士山、道路を眺める（箱根スカイライン）



道路と芦ノ湖とのパノラマ（芦ノ湖スカイライン箱根峠付近）



# 二十間道路 / 修景植栽とゆとりある道路空間のレクリエーション活用



## 【沿革】

- 明治 5 (1872)年 北海道開拓使長官・黒田清隆により、北海道産馬の改良を目的として、静内・新冠・沙流の三郡に及ぶ約7haの用地に牧場を創設
- 明治 10(1877)年 開拓使雇アメリカ人技師エドウィン・ダンの意見と設計に基づき、近代西洋式牧場として再整備され「新冠牧馬場」と改称
- 明治 17(1884)年 牧場が宮内省の所管に変更
- 明治 36(1903)年 牧場を訪れる皇族のため行啓道路（現、二十間道路）延長7kmを整備
- 明治 42(1909)年 皇族等を迎えるための客舎・龍雲閣を建設
- 大正 5 (1916)年 同牧場職員が、近隣の山々からエゾヤマザクラ等を道路の両端に移植
- 昭和 48(1973)年 道路改良工事、車道部の舗装等を実施、自転車道と道路両側に12mの緑地帯を設置
- ～昭和 52(1977)年

## 【諸元】

所在地：  
 （起点）北海道日高郡新ひだか町静内田原  
 （終点）北海道日高郡新ひだか町静内御園  
 延長：約7Km  
 全幅員：約36m（約20間）  
 道路幅員：5.5mおよび4m  
 管理者：新ひだか町  
 （旧：静内町）

## 【概要】

本道路は、宮内庁所管の新冠御料牧場を皇族方が視察するための行啓道路としてつくられたのが始まりである。

昨今、機能性・経済性が重視された道路が大半を占める中、二十間道路は、道路両側にオープンスペースが確保され、ゆとりある格調高い道路となっており、こうした道路空間のあり方に、今後の道路整備の方向性が



見出される。

尾根や河川で縁取られ、日高山脈を臨む広大な平坦地を貫くこの道の両端には、大正時代に牧場職員が皇族を迎えるために、近隣の山々から移植したエゾヤマザクラなどを植栽した。現在では時を経て樹木が生長し、道

路幅員とバランスの良い印象的な並木道となっている。

また、道路端部のゆとりある道路空間は、イベント会場やイベント時の駐車場などに当てられ、多目的な空間として活用されている。



S=1/400000 位置図



### 【道路の構成】

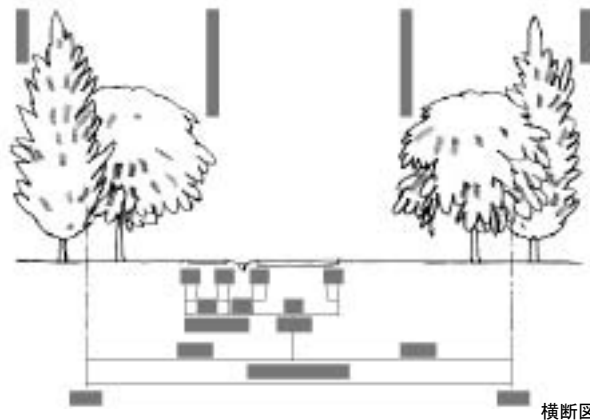
本道路は、「二十間道路」と命名されているとおり、広い幅員をもった、長い直線の、格調高い道路である。

路傍部分が非常に広く、防護柵や縁石などの道路付属物が殆どない上に、広々とした芝の広がり美しい。道路に沿って整然と植えられた桜並木が、ゆとりのある華やかな道路空間を創出している。

さらに特徴的なのは、桜並木の外側にトドマツが列植されていることである。このトドマツは、元々は、風避けのための植栽であるが、常緑樹を背景とした桜が、特に春は映える（右写真参照）。



整然と連なる自然樹形の桜並木 道路内に広々とした芝生空間を有する、ゆとりある良好な景観をつくり出している。



横断面

### 【道路空間の活用】

ゆとりある道路空間内には、自転車道と広々とした芝生空間が整備されている。車両以外の利用者にも、常時サイクリングやウォーキングなどを安心して楽しむことができる。

さらに、芝生空間はイベント時などの車両の駐車帯や会場の一部として活用されている。これは、ゆとりある空間を芝生面とすることで、良好な景観形成に寄与するとともに、多目的な利用ができるオープンスペース機能を有している。

また、このゆとり空間は沿道の学生や町民が参加の上、清掃や花壇の植栽などが行われており、町全体をあげて管理されている。

### 【郷土種による街路樹植栽】

並木は、エゾヤマザクラ（約7割）、カスミザクラ、ミヤマザクラなど3千本余りにのぼり、それらが6～8m程度の間隔で植栽されている。中でもエゾヤマザクラは北海道の郷土種であり、樹形が雄大で、花が濃いピンク色であることが特徴である。これら郷土種を街路樹として植栽することで、道路空間を個性的なものとしている。

この並木も、老齢による衰退や台風害等による倒木が一部見られるため、町や沿道の高校では募金を募り、桜の更新を行っている。



「しずない桜まつり」の様子 道路内のゆとり空間を、駐車場やイベントスペースなどに活用している。



郷土種であるエゾヤマザクラなどの並木 道路空間を個性的で良好なものにする桜並木は、今後も存続が望まれる。



# 定山溪国道 / 自然環境・地形に調和する道路構造の収まり



## 【諸元】

所在地：  
札幌市市内定山溪～中山峠  
延長：17.4km  
幅員：6.5m(+滞雪スペース3.5m)  
構造規格：3種山地(旧規格)  
設計速度：60km/h(一部50km/h)  
車線：2車線  
工事期間：昭和39～45年  
事業主体：北海道開発局  
橋：12橋(L=978m)  
回廊：1ヶ所(L=147m)  
覆道：1ヶ所(L=116m)  
トンネル：2ヶ所(L=1,282m)  
設計：北海道開発局札幌開発建設部定山溪道路改良事務所  
設計者：大谷光信(所長)

## 【概要】

国道230号は札幌市と虻田町を結ぶ108.5kmの道路である。地形・地質に工学上の課題が多い定山溪～中山峠間の道路建設に対して、①冬季の安全通行、②地質上の課題を構造技術で克服、③国立公園にふさわしい道路、を目標に整備された。設計者が師と仰ぐ高橋敏五郎(元札幌開発局建設部長)から授かった「道路は公園と同じで、通ることによって心が和むよう造られ、維持されなければならない。乱暴なドライバーが破壊しても根気よく直し美しさを保って欲しい」を標榜する、平均年齢26

歳の若い技術者達によりつくられた道路である。

具体的には、用地に余裕をもたせると同時に、地形改変を極力避ける線形設計を心掛け、周囲の地形に馴染ませて土工設計を行い、自然環境に埋没するトンネルや覆道、橋梁を設計するなど、線形計画から構造物の詳細まで念入りに計画されている。

その結果、北海道の豊かな自然環境を壊さずに、自然風景を享受できる道路となっている。景観に対する配慮は、その志と、初期段階から実施する景観検討作業の重要性を示している。

## 【沿革】

明治 2 (1869) 年	東本願寺の現如上人により有珠新道を開削
明治 20 (1887) 年	薄別を経由する道路を北海道が拓殖費をもって施工(当時は馬車が通れる程度の幅)
明治 27 (1894) 年	定山溪～洞爺湖間改修 中山峠に駅通が設置され、人々の往来や物資の輸送に大きな役割を果たす
昭和 32 (1957) 年	北海道開発局は、総延長108.5kmにわたり大規模な改修を開始。工事は、舗装や除雪作業、交通安全といった面を考慮
昭和 33 (1958) 年	定山溪～中山峠間において、5万分の1地形図によるペーパーロケーションを実施
昭和 35 (1960) 年	全線踏査し路線の可能性を深め航空測量を実施
昭和 38 (1963) 年	線形検討と実測、地質調査を実施し、総合的に検討した結果、現在の線形を決定
昭和 39 (1964) 年	定山溪～中山峠間の工事着手
昭和 40 (1965) 年	一般国道230号となる
昭和 44 (1969) 年	10月、定山溪～中山峠間の改良工事終了に伴い、待望の通年供用開始



S=1/400000 位置図



### 【道路線形】

道路線形は当初、地形・地質等より複数案検討されていた。

当時、豊平峡ダム（定山湖）の建設が決定的になり、併せて道路の良し悪しは線形で決まるとの設計者の認識から、山壁を縫うクロソイド曲線を北海道で初めて導入する下図の「薄別峡案」が採用された。

線形は、本国道が優れた景観の中を通過することに配慮して、道路からの視界が出来るだけオープンになるように設計されている。また、雪の吹き溜まりを防止するために、西側に法面がくる計画は極力避けている。

こうして線形は理想的に計画できたが、そのひずみとして無意根大橋がヘアピンカーブとな

り、更に定山溪トンネルの建設が余儀なくされた。最も地形が急峻で複雑なこの薄別渓谷区間において、橋梁や回廊、覆道などの構造物を計画することは、新たな課題「構造技術による自然景観との調和」を克服する設計者達の原動力となった。



旧道から見た  
定山溪国道



S=1/50000 平面図

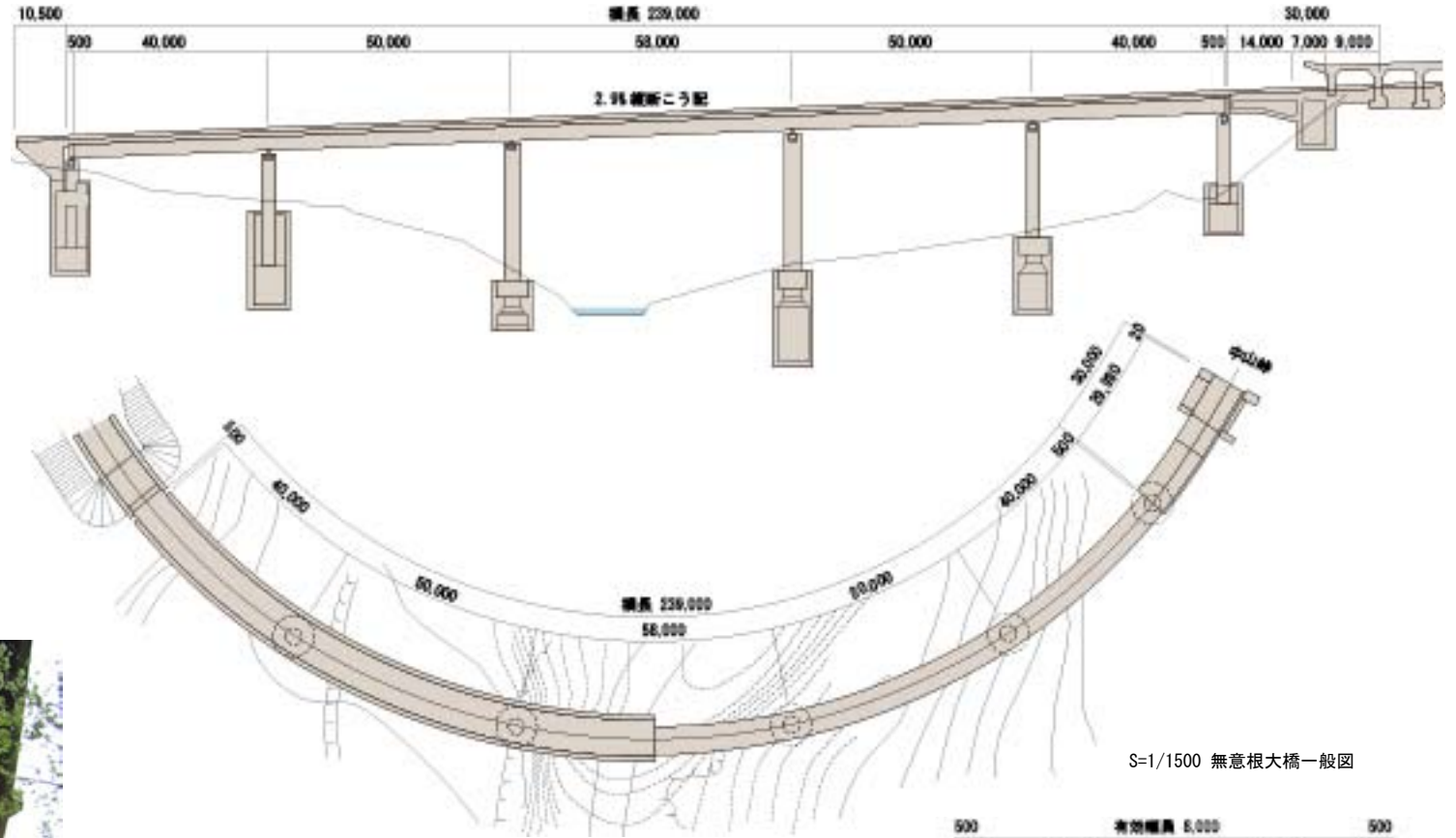


【構造物】

(1) 無意根大橋

施工当時は珍しい5径間連続曲線鋼箱桁型式の橋梁である。前後の線形・地形との関係で、線形R=140m、約30mの高橋脚が採用されている。

温度変化や地震の影響を受け流す思想から、橋脚は6点ピンの鋼管とし、橋梁両端には橋台を設置せず、定山溪側は単独の擁壁、薄別回廊に接する側は回廊からの張出しで受けている。また高橋脚は、連続曲線橋として水平力の方向性が問題となることから円型としている。伸びやかに弧を描く桁と円柱の高橋脚が、周辺の自然環境と融合している。



S=1/1500 無意根大橋一般図



なめらかな曲線で谷を渡る無意根大橋



橋を渡った後、違和感なく薄別回廊に吸い込まれる



無意根大橋標準図



## (2) 薄別回廊

谷側を開放した連続門型ラーメン構造の回廊。地形の改変が少ないため、地山及び前面等の樹林が繁茂し、構造物が森の中に馴染んでいる。なお、白壁部分は後づけで回廊を延長しているが、この部分は景観的配慮が不足している。



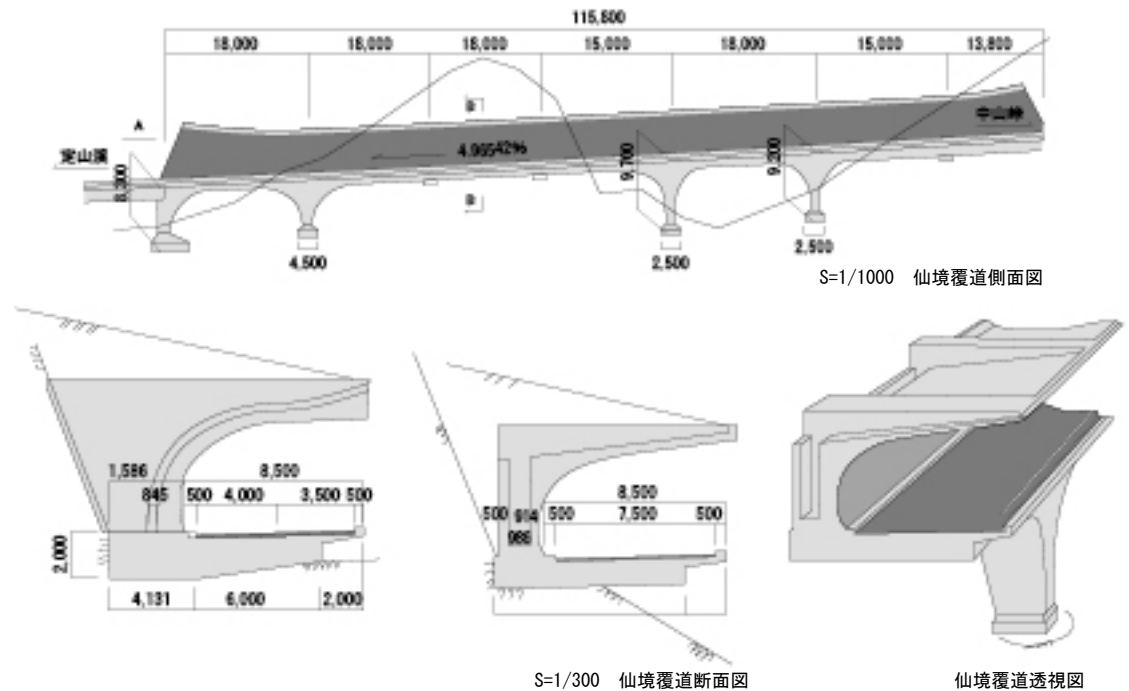
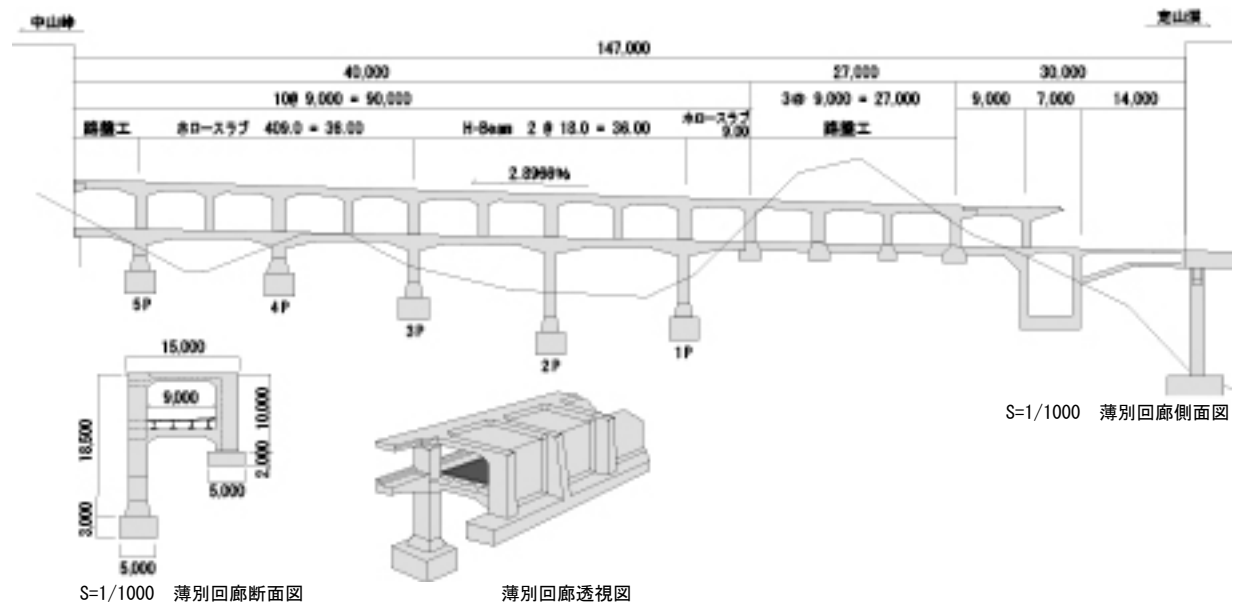
周辺の緑が回復し修景された薄別回廊（中央が薄別回廊、右は無意根大橋）

## (3) 仙境覆道

谷側に柱を設置できない地形にある片持ち構造の落石・雪崩止めの覆道。機能とデザインを兼ね備えた優れた造形物である。

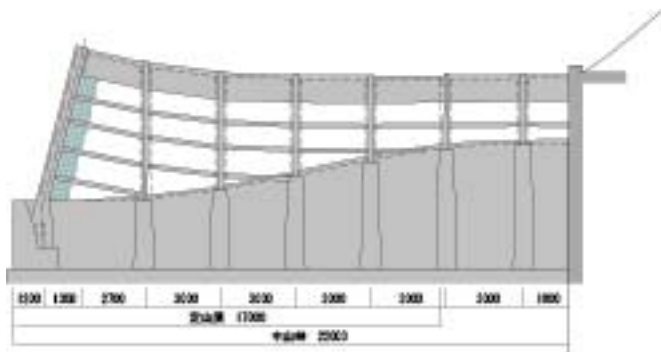


反りと曲面の天井により構成された美しい造形の仙境覆道



#### (4) 定山溪トンネル

トンネル坑口の前面には、側面に窓を確保し自然光を採り入れ、柔らかな曲線で造形された構築物が造られている。窓はガラスブロックで作られ、入口から内部へ徐々に採光面積を少なくしており、運転者がトンネル内部環境に慣れるための明暗順応に配慮している。



S=1/400 定山溪トンネル側面図



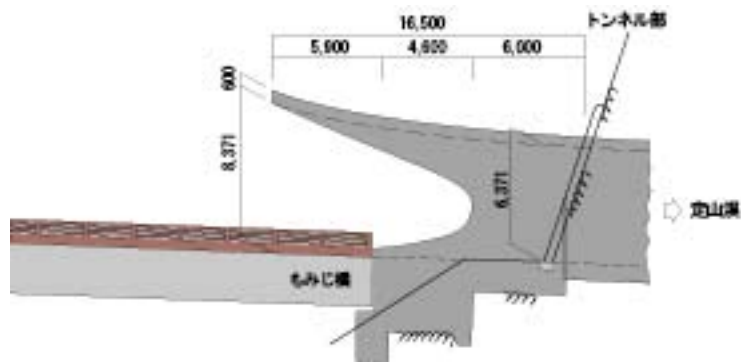
トンネル進入時の抵抗感が少なくなるよう配慮されたトンネル開口部



入口から内部へ徐々に採光面積が少なくなる坑口により運転者の明暗順応を図っている。

#### (5) 薄別トンネル

薄別トンネルの中山峠側は、急斜面の下にはほぼ直角に坑口が出ているため、雪崩が発生した場合、坑口が塞がれる恐れがある。したがって、定山溪温泉側の坑口は雪崩を坑門の両側に落とすような造形としている。その形状は明暗順応の効果を発揮して、トンネル出入口の緩和照明の一助ともなっている。



S=1/400 薄別トンネル坑口側面図



雪崩を切り裂く形状の薄別トンネル坑口

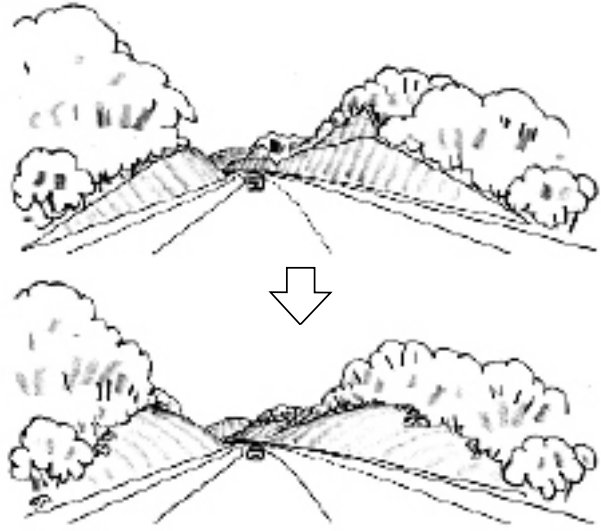


デザインのみならず、緩和照明の一助となり利用者を向い入れる「ワニの口」



## 【道路土工等】

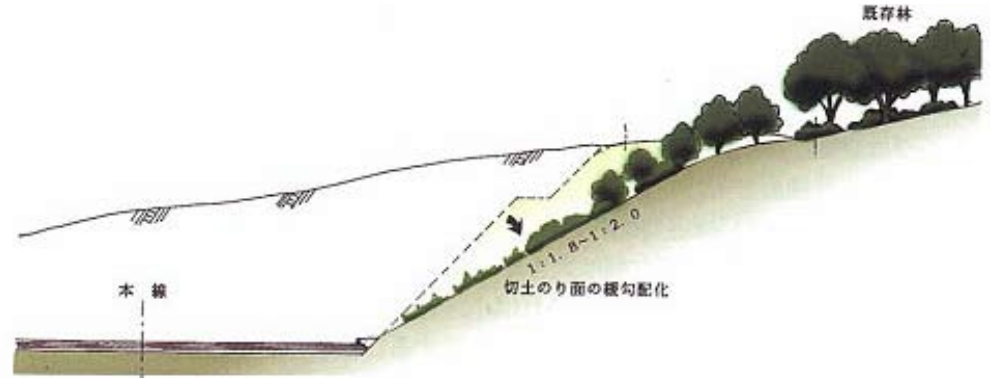
道路土工としては、切土法面の緩傾斜化（グレーディング）により開放的な道路空間が確保されている。グレーディング法面には周辺植生が侵入し、周辺景観との連続性が図られている。なお、盛土法面には地域に自生する種による植栽や表土復元などにより、周辺環境に馴染む復元がなされている。



法面の緩斜面化による視覚効果。周辺の現環境にも優しい



グレーディングにより周辺植生の侵入が進んだ法面（左）



切土法面の緩勾配化により周辺植生の侵入が見込まれ、自然地形の一体化など様々な環境効果が得られる

法枠においては、全面的なコンクリート吹き付けを避け、法枠を用いて緑の復元を図っている。さらに、法枠は縦方向を横に比べて強調するデザインとすることで、構造物としてのメリハリを演出している。なお、枠内には緑化工が施され、夏季には法枠が見えない程の状況となっている。

また、区間全体の擁壁や排水溝（皿型側溝）には、現地で発生した石材を用いて意匠を統一している。



横フレームの印象を弱くすることにより法枠の存在印象を弱めている



現地発生材を利用した皿型側溝と擁壁

# 日光宇都宮道路／歴史的景観と豊かな自然環境の保全



## 【沿革】

- 昭和 46(1971)年 建設大臣による事業許可  
宇都宮 IC～徳次郎 IC までの路線発表
  - 昭和 49(1974)年 日光 IC～清滝 IC までの路線発表
  - 昭和 50(1975)年 環境庁に国立公園区間の協議書を提出
  - 昭和 51(1976)年 一次区間（宇都宮 IC～日光 IC）の供用開始
  - 昭和 52(1977)年 環境庁が日光バイパス建設計画に同意
  - 昭和 56(1981)年 二次区間（日光 IC～清滝 IC）の供用開始
- \* 二次区間はほぼ全線国立公園区域内を通過

## 【諸元】

- 道路名：日光宇都宮道路
- 事業区間：（起点）宇都宮市徳次郎町／東北自動車道・宇都宮 IC  
（終点）日光市清滝桜ヶ丘町
- 総延長：（一次区間）24.7 km （二次区間）6.0 km
- 道路規格：第 1 種 3 級
- 車線幅員：（一次区間）14.0m - 4 車線  
（二次区間）7.0m - 2 車線
- 中央分離帯幅員：（一次区間）3.0m
- 設計速度：（一次区間）80 km/h （二次区間）60 km/h

## 設計者

- ：松崎喬（景観・環境施策の提案及び実施設計と移植計画）
- ：平賀潤（景観計画の提案）
- ：（財）高速道路調査会（景観に関わる委員会討議）
- ：（社）道路緑化保全協会（環境に関わる委員会討議）

## 【概要】

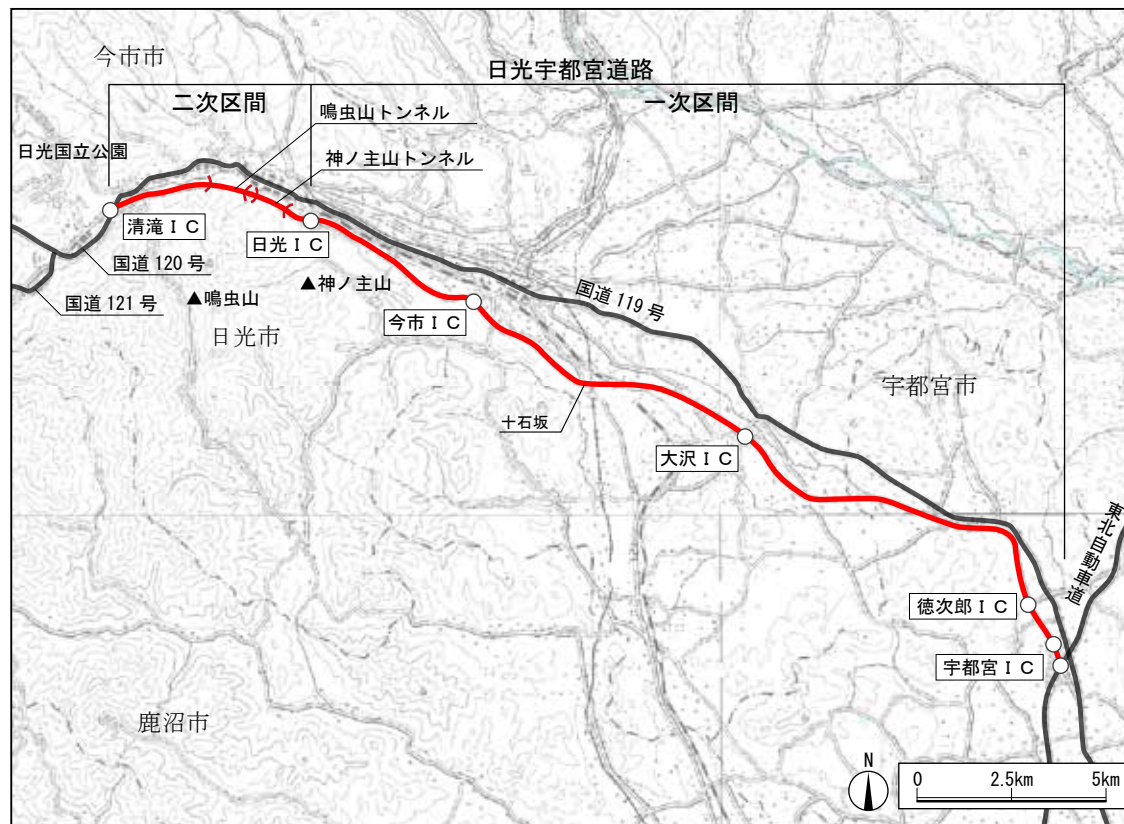
日光宇都宮道路は、国道 119 号、120 号の観光シーズンにおける恒常的な渋滞を解消するため、東北自動車道の宇都宮インター

チェンジ（以下 IC と記述）から清滝 IC で国道 120 号に接続するまでのバイパス道路として計画・整備されたものである。

日光宇都宮道路の整備に関わる検討では、土地利用に関わる環境保全是もとより、際立った自然環境と歴史環境に恵まれた地域の特性をふまえて、路線選定、道路構成、線形設計、道路敷地、道路構造の選択、構造形式・工法の選択、ディテールのデザイン、植栽に至る、あらゆる計画・設計段階で、一貫して

地域の環境・景観保全のために多くの努力を傾注している。

国道渋滞の解消方法として、現道拡幅案（A ルート）、御旅所案（B ルート）、バイパス案（C ルート）、星の宮案（D ルート）の比較路線を栃木県が提案し、決定された現道拡幅案が世にいう“太郎杉裁判”によって撤回せざるを得なくなり、バイパス案を基にして日光宇都宮道路が計画された。そのため、当初から環境・景観に対して十分に配慮した検討がなされた。



S=1/200000 路線図・位置図



## 【路線選定】

バイパス案を宇都宮 IC に結ぶルートとして、今市の市街地を迂回する南側案（Eルート）と北側案（Fルート）があった。南側案では例幣使街道を1ヶ所、北側案では日光街道と会津西街道を3ヶ所横断する必要があり、いずれも江戸時代の文化遺産である杉並木があるため、それに対する影響の少ない南側案が採用されている。

南側案について、さらに詳細

な比較路線の検討を進め、歴史的環境・景観と自然への影響の抑止、住宅地等への影響の最小化、優良農地の可能な限りの回避を考え、最終的に例幣使街道の杉並木に枯損がみられる十石坂をコントロールポイントとして、現在の日光宇都宮道路の路線が選定されている。



路線の比較検討案



地域の自然環境および歴史環境に配慮した路線選定による道路整備（十石坂付近）

## 【暫定2車線供用（二次区間） における横断計画】

日光宇都宮道路は、日光 IC から清滝 IC の間で国立公園区域を通過する。道路幅員が大きくなると必然的に自然環境の改変が大きくなるため、自然環境保全の観点から、高規格の道路を通すことが問題となる。このことは環境への影響だけでなく、地

域景観にとっても大きな影響をもたらすため、上下線を別線として自然改変を減ずる検討をしている。なお、当面、2車線の片車線を上下1車線ずつの対面通行で暫定供用している。

そのことにより自然環境への影響は確実に軽減し、外部景

観上は地域景観のなかに道路の占める割合が小さくなり、道路が地域景観に馴染む結果となっている。また、内部景観においては地域環境との密接感があって、地域を見る装置としての道路の役割を十分に果たしている。



## 【線形設計】

### (1) 線形の振出し

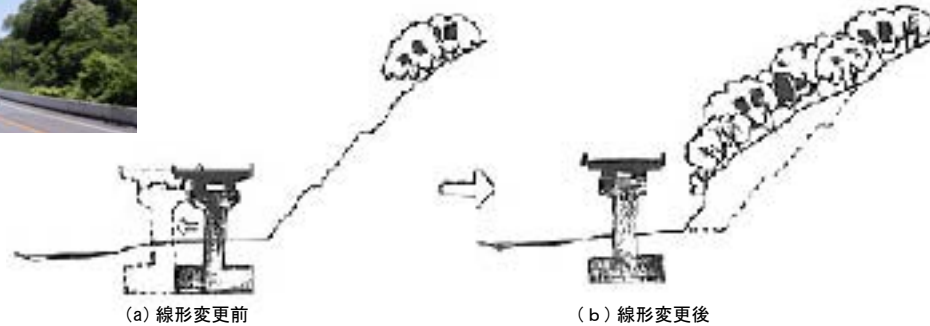
鳴虫山は修験の霊場で、東照宮などの背景として自然が残されている貴重な存在であるため、国立公園区域の特別保護地区に指定されている。日光宇都宮道路はその低い山麓を巻くように路線が設定されており、原設計でも慎重に山麓の大きな改変を

回避している。

しかし、下り線が鳴虫山を外れて大谷川を渡る部分で、当初設計では橋脚の基礎の掘削線が鳴虫山にかかっており、地形改変が懸念された。そこで、若干曲率がきつくなるものの、線形を谷側に振出して、掘削線が鳴

虫山に全くかからないように線形を修正している。

このことによって自然環境への影響を最低限にとどめられただけではなく、道路走行の内部景観においても、改変されていない自然の姿を眺めることが可能となった。



(a) 線形変更前

(b) 線形変更後

線形の振出しによる鳴虫山の保全

### (2) 平面線形と縦断線形の若干の移動

鳴虫山の山麓を巻く区間では、通常の線形設計によると法面は切盛法面とも2、3段程度出現することになっていたが、線形を谷側に移し、縦断線形も下げる修正を加えている。その結果、切土は1段以下、盛土でも2段以下になり、道路の内部景観・外部景観ともに、自然の改変をほとんど感じる事がなくなっている。



(a) 線形変更前

(b) 線形変更後

縦横断的な線形移動による法面の縮小

## 【道路敷地への残地の取込み】

国立公園内の区間を除く日光宇都宮道路のほとんどの区間では、農耕地や集落、および山間の豊かな自然環境地を避けた立地に道路が通されている。特に水田地帯を横切る区間では、地域景観のなかに道路が加わることで、これまでの景観秩序が乱される恐れがあった。

そのため、道路が水田を斜めに切り、その残地が有効な農地として活かされない部分については、それを道路敷地に組込んで緩衝緑地として整備している。



残地の植栽 (上：整備当初 下：現況)



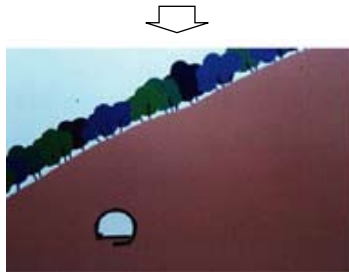
残地の植栽計画

### 【道路構造の選択】

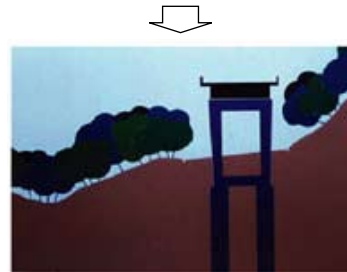
日光 IC から清滝 IC に向かう下り線では、日光 IC を過ぎると直ぐに神ノ主山トンネル（以下 TN と記述）、鳴虫山 TN がある。

当初設計では鳴虫山 TN は中央部分だけがトンネル構造で、切土構造が主体であった。鳴虫山に展開する自然・歴史環境を考慮すると大きな自然改変を伴う切土構造は問題であるため、鳴虫山の切土区間を全面的にトンネル構造に変更している。

加えて、鳴虫山 TN の出口にあたる銭沢の横断については、盛土構造で計画されていたが、谷筋に沿った多数の「けもの道」が調査されたことから、その保全を考え、盛土構造を橋梁構造に代替している。



トンネル構造の採用



橋梁構造に代替



鳴虫山 TN と銭沢橋

### 【構造形式や工法の選択】

#### (1) 盛土の緩傾斜造成

国立公園区間では、盛土の衣土<sup>ころもど</sup>に表土を活用（後述）するに当たって、その安定を図るために通常の法勾配 1 : 1.8 を 1 : 2.0 にしている。

#### (2) 盛土法面の急勾配造成

通常、インターチェンジの造成は本線とランプの間をグレーディング処理するが、今市 IC では通常の法面定規で造成し、法高が低い部分では法勾配を 1:1 まできつくして、本線とランプによって囲まれた既存林の保全を図っている。地域に根づいた既存樹林は地域性を表徴するものであり、しかも安定的で、緑量も豊かであるため、その保全・活用は環境面のみならず、景観的にも非常に効果的である。

なお、現実には通常の造成に倣って既存林の皆伐がなされたが、萌芽林として回復している。



インターチェンジの既存林保全

#### (3) 切土法面の植生工処理

現在では法面の自然回復と安定処理を同時に図る手法が開発されているが、当時は補強の必要な法面についてはコンクリートの全面吹付けが一般的であった。しかし、日光宇都宮道路では環境・景観に配慮し、切土法面に対しては植生吹付け工を原則としている。コンクリート処理を必要とする箇所では、当時の最新技術であったフリーフレーム工法（枠内緑化）を採用している。



整備直後（徳次郎 IC 付近）



整備後約 20 年（同左）



## 【植栽整備】

### (1) 移植

二次区間（国立公園区域内）における植栽検討では、既存木の移植を行って環境・景観保全を図ることを第一とした。移植に関しては、まず、調査によって明らかにされた貴重種を対象とした。次いで、地域固有の遺伝子の多様性の保全を意図しながら、緑地資源としての既存木を活用する移植が行われ、全面的に盛土法面に定植された。なお、植林木は移植対象から除かれている。

そうした移植の一部は、道路敷外の自然改変域にも展開された。敷地外植栽はイギリスでは一般的に行われているが、日本では前例のないものであった。



敷地内移植（整備直後）



敷地外移植（左：整備直後 右：約20年後／銭沢橋周辺）

### (2) 植栽

二次区間における環境・景観を保全するための植栽としては、移植木のみでは不足で、地域に自生する種を市場で求めて、補植が行われている。

また、一次区間の植栽についても、景観に配慮して盛土法面の全面的な樹林化が図られている（後述）。日光地域の自然を尊重して、自生種による苗木植栽を盛土法面に行われている。法面植栽はエロージョンを誘引するとして行われていなかったが、ここで実験的に法面植栽を行い、エロージョンが起きないことを確認している。本事例の後、法面の樹林化は一般的に行われるようになった。

こうした植栽は、道路と地域環境との間で緩衝機能を果たしている。道路の内部景観としては豊かな緑に包まれた快適な走行が保証され、外部景観としては道路を地域景観のなかに馴染ませる効果を発揮している。



地域景観に調和し季節感のある走行景観が得られている盛土法面の植栽



スギ並木に対比してヤマザクラを主とした一次区間の盛土法面植栽同左（左：道路内景観 右：道路外景観）



## 【環境保全対策】

### (1) 表土の復元

国立公園区域内の盛土法面については、地域固有の遺伝子の多様性を保全することを念頭において、地域の自然資質を潜在的に包含する表土の保全・活用を全面的に行っている。盛土法面を通常より若干緩い1:2の法勾配で造成してその安定を図り、1 m厚の表土を貼りつけている。



表土の貼りつけによる自然植生の回復（左：整備直後 右：約20年後）

### (2) 動物対策

日光宇都宮道路では、景観対策の他に、動物に対する環境保全の施策を実践している。前述の銭沢の横断確保のための高架構造の採用の他に、焼場沢の横断でも、橋梁を延伸して橋台をセットバックさせ、「けもの道」の保全を図っている。また、カルバートボックスを設けて道路を横断する「けもの道」を保全している。個別の対応としては、モリアオガエルの産卵池を再生したり、側溝に小動物の這出しスロープを設けるなど生息環境の保全を図っている。

さらに、盛土区間においては、当初の整備で敷地境に通常の立入り防止柵が設置されていたが、シカが柵を越えたり小動物が網目を潜って道路を横断したため、継ぎ足して高さを上げるとともに、下部の網目を細かいものに付替えている。また、高架区間においては道路管理上の必要性から有刺鉄線柵を設けたが、動物の移動に支障が認められたため、生息環境の保全を優先してこれを撤去した。

このように、供用後のモニタリングによって動物の行動を把握し、それに対する対策を管理段階で実践している。

いずれも日本における最初の取り組みであるとともに、単に生態系の保全のみならず、景観的にも破綻をきたさないように配慮がなされている。これらの総合的な整備は、今でも十分参考に値する。



橋台のセットバックによるけもの道の保全



フェンスの撤去による生息環境の保全



這出しスロープの設置

### (3) 水質保全

地域環境の根元的な保全のために、道路排水を側溝のU字溝によって集水枡に集め、これを浸透枡で処理している。

現在は、集合枡周辺の植生が繁茂して、枡の存在自体気がつかないような状態にあり、十分な浸透機能が持続されている。



蛇籠を用いた浸透枡

### (4) 景観対策

日光宇都宮道路では自然・歴史環境に十全の配慮を行ったが、環境の見えが景観である以上、景観的にも十分配慮がなさ

れている。

特に問題となったのは、東照宮の参道からの見え方であり、盛土法面の自然復元によって、今では道路の存在自体がほとんど認められない。付近の安良沢小学校からの眺めも同様である。

霧降高原道路からの見え方も問題になったが、切土法面の自然復元がなされている。

国立公園区域に当らない一次区間においても、盛土法面の苗木植栽が景観効果を発揮していて、地域に馴染んでいる。



東照宮参道からの眺め（整備当初）



霧降高原からの切土法面の眺め（左：整備当初 右：植生回復）



安良沢小学校から盛土を植栽の眺め（左：整備当初 右：約30年後）





とうがね  
千葉東金道路（二期）／地域を特定する植生景観の保全・活用



【概要】

千葉東金道路（二期）は、将来的に首都圏中央連絡自動車道に組み込まれる路線である。そのため、単に供用済みの東金道路の延伸というだけでなく、関東一円の高速度道路網として重要な役割を果たすものと位置づけられた。また、当該路線は交通の分散による観光シーズンの渋滞緩和、地域開発の骨格形成、地域産業および観光開発に係る物流・交通ルート確保などの効果が期待されている道路である。

千葉東金道路（二期）の景観検討は、路線・線形が既に決定

された段階から出発せざるを得ない状況であったが、従来、多く行われてきた化粧的な、あるいは対症療法的な手法とは異なり、若干の線形の検討を含めて、土工、道路構造等の景観検討が実施されている。

当該道路は、九十九里の内陸部で一般に常総台地と称される洪積大地に立地し、古くから開けた地域であり、クロマツとの二段林仕立てで有名な「山武杉」の植林地を通過することから、地域環境の保全が求められた。

具体的には、連続して出現する谷戸地形を横断する高架構造

をどうするかが課題であった。

また、山武杉の特徴的な景観の保全のみならず、その活用が重要課題として位置づけられ、歴史的な地場産業である山武杉植林地の保全・活用も課題であった。

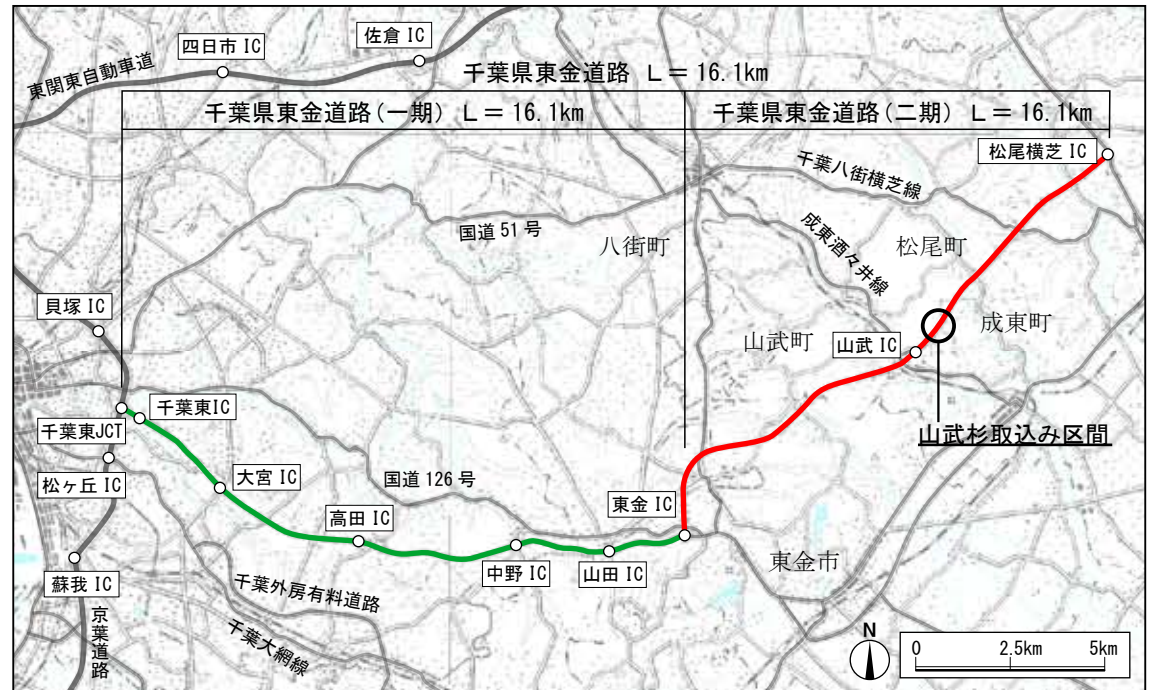
結果、沿道の将来的な土地開発などによる地形の変更を懸念し、植林地を道路敷地内に取込み、それを出来る限り良好な状態で維持することを目的とした整備提案が行われている。また、山武杉の歴史的・特徴的な連続景観の中を走行する、快適な道路の整備が実現している。

【沿革】

- 昭和 54(1979)年 一期区間（千葉東 JCT ～東金 IC・JCT）供用開始
- 平成 2 (1990)年 建設大臣より事業許可
- 平成 6 (1994)年 地域高規格道路の計画路線に決定
- 平成 10(1998)年 二期区間（東金 IC・JCT ～松尾横芝 IC）供用開始

【諸元】

- 道路名：一般有料道路千葉東金道路（二期）
- 路線名：一般国道 126 号
- 所在地：（起点）千葉県東金市山田  
（終点）栃木県日光市清滝桜ヶ丘町
- 設計：日本道路公団
- 管理：東日本高速道路株式会社
- 総延長：16.1km
- 道路規格：第 1 種 3 級
- 幅員：4 車線／2 車線にて暫定供用を開始
- 中央分離帯幅員：（山武杉取込み区間）10m
- 設計速度：100km/h
- 設計者：松崎 喬（景観計画・設計）、伊佐憲明（植栽計画・設計）、吉村雅宏（景観整備の実施）



S=1/200000 路線図・位置図

【横断計画・線形設計】

(1) 山武杉取込み区間

歴史的・特徴的な山武杉植林の景観保全・活用を図るために、路側と中央分離帯にそれぞれ10mの用地を確保（右図参照）して、植林自体を道路敷地に取り込んでいる。

当然、山武杉取込み区間は、この地域を代表する山武杉の良好な植林を当てるのが望ましく、現地踏査によって適当な植林を抽出している。この時、当該区間は広幅員となるため、横断道路などが介在しない条件で区間設定を行っている。そうして決定された取込み区間では、道路敷と樹林地の比高差が2m近くなる箇所もあったため、縦断線形を若干下げて、植林の環境改変を緩和すると共に、山武杉が道路利用者に、より意識されるように配慮している。そうしたことで、道路に取り込まれた山武杉は路線の格好なランドマークとしての効果を発揮し、地域を知るよすがとなっている。

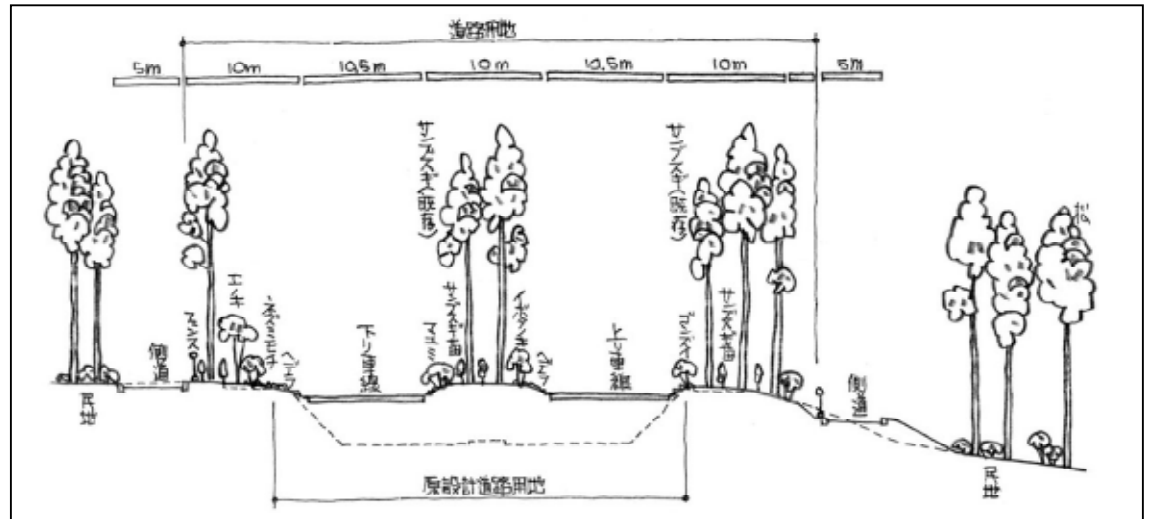
道路敷地に取り込んだ植栽に対し、倒木の危険性を考慮し、路肩の乾燥による樹勢の衰えを回避するべく、法面はできるだけ緩傾斜化し、道路際に余裕のある空間を確保している。同時に、事前の策として、出来るだけ時間を掛けて伐採を間伐の要領で行い、残される部分にも間伐を加え、丈夫な樹木の育成を図ることも考えられた。

なお、植栽は将来的なスギ林の形成を図るため、中央分離帯と路側用地の全面に次世代を担うスギ苗を植樹している。

(2) 山武杉すり付け区間

中央分離帯の山武杉取込み区間（幅員10m）から標準区間（幅員3m）へ移行するすり付け区間は、標準設計ではレーンマーク処理がなされる。しかし、山武杉を取込み路線特性の強調を図ったことから、当該区間も植栽による樹林の連続性を確保している。

なお、前後区間は暫定2車線供用であり、当該区間の完成形4車線へのすり付けも同時に行っている。



断面図



山武杉すり付け区間  
 上：暫定上り線側2車線供用区間  
 下：暫定形供用区間から完成形への移行区間  
 右：完成形整備区間



地域性を表象する山武杉の走行景観



### 【道路構造の選択】

山武杉取込み区間に続く区間に、本線のなかで特に際立って樹齢の高い精英樹林があり、当初計画では盛土構造でそれを分断していたが、できるだけ伐開面積を減らすために橋梁構造が採用され、環境・景観の保全を図っている。



橋梁構造による地域環境の保全

### 【構造形式・ディテール】

谷戸地形に対しては、地域の分断を回避するために当初から盛土構造を高架構造に代替して計画されている。

景観的には、高架構造の形態が問題となったが、地形状況から箱桁構造を採用することが最も納まりが良いと判断された。また、デザイン的には、桁はスレンダーに、橋脚はシンプルにさせる断面上の工夫をしている。



近視点での橋の見え方、桁のおさまり



水田景観の広がりを意識したシンプルな橋梁形式の採用

### 【土工設計】

#### (1) ラウンディング

千葉東金道路（二期）の盛土法面は、東金 IC および山武 IC 付近を除き、ほとんど1～2段程度である。

切土法面に対しては、走行景観における人工的な印象を軽減させる必要があるため、用地幅のなかで可能な限りラウンディングを施して、周辺景観との調和を図っている。特に、既存林の倒木の危険性を回避し、スギ林を意識しやすしいものとするためにも、ラウンディングは不可欠と考えた。また、切土法面は植生工を原則とし、コンクリート吹付け工による法面処理を回避している。場合によっては、そのために法勾配を緩く切直すことも行っている。

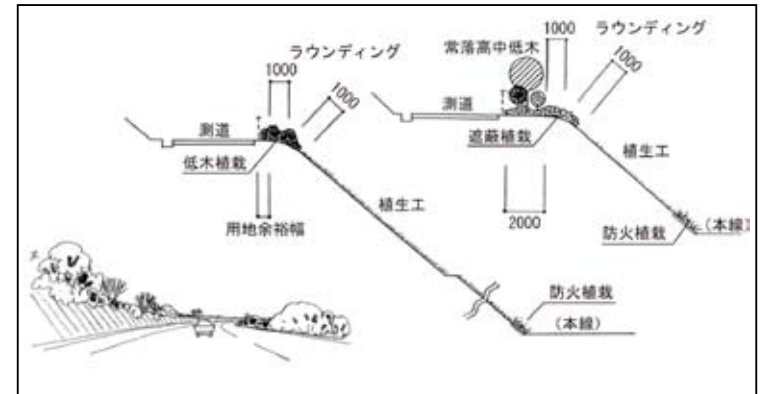
なお、本線と側道との間に生じる三角錐状の小規模な地形は、走行景観として唐突で不自然であるため、切飛ばして素直にすりつけられている。加えて修景植栽を行い、道路の内部景観・外部景観の調和を図っている。

#### (2) 防火ブロックの代替構造

景観的に目立つ切土法面最下段の防火ブロックの代替には、植生工との調和がとれるものとしてニュートピアリー（中央分離帯における、金網状の工作物に蔓性植物を這わせたもの）を応用した方策が試験的に採用されている。



地形が小山状に残る切土法面の切飛ばし造成

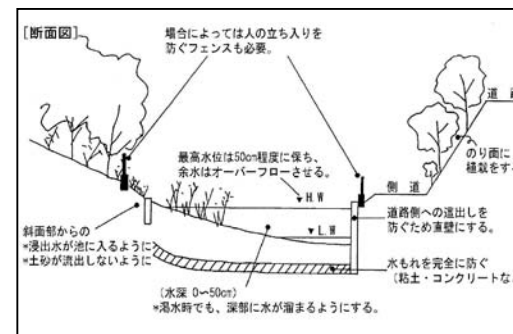


切土法肩のラウンディングと植栽

#### (3) 生物保全対策

千葉東金道路（二期）の山武区間にはトウキョウサンショウウオの生息が確認されていて、それに対する対応として側道の外部空間に湧き水を活用した産卵池の造成が行われている。

その他、他区間においてもホタルの生息等が確認されていて、それぞれの箇所にビオトープが創出されている。



トウキョウサンショウウオの産卵池の造成



整備直後



5年後

## 【植栽】

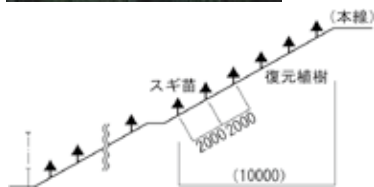
### (1) インターチェンジと盛土法面におけるスギ林の復元植栽

インターチェンジは、路線の核として、指標性や地域性を表象する整備が求められる。そのため、山武 IC ではランプ内や盛土法面等において、地域特性に倣ったスギ苗による樹林化を図っている。当面、必要なインターチェンジの指標には、要所に限った高木植栽を行っている。

そして、山武 IC 前後区間では、盛土法面に路線の基調景観を形成するスギ苗を植栽している。

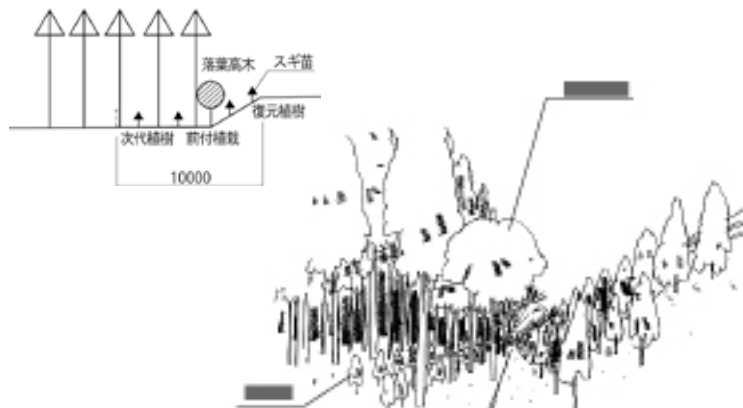


スギ林の復元植栽



### (2) 山武杉植林の次世代のための苗木植栽と伐開断面の保護植栽

山武杉取込み区間では、前述の通り、道路敷地内の既存林の林床に次世代の樹林形成を目指したスギ苗を植樹している。また、伐開面を当面保護するために前付け植栽を行い、良好なスギ林の育成を図ると同時に景観保全を図っている。

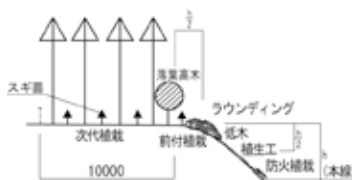


山武杉取込み区間の次世代苗木植栽と前付け植栽

### (3) 前付け植栽

山武杉は風衝に弱いため、二段林仕立てが行われている。道路整備によって植林の伐開断面が現れると、風衝による枯損の懸念が言われていた。通常、立地地域の気候条件では植林の伐開断面の保護は必要ないが、ここでは山武杉の樹種特性に鑑み、安全側での対応として、強い風衝立地の切土法肩に前付け植栽を行っている。

なお、この前付植栽は植栽保全を意図する以上に、切土の草地平面と背後の植林が景観的に唐突な印象で受けとめられることに対し、それを緩和する大きな意図をもっている。



前付け植栽による伐開断面の保護

### (4) 地域景観との調和を図る植栽

千葉東金道路（二期）では走行景観の向上を図る意図で多くの植栽を行っている。その基本的な考え方として、外景観に留意し、同時に内景観を向上させるために、地域景観の特性を反映させ、里山的な特徴を活かしながら、地域景観との調和を図ること重視している。



切盛境の緩衝植栽

### (5) 走行景観にアクセントを与える植栽

千葉東金道路（二期）の一部区間は、盛土構造で耕作地を通過している。当該区間は春先の飛砂が激しく、その対応として法面の全面的な中低木植栽を行っているが、走行景観としては単調であるため、要所に高木植栽を入れて走行景観にアクセントを与えている。



耕作地におけるアクセント植栽



# 道央自動車道（<sup>わっさむ しべつ けんぶち</sup>和寒～士別・剣淵 IC） / 伸びやかな丘陵性地形を活用した眺望と植生景観



## 【概要】

現地の自然豊かで緩やかな丘陵傾斜地は、北海道でも美瑛と並んで数少ない特徴的な美しい地形であり、日本の高速道路のお手本であるドイツアウトバーン沿線の地形を彷彿させる。

この美しい地形条件を活かした「北海道らしい美しい高速道路」をつくるという理念のもと、また「与えられた地形や樹林の改変を最小限にとどめ、ミティゲーションを実践することが道路の防災面を向上させ、事業費削減につながる」という設計者の信念のもと、地形に調和した線形計画が、修正設計と同時

に実施された景観検討委員会によって検討されている。

修正設計では、自然豊かで緩やかな丘陵傾斜地を活かし、上下線分離外側2車線とし、暫定供用開始時の経済性と地形との調和に意を払った計画がなされた。そして、計画・設計から施工まで一貫して計画意図が継承されたことで景観的配慮と経済性の両立を実現した例である。

具体的には、「計画エリアの自然をできる限り保全することは、北海道らしい地形に馴染んだ道路を具現化できると同時に、事業費も自ずから減少する

結果をまねくはずである」という設計者の強い意欲のもと、以下の景観検討を行っている。

- ①徹底した現地踏査による地域認識と景観資源の発掘
- ②より地形に馴染んだ平面・縦断線形の採用
- ③高低・平面分離を採用した横断計画
- ④切土法面の緩勾配造成とラウンディング手法の採用
- ⑤人工構造物の削減
- ⑥完成時の外側2車線を暫定供用
- ⑦広幅員中央部分離帯への既存林の取込み

## 【沿革】

- 昭和 48(1973) 年 基本計画
- 平成 元(1989) 年 整備計画
- 平成 5(1993) 年 施行命令
- 平成 8(1996) 年 景観検討委員会の設置、景観検討
- 平成 8, 9(1996, 7) 年 修正設計
- 平成 15(2003) 年 供用開始

## 【諸元】

- 道路名：北海道縦貫自動車道函館名寄線
- 事業区間：自) 北海道上川郡和寒町  
至) 北海道上川郡剣淵町字剣淵
- 設計：日本道路公団
- 管理：東日本高速道路株式会社
- 区間延長：16.0km
- 道路規格：第1種第2級B規格 暫定2車線（用地4車線）
- 設計速度：100km/h
- 構造物比率：2.9% 橋梁9橋（461m）
- 設計者：松崎喬（景観計画・設計）、岩間滋（線形計画・設計）、友森千春（アースデザイン・植栽設計）、日野虎彦（計画・設計・施工の実施）、田村幸久（課題提起）



S=1/400000 位置図



**【徹底した現地踏査による地域認識と景観資源の発掘】**

景観に配慮した道路の計画・設計を実践するためには、道路を通す地域の特性を熟知した上でことに臨むことが重要である。すなわち、道路の姿をイメージしながら、現地を繰り返し歩くことによって、現地の地形、地物、状況等をよく観察し、景観資源を発掘することが肝要なのである。

眺める方向や眺める季節など、異なる視点から幾度となく現地

踏査を実施することで、地形・地物に馴染んだ道路のイメージが描かれる。

下の写真は、なだらかな地形に馴染んだ中心線と、高低分離の妥当性を現地で確認しているものであり、この現地踏査中に走行上のランドマークとなる樹木（写真左方のドイツウヒ）を中央分離帯の中に取り込むことも同時に決定して、修正設計に反映している。



現地踏査状況と整備後の様子

- 上段：幾度となく繰り返された現地踏査の中で美しいドイツウヒを発見。中央分離帯を幅広として保存することを決定
- 中段：開通後、パーキングエリア設置予定地からドイツウヒを望む
- 下段：同上の拡大

**【より地形に馴染んだ平面・縦断線形の採用】**

**(1) 平面線形**

修正設計によって、平面線形は山の稜線を巻き込むように引き直し、長大切土法面の出現を回避している。



山の稜線に沿わせた平面線形

**(2) 縦断線形**

縦断線形は、修正設計により、できるだけ地形に密着させることで、地域景観への馴染みを図り、同時に切・盛土工量を減じ



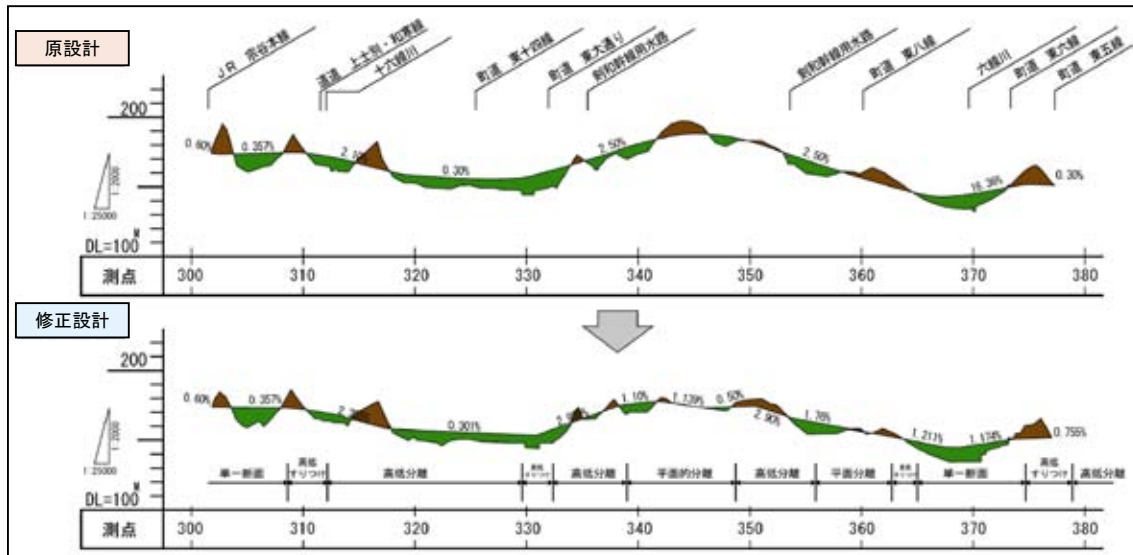
平面線形の修正

ている。

上下線分離（後述）を採用した区間では、完成時の中心線を基に、上下線の中心線をそれぞれ別々に、道路用地の外側に沿う形で設計している。その時、上下線の高低差は地形や交差道路などの勾配の平均と上下線の

中心線の高低差 / 間隔比が概ね同程度となるようにしている。

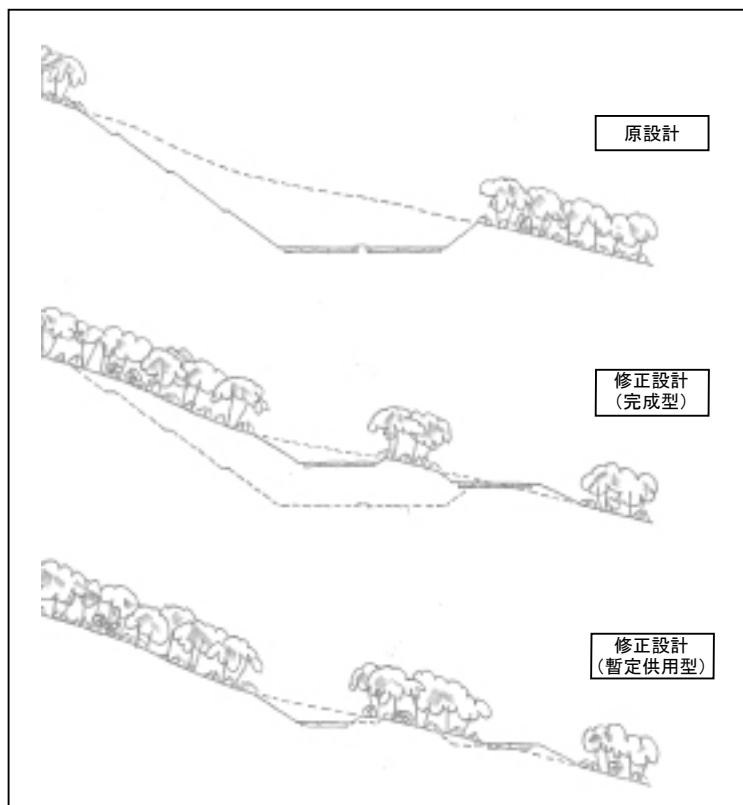
また、最急勾配を積雪寒地の望ましい値2.5%以内としていた原設計に対して、修正設計では地形との馴染みを図るために、これを標準最急勾配である3.0%以内の値としている。



縦断線形の修正

### 【高低分離・平面分離を採用した横断計画】

山腹斜面勾配が10～20%の連続した丘陵地を路線が横切するため、平面・縦断線形の修正に加え、上下線の高低分離により、道路を地形に馴染ませ、同時に切・盛土工量の削減を行っている。



高低分離・広幅員中央分離帯区間の横断構成

### 【緩勾配切土法面の採用】

切土の法面勾配は、小段のない場合は1:1.5、盛土の連続する区間にあっては1:1.8を採用して地形との馴染みを図り、土量をバランスさせるとともに、凍上による法面崩壊の予防が図られている。

なお、本事例では北海道らしさを追求する取組みの一貫としての緩勾配採用を、用地面積、掘削土量、法面工種の増減（植生基礎工）について検討し、最終的に道路の内部景観・外部景観等を総合的に勘案して決定している。

### 【人工構造物の削減】

出来る限り人工構造物を排除し、自然材料を利用した対応を検討している。

具体的には、道路計画幅員（完成型）の中で暫定計画により変更される箇所については、平面分離構造として中央分離帯に既存林を残している。

また、浅い切土として防護柵を排除する構造としている。その他、間伐材などの活用を図っている。



盛土築堤 防護柵を排除している。



上下線分離 切盛土量の削減と中央分離帯の既存林保存を実現。



暫定2車線 切土のり勾配は、完成時の用地の範囲幅で、切盛バランスを改善する限り、自在に変化させている。

### 【暫定供用時における外側2車線の採用】

暫定運用計画の比較案は暫定車線の運用区分によって、2車線とも片側に寄せる案、内側2車線案、外側2車線案が考えられる。

通常設計において、何らかの基準によって自動的に設計し得る案は必ずしも景観上優れている案とは言えない。今回採用した外側2車線案は、設計の中で比較の上、その採否が決められたものである。さらに、その検討条件としては、主に本線構造物や横断構造物が少ないこと、切盛土工量が小さいこと、切盛土量が増減しても大きな工費増をもたらさないことなどがあげられた。

また、立地が連続した丘陵地であったことから、地形改変量の少ない外側2車線の分離構造が最も合理的であった。すなわち、計画高と地盤高が近いところでは、平面的分離を図ることで、中央分離帯の切盛土工量を最小化し、現地盤のまま中央分離帯に残し得る面積の最大化に努めている。

なお、外側2車線のメリットは以下のとおりである。

- ①安全性向上により規制速度を標準の70 km/hから80 km/hへグレードアップ
- ②暫定施工部特有である対面交通部の突破事故の減少
- ③走行車の視程障害の軽減
- ④冬季の交通管理の効率化



暫定施工区間の外側2車線運用



## 【広幅員中央分離帯への既存林の取込み】

高低・平面分離の採用で生み出された広幅員中央分離帯に既存林を保全している。

高低・平面分離採用により、表3カ所の中央分離帯に既存林を保全している（右表参照）。

### （1）カラマツ林の保全

丘陵地に広がる既存のカラマツ林を往復車道の中央分離帯に残している。工事中の倒木を伐採したほか、外側に残ったカラマツの剪定を行っている。

### （2）エゾイタヤの保全

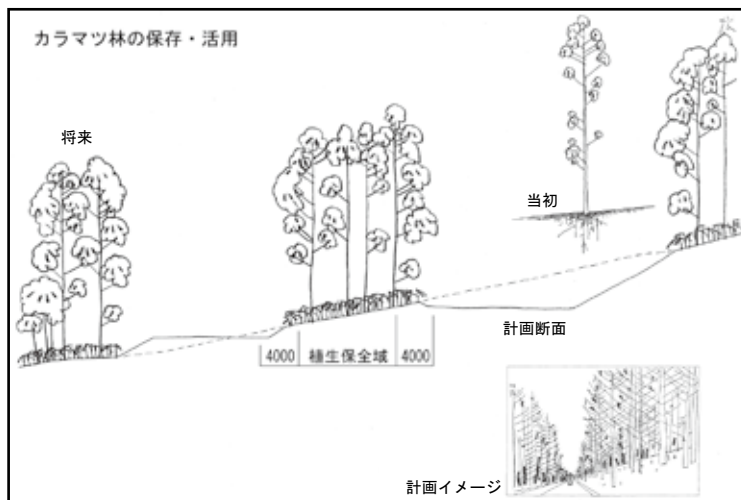
北海道らしい、なだらかな地形を利用して、往復車道の高低分離設計を行い、最大18m幅の中央分離帯にエゾイタヤなどの落葉樹林を残している。

既存林のない中央分離帯は、周辺地形との馴染みを考え、整形していない、アトランダムに盛土しただけの造成を行い、表面を締め固めず、防護柵なしでも車両の中央分離帯突破を防ぐようにしている。

計画高の高い上り線側は、浅い切土を残すように縦断線形を設計してガードレールを排除し、中央分離帯に残した混交林へ車が直接衝突しないようにしている。

### （3）ドイツトウヒの保全

姿の良いドイツトウヒ6本を立木補償せずに買収し、広幅員中央分離帯の中に保全している。



広幅員中央分離帯への既存林保全計画時のスケッチ

対象区間	① 342+00 ~ 346+80	② 358+40 ~ 360+60	③ 402+40
延長	480 m	220 m	—
既存林の保全 (主なもの)	カラマツ 271本 ヤマグワ 44本 ハルニレ 25本 416本	エゾイタヤ 133本 ミズナラ 64本 ミズキ 46本 327本	ドイツトウヒ 6本 6本
	中央分離帯保存した既存林延長 約 700 m 約 820 本		

中央分離帯に保存した既存林の概要表



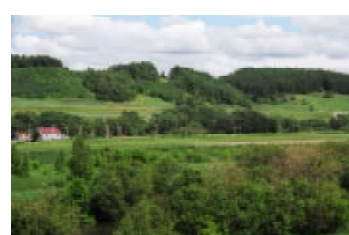
カラマツ林の保全状況（表1の①区間：士別・剣淵方面を望む）



エゾイタヤの保全状況（表1の②区間：士別・剣淵方面を望む）



ドイツトウヒの内部景観（左写真）と外部景観（右写真）



## 【コスト削減項目の検証】

良好な景観設計と事業費節減を両立させた条件としては、以下の事項があげられる。

- ①路線横断方向の緩い勾配が続く区間が長いこと
  - ②用地費が非常に安価であること（300円 / m<sup>2</sup>程度）
  - ③路線の山側に残る土地に耕作地や居住地が少ないこと
- 景観に考慮しつつ、具体的に遂行したコスト削減項目は以下のとおりである。

### （1）土配計画と切盛土量削減

起点側の切土量不足分は、「4車切、2車盛」とし、かつ切土勾配を1:1.2から1:1.8に変更し、さらに本線隣接部を借地して客土材を確保している。

終点側の切土量余剰部は「2車切、2車盛」とし、縦断線形を見直して切土量を削減している。

なお、法面を緩勾配にすることで、用地費は若干増加するが、用地費が安価である条件から、トータルコストでは工費削減となっている。

### （2）切土法面の緩勾配化による法面工の削減

平面・縦断線形の修正や上下線分離の採用で岩部の掘削が特に減少し、さらに緩勾配にしたことによって、法枠工を植生工に変更できている。結果として景観性の向上と同時に、主に単価減少を起因とするコスト削減を獲得している。

### （3）防護柵の削減

既存林の存置区間は浅い切土とし、幅員の中央分離帯は10m以上の幅を確保したことで、5kmにわたってガードレールを廃止している。

### （4）横断構造物の統廃合

修正計画の線形変更に伴い、横断構造物の修正が生じたため、これに合わせてボックスカルバートの統廃合やパイプ化を図っている。

項目	原設計			修正設計			差額	
	数量	単価 (円)	金額 (百万円)	数量	単価 (円)	金額 (百万円)	数量差	金額差 (百万円)
切盛土工 (千m <sup>2</sup> )	2,180	1,800	3,924	2,040	1,700	3,468	-140	-456
法面工 (千m <sup>2</sup> )	420	3,000	1,260	600	1,700	1,020	180	-270
防護柵 (Km)	25	9,700	243	25	6,200	155	—	-88
横断構造物 (箇所)	75	—	2,138	71	—	1,896	-4	-238

コスト削減項目表



# 休憩施設 / 休憩施設に相応しい立地の選択

## 休憩施設の要件

マシンスケールでの自動車走行は緊張を伴い、加えて、自動車内の閉鎖空間にあることで疲労する。そのため道路には、自動車走行と閉鎖空間から解放するヒューマンスケールでオープンな場の休憩施設が必要となる。ことにプレジャードライブにとっては、目的地以上にその経緯が意味をもち、経路の拠点となる重要な空間として休憩施設が位置づけられる。そのため、休憩施設の主要な要件として、以下があげられる。

- (1) 開放的なゆとりのある空間が確保されていること
- (2) 本線移動に伴って変貌する地域性が感じられること
- (3) 多様な要求に応えるメニューが整えられていること

具体的には、地域の特徴的な眺望が得られること、特に印象的な山岳が眺望されたり、広がりを感じられる俯瞰景観が得られることが効果的である。また、既存林の活用を含めて、休憩環境に相応しい緑が用意されることが重要である。更に、地域との連携が図られていることが休憩施設を活気あるものとする。

## 休憩施設の種類

日本では高速道路にサービスエリアやパーキングエリアが、一般道には道の駅が休憩施設として用意されている。その他、大規模な施設としてレクリエー

ションエリアがあり、小規模なものとしては眺望のためのオーバーラック、休息のためのポケットパークなどの必要性も認められる。公園などとの連携施設であるハイウェイオアシス、商業的なスーパーサービスエリアも重要な休憩施設であり、道路の外部に整備されるドライブイン、物産品の売店なども広義には休憩施設と見なされる。

そうした施設では個々に特定の目的が強調されて整備されるが、一連の路線における休憩施設相互の関連において、トータル的に休憩施設の要件を満たす必要がある。

## 整備に当たっての検討

休憩施設を整備する時、まず休憩施設に相応しい立地の選択が必要である。場合によっては最適地を整備するために路線や線形の再検討も求められる。

そして、休憩環境に必要十分なだけの敷地を確保し、駐車場、施設、園地などのレイアウトを相互の関連において的確に行う必要がある。

それぞれはその要件を満たすものとして整備され、最終的にそれぞれに整備された空間相互が良好な関係を保ち、景観的にそれぞれのデザインが調和的である必要がある。

## 【浜名湖SA／下り線 (東名高速道路)】

整備当初は、上下線の施設空間を片側集約型で計画して、園地を湖に臨んで設定していた。しかも湖に突出した岬全体を休憩施設の敷地として確保したため、本線から完全に分離された浜名湖を望む広い園地が整備された。

地域を象徴する良好な眺望、しかも印象の深い水景を俯瞰し、開放的な広い空間が確保されるなど、重要な要件を満たした代表的な休憩施設である。

なお、現在は下り線の休憩施設として使われている。

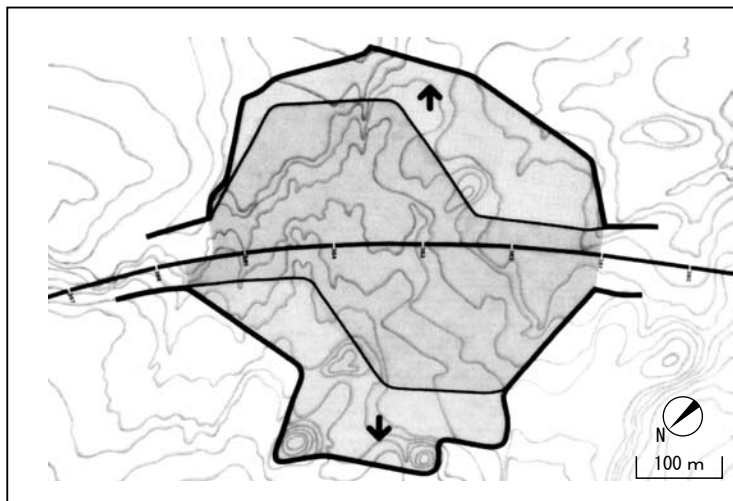


半島全域を休憩施設の敷地として確保(上下線集約型整備当時)

## 【那須高原SA (東北自動車道)】

那須連山を望む立地に設定された那須高原SAの周辺にはコナラ林が広く展開していた。休

憩環境に相応しい林間活用を図るため、通常の倍以上に敷地を広げて既存林を敷地内に取込んでいる(下図参照)。また、原設



既存林の活用を念頭において拡張した休憩施設の敷地

計では盛土構造であった休憩施設立地を原地盤まで下げて、既存林を保全している。

なお、この前後区間では横断道路が少ないため、縦断線形を原地盤に近づけた低盛土構造としていて、地域への道路の影響が抑えられ、地域との景観的な馴染みが図られている。しかも沿道の樹林が走行景観に取込まれ、快適な走行環境が得られる。



林間の良好な休憩環境



### 【諏訪湖SA（中央自動車道）】

眼下の諏訪湖に臨み、八ヶ岳、蓼科から飛騨山脈の連峰を望む立地に休憩施設を設定している。眺望方向に園地を確保するように、下り線を内向型、上り線を外向型としている。また、急峻な地形条件に対応させて比高の大きい高低分離を行い、山側の園地からも良好な眺望が得られているように計画されている。



下り線側から俯瞰した上り側休憩施設



上り線側からの諏訪湖の俯瞰

### 【富士川SA（東名高速道路）】

富士山の全容とその裾野に展開する富士市街地、さらに富士川を眺望する河岸段丘上の休憩施設適地を路線計画に先立って選定し、そこにアプローチするように路線を設定している。

そのため、ここからの眺望は富士山頂から富士川までを望む仰角、俯角が大きく、雄大にして広大な景観が得られている。

また、本線越に富士山を眺望することになる下り線側の園地は高い立地に設定し、眺望障害を回避している。

さらに改修時に眺望を活かした園地整備を行い、また、地域との連携を図ったハイウェイオアシスを実現させて、休憩施設の活性化を図っている。

### 【壇の浦PA（関門橋）】

高速道路では給油、用便などに留意した基準に基づき、一定間隔で休憩施設を設置している。しかし、休憩のための良好な環境・眺望立地が一定間隔で出現するとは限らない。

壇の浦PAは設置間隔にとらわれずに、歴史的にも由緒のある壇の浦を望む格好な眺望箇所当たる関門橋の橋詰に休憩施設を設置している。

地形条件から敷地にゆとりはなく、視点場の整備としては不十分な点もあるが、歴史的な景観に近代的な橋梁が加味され、新たな景観を提供する場として十分に機能している。



下り線側からの富士山・富士市街地、富士川の眺望



良好な眺望を背景にする記念写真の絶好地点として機能



【足柄SA・上り線側

(東名高速道路)】

休憩施設から箱根と富士山が望める地点を選定し、そこへアプローチする路線を採用した経緯がある。しかし、上り線からは施設棟と樹林に阻まれて箱根が駐車場から見えるに過ぎない状況にあった。改修に当たって、本線の改修で発生した残土を用いた築山を園地に設け、視点場の高さを確保し、眺望が得られるようにしている。

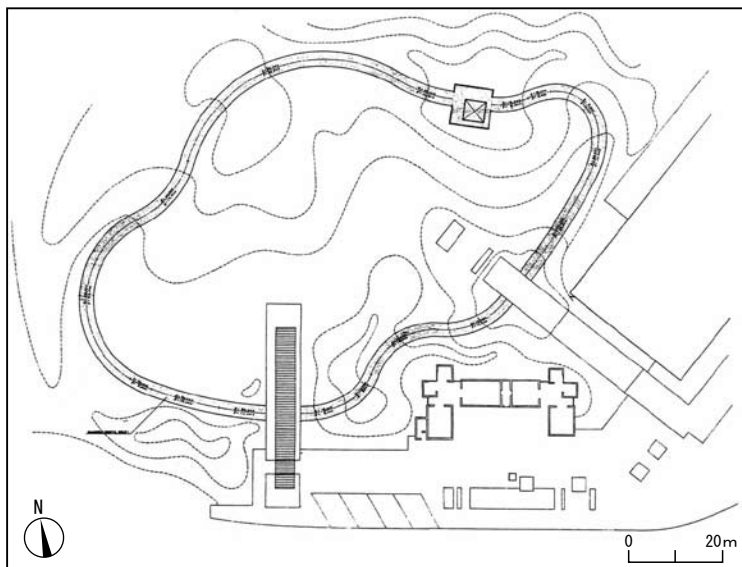
外側分離帯と園地の周囲の既存林を保全して休憩環境の向上を図り、園地の築山は自然に倣ったものとして移植木を配した快適な広い園地を整備し、ゆっくり休みながら富士山と箱根の良好な眺望を楽しめるようにしている。



築山と富士山の眺望



築山と箱根の眺望



築山造成平面図(1mコンター)

【談合坂SA・上り線側

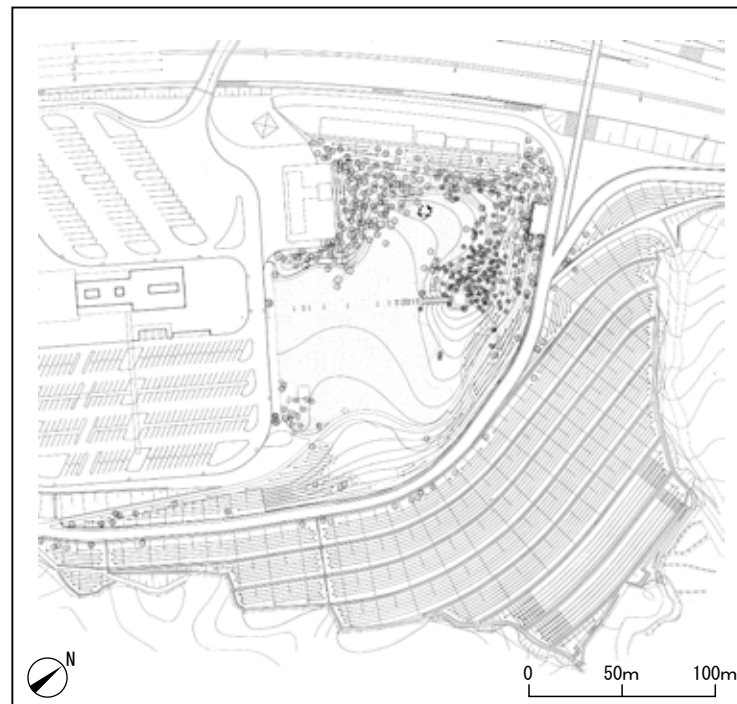
(中央自動車道)】

改修時、施設棟と駐車場を集約し、谷を埋めた平場に広い園地を確保してゆっくり休める園地を整備している。

周囲の山並みの特徴的な地域景観がどこからでも見晴らせるように平場の基盤を傾斜させている。そのために平場の南側で小段1段分の鋤取りを行っており、その残土で築山を設けている。築山は肌理細かな周辺地形との調和を図るため、自然地形に倣って造成し、休憩、眺望の拠点としている。この築山の出現によって富士山の眺望も確保されている。

地域に対する配慮として、集落と正対する築山の北側斜面の全面に植栽し、休憩施設の影響を除いている。また、狭隘な地域環境の改善のために、広い園地の地域利用を考えている。

なお、駐車場は植栽を多用した緑陰駐車場としている。



ラウンディングを伴うグレーディング造成と築山造成図(1mコンター)



園地の緩傾斜造成と築山



### 【富浦PA（道央自動車道）】

両切土構造の本線に対して、休憩施設を本線より高い位置に設定し、既存林に覆われた地形を保全して既存林の活用を図った園地計画を行っている。

既存林内の緑陰環境は休憩環境として格好のものであり、園地の最奥部には展望台を設け、そこからは眼下に展開する広大な噴火湾が見渡せる。

気候条件の厳しい立地であることに配慮して、既存林の植生環境を維持するため、展望台を含めて園路をデッキ状に整備している。そのデッキも人工物を避けて木製としていることによって、より自然の恵みが感じられ、道路環境から完全に解放された良好な休憩環境が創出されている。



園地に保全された既存林



園地の良好な休憩環境と俯瞰される噴火湾の眺望

### 【前沢SA／下り線側（東北自動車道）】

小さな丘の上にアカマツを交えた落葉樹林があったため、変則的な内向型の休憩施設配置を採用してその既存林を外側分離帯に取込み、園地として整備している。

園地に当る高台からは木の間越しに胆沢の沃野に展開する水田景観が俯瞰されるし、林間の自然の中で休息する感覚は自動車環境からの解放感が強調され、安らぎを得ることができる。丘上の大半は凹凸のある自然地形であるため、自在な活用はなされないが、緑豊かな休憩環境は他に変わりたいものであり、また、夏季には子供達が昆虫採集を楽しむ特異な休憩施設となっている。

また、駐車場は由緒ある「鷹狩りの松」の立地するレベルに設定して、アイランドにそれを取込んでいる。このために駐車場と園地レベルの比高差が大きくなって、園地へのアプローチに多少の問題が生じているが、こうした伝承的な履歴をもつものの保全は休憩環境にとっても効果的であり、地域にとっても極めて重要な意味をもつ。



姿の良い鷹狩りの松



外側分離帯の園地に保全された既存林

【道路分野】引用・参考資料リスト

種別	文献名	編著者	出版元	年次	備考
<b>■東海道</b>					
参考	東海道の松並木調査報告Ⅱ	東海道の松並木を考える会	東海道の松並木を考える会	2006年	
参考	矢田地区石畳舗装の設計施工について	静岡国道事務所 八田文夫	-	-	
参考	近世東海道の並木について	藤村万里子（土木史研究講演集vol24）	土木学会	2004年	
<b>■日光街道・例幣使街道・会津西街道</b>					
参考	杉並木物語	今市市	今市市教育委員会	1993年	
参考	グリーンエイジVol129	日本緑化センター	日本緑化センター	2002年	
参考	日光杉並木の街道の緊急保存対策	鈴木丙馬	鈴木丙馬	1775年	
<b>■やまなみハイウェイ</b>					
参考	工事誌「別府阿蘇道路のあゆみ」	日本道路公団別府阿蘇道路管理事務所	-	1994年	
参考	国立公園の区域決定の意図	厚生省（昭和9年当時）	-	-	
参考	道・緑・景	創立20周年記念出版編集委員会	(社)道路緑化保全協会	1992年	
<b>■芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン</b>					
参考	道・緑・景	創立20周年記念出版編集委員会	(社)道路緑化保全協会	1992年	
<b>■二十間道路</b>					
参考	静内町史	静内町史編纂委員会	静内町	1996年	
参考	しずない桜まつりパンフレット	新ひだか町	新ひだか町	2007年	
<b>■定山溪道路</b>					
参考	定山溪国道工事誌	北海道開発局札幌開発建設部定山溪道路改良事業所	(財)北海道開発協会	1972年	
参考	橋のデザイン	景観デザイン研究会	景観デザイン研究会	1995年	非売品
参考	道路のデザイン 一道路デザイン指針（案）とその解説一	(財)道路環境研究所	(株)大成出版社	2005年	
参考	日本のグッドロードガイド 優れた道路づくりを目指して	(社)道路緑化保全協会	日本道路公団	2001年	
<b>■日光宇都宮道路</b>					
参考	日光宇都宮道路の自然環境保全 計画から施工までの一事例	日本道路公団東京第一建設局	-	1983年	
参考	道・緑・景	創立20周年記念出版編集委員会	(社)道路緑化保全協会	1992年	
<b>■千葉東金道路（二期）</b>					
参考	千葉東金道路（二期）景観検討 報告書	日本道路公団東京第一建設局千葉工事事務所	-	1991年	
参考	千葉東金道路（二期）環境保全修景検討 報告書	日本道路公団東京第一建設局千葉工事事務所	-	1993年	
<b>■道央自動車道（和寒～士別・剣淵IC）</b>					
参考	北海道縦断自動車道（和寒～士別）和寒～士別間協議用図面修正設計	日本道路公団北海道支社	-	1998年	
参考	高速道路と自動車(第47巻 第12号 道央自動車道と和寒～士別剣淵間における暫定2車線の景観設計)	三戸、藤島、加古川、野中	(財)高速道路調査会	2004年	
参考	道路のデザイン 一道路デザイン指針（案）とその解説一	(財)道路環境研究所	(株)大成出版社	2005年	
<b>■休憩施設</b>					
参考	道路景観保全対策事例集	(財)高速道路調査会・道路景観研究会・道路景観保全対策事例調査委員会	-	1982年	
参考	道・緑・景	創立20周年記念出版編集委員会	(社)道路緑化保全協会	1992年	
参考	東名高速道路足柄SA（上り線）造園詳細設計 設計図書	日本道路公団東京第一管理局御殿場管理事務所	-	1993年	
参考	中央自動車道（改築）談合坂SA（改築）造園修正設計 設計図書	日本道路公団東京建設局上野原工事事務所	-	1999年	

※種別：「引用」一文献中の文章をそのまま引用している文献（※引用文の掲載ページを文献名欄に記載する）

「参考」一事例集作成の際に参考とした文献

※備考：種別「引用」の場合、事例集の掲載場所（P.00、00～00行目）を備考欄に記載する。

【道路分野】図版出典リスト

■東海道						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
2	鏡写真／御油	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
2	東海道五十三次(吉原)より	絵図	歌川広重 画	「広重東海道五十三次 保永堂版初摺集成」	小学館	1997
2	東海道五十三次位置図	図	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
3	保全事例1 袋井	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
3	かつての袋井の松並木	写真	-	「静岡県磐田郡誌」(上巻の巻頭写真)	名著出版	1971
3	保全事例2 舞坂	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
3	標準的な東海道の断面構成	図	国土技術政策総合研究所	「土木史研究講演集 Vol.24(2004年 武部健一・土井浩・石田稔 近世東海道の路線計画と道路構造について P.406)」を元に、加筆・トレース	-	2007
4	植え継がれてきたコマツの並木	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
4	御油位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
4	平面図	図	国土技術政策総合研究所	「一般県道長沢国府線 道路台帳(1988年2月 愛知県東三河建設事務所提供)」を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
5	上り線側	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	下り線側	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	道の両側に残された錦田の一里塚	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	石畳による修景を行った歩道	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	平面図	図	国土技術政策総合研究所	「1/4000平面図(三島市教育委員会提供)」を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
5	標準断面図	図	国土技術政策総合研究所	「矢田地区石畳舗装の設計施工について(昭和60年、静岡県国道事務所)」を元に、加筆・トレース	-	2007
5	石畳構造図	図	国土技術政策総合研究所	「矢田地区石畳舗装の設計施工について(昭和60年、静岡県国道事務所)」を元に、加筆・トレース	-	2007
■日光街道・例幣使街道・会津西街道						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
6	鏡写真／鳥瞰	写真	-	栃木県立博物館 提供	-	-
6	歩道化された箇所	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
6	路線図・位置図	地図	国土技術政策総合研究所	国土地理院1/50000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
7	古写真に見る並木の状況	写真	-	「日光市立図書館ホームページ 日光の古写真・絵図」	日光市立図書館	-
7	用地外からのぞむ杉並木	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
7	杉並木の代表断面図	図	国土技術政策総合研究所	「日光杉並木に関する研究(1961年 鈴木丙馬 P.141)」の図を元に、加筆・トレース	-	2007
8	日光御成街道(日光～今市)	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
8	日光御成街道(今市)	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
8	日光例幣使街道	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
8	会津西街道	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
9	中空ブロックを利用した植勢回復工事断面図	図	国土技術政策総合研究所	「栃木県林業センターホームページ ポカラ工法による樹勢回復事業」の図を元に、加筆・トレース	-	2007
9	中空ブロックの施工状況	写真	野澤彰夫	「栃木県林業センターホームページ ポカラ工法による樹勢回復事業」	栃木県林業センター	-
9	改良土壌を客土した木製土留め壁	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
9	鈴木丙馬教授による「日光杉並木」の保存対策平面図	図	鈴木丙馬	「日光杉並木に関する研究」(P.271)	鈴木丙馬	1961



■やまなみハイウェイ					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
10	鏡写真／長者原	写真 黒島直一	-	-	2005
10	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院1/200000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
11	ナショナルパークウェイの道路断面図	図 松崎喬	-	-	1985
11	国立公園の区域決定の意図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院1/200000地形図を元に、加筆・トレース・着色	-	2007
12	飯田高原	写真 松崎喬	-	-	1992
12	蛇越展望所	写真 黒島直一	-	-	2005
12	鹿伏岳脇	写真 松井幹雄	-	-	2005
12	縦断面図	図 国土技術政策総合研究所	「建設の機械化 第181号（1965年 比留間豊 九州横断道路を完成して（社）日本建設機械化協会 P.19 図-2）」を元に、加筆・トレース	-	2007
13	長者原	写真 黒島直一	-	-	2005
13	瀬の本高原から阿蘇方面の眺望	写真 松崎喬	-	-	1992
13	長者原ドライブイン付近の坊ガツル入り口部	写真 松崎喬	-	-	1992
13	三愛レストハウスとコンクリート擁壁	写真 松崎喬	-	-	1992
13	瀬の本(亜鉛メッキのガードレール)	写真 黒島直一	-	-	2005
■芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
14	鏡写真／箱根スカイライン	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
14	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院1/200000地形図を元に、加筆・トレース・着色	-	2007
15	広域断面図	図 国土技術政策総合研究所	「静岡県道路公社管理図書」を元に、加筆・トレース	-	2007
15	断面図	図 国土技術政策総合研究所	「静岡県道路公社管理図書」を元に、加筆・トレース	-	2007
15	箱根芦ノ湖展望公園から富士山、道路を眺める	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
15	道路と芦ノ湖のパノラマ	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
15	箱根芦ノ湖展望公園から見た芦ノ湖	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
15	三国峠の休憩スペース（記念撮影風景）	写真 松崎喬	-	-	1992
■二十間道路					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
16	鏡写真	写真 新ひだか町	新ひだか町 提供	-	-
16	平面詳細図	図 国土技術政策総合研究所	「静内町要図 S=1/50000（新ひだか町提供）」を元に、加筆・トレース・着色	-	2007
16	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院1/200000地形図（50%縮小）を元に、加筆・トレース	-	2007
17	整然と連なる自然樹形の桜並木	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
17	断面図	図 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
17	「しずない桜まつり」の様子	写真 新ひだか町	新ひだか町 提供	-	-
17	郷土種であるエゾヤマザクラなどの並木	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007

■定山溪国道						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
18	鏡写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
18	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院1/200000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007	
19	平面図詳細	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院1/25000地形図を元に、加筆・トレース・着色	-	2007	
19	旧道から見た定山溪国道	写真 佐々木葉	-	-	不明	
20	無意根大橋一般図	図 国土技術政策総合研究所	「定山溪国道工事誌(1972年 北海道開発局札幌開発建設部 P.187 図-6-11)」を元に、トレース	-	2007	
20	無意根大橋標準断面図	図 国土技術政策総合研究所	同上	-	2007	
20	なめらかな曲線で谷を渡る無意根大橋	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
20	橋を渡った後、違和感なく薄別回廊に吸い込まれる	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
21	周辺の緑が回復し修景された薄別回廊	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
21	薄別回廊側面図	図 国土技術政策総合研究所	「定山溪国道工事誌(1972年 北海道開発局札幌開発建設部 P.217 図-7-1)」を元に、トレース	-	2007	
21	薄別回廊断面図	図 国土技術政策総合研究所	同上	-	2007	
21	薄別回廊透視図	図 国土技術政策総合研究所	同上	-	2007	
21	反りと曲面の天井により構成された美しい造形の仙境覆道	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
21	仙境覆道側面図	図 国土技術政策総合研究所	「定山溪国道工事誌(1972年 北海道開発局札幌開発建設部 P.227 図-7-10)」を元に、トレース	-	2007	
21	仙境覆道断面図	図 国土技術政策総合研究所	同上	-	2007	
21	仙境覆道透視図	図 国土技術政策総合研究所	同上	-	2007	
22	定山溪トンネル側面図	図 国土技術政策総合研究所	「定山溪国道工事誌(1972年 北海道開発局札幌開発建設部 P.244 図-8-1-14)」を元に、トレース	-	2007	
22	トンネル進入時の抵抗感が少なくなるように配慮されたトンネル開口部	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
22	入口から内部へ…	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
22	薄別トンネル坑口側面図	図 国土技術政策総合研究所	「定山溪国道工事誌(1972年 北海道開発局札幌開発建設部 P.255 図-8-2-9)」を元に、トレース	-	2007	
22	雪崩を切り裂く形状の薄別トンネル坑口	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
22	デザインのみならず…	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
23	法面の緩斜面化…	絵図 松崎喬	-	-	2007	
23	グレーディングにより…	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
23	切土法面の緩勾配化により…	図 (株)片平エンジニアリング	「日本のグッドロードガイド」 (P.43)	日本道路公団 発行 (社)道路緑化保全協会編	2001	
23	横フレームの印象を…	写真 高楊裕幸	「道路のデザイン」 (P.96)	(財)道路環境研究所	2000	
23	現地発生材を利用した皿型側溝と擁壁	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	

■日光宇都宮道路						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
24	鏡写真／鳴虫山トンネルより望む	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
24	路線図・位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院1/200000地形図を元に、加筆・トレース・着色	-	2007
25	路線の比較検討案	図	松崎喬	「日光宇都宮道路(1981年10月 日本道路公団)」の路線図を元に、作成した図面	-	1983
25	地域の自然環境および…	図	松崎喬	-	-	1983
26	線形の振出しによる鳴虫山の保全	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
26	線形の振出しによる鳴虫山の保全	図	松崎喬	-	-	1983
26	縦横断的な線形移動による法面の縮小	写真	松崎喬	-	-	1983
26	縦横断的な線形移動による法面の縮小	図	松崎喬	-	-	1983
26	残地の植栽計画	図	友森千春・松崎喬	-	-	2006
26	残地の植栽	写真	松崎喬	-	-	1983
26	残地の植栽	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
27	トンネル構造の採用	図	松崎喬	-	-	1983
27	橋梁構造の代替	図	松崎喬	-	-	1983
27	鳴虫山TNと銭沢橋	写真	松崎喬	-	-	1983
27	インターチェンジの既存林保全	写真	松崎喬	-	-	1983
27	整備直後	写真	松崎喬	-	-	1978
27	整備後約20年	写真	松崎喬	-	-	1997
28	敷地内移植	写真	松崎喬	-	-	1983
28	敷地外移植	写真	松崎喬	-	-	1983, 2001
28	地域環境に調和した…	写真	松崎喬	-	-	1983
28	スギ並木に対比してヤマザクラを…	写真	松崎喬	-	-	1983, 2001
29	表土の貼りつけによる自然植生の回復	写真	永山力・松崎喬	-	-	1983, 2001
29	橋台のセットバックによる…	写真	松崎喬	-	-	1983
29	フェンスの撤去による…	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
29	這い出しスロープの設置	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
29	蛇籠を用いた浸透柵	写真	松崎喬	-	-	1983
29	東照宮参道からの眺め	写真	松崎喬	-	-	1983
29	霧降高原道路からの切土法面の眺め	写真	松崎喬	-	-	1983, 2001
29	安良沢小学校からの盛土法面の眺め	写真	松崎喬・国土技術政策総合研究所	-	-	1983, 2007



■千葉東金道路（二期）						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
30	鏡写真／山武杉区間	写真	松崎喬		-	1998
30	路線図・位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院1/200000地形図を元に、加筆・トレース・着色	-	2007
31	断面図	図	松崎喬	-	-	2000
31	地域性を表徴する山武杉の走行景観	写真	松崎喬	-	-	1998
31	山武杉すり付け区間	写真	松崎喬	-	-	1998
32	橋梁構造による地域環境の保全	写真	松崎喬	-	-	1998
32	近視点での橋梁の見え方…	写真	松崎喬	-	-	1998
32	水田景観の広がりを意識した…	写真	松崎喬	-	-	1998
32	地形が小山上に残る切土法面の切り飛ばし造成	図	松崎喬	-	-	1993
32	切土法肩のラウンディングと植栽	図	伊佐憲明・松崎喬	-	-	1993
32	トウキョウサンショウウオの産卵池の造成	図	㈱応用生物	-	-	1993
32	トウキョウサンショウウオの産卵池の造成	写真	㈱応用生物	-	-	1993
33	スギ林の復元植栽	写真	松崎喬	-	-	1998
33	スギ林の復元植栽	図	伊佐憲明	-	-	1993
33	山武杉取込み区間の次世代苗木植栽と前付け植栽	図	伊佐憲明・松崎喬	-	-	1993
33	前付け植栽による伐開断面の保護	図	伊佐憲明	-	-	1993
33	前付け植栽による伐開断面の保護	写真	松崎喬	-	-	1998
33	切盛境の緩衝植栽	写真	松崎喬	-	-	1998
33	耕作地におけるアクセント植栽	写真	松崎喬	-	-	1998

■道央自動車道（和寒～士別・剣淵IC）					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
34	鏡写真/既存林を取込んだ高低分離帯区間	写真 藤島幸年	-	-	-
34	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院1/200000地形図を元に、加筆・トレース・着色	-	-
35	現地踏査状況と整備後の様子（上）	写真 岩間滋	-	-	-
35	現地踏査状況と整備後の様子（中）	写真 野中康弘	-	-	-
35	現地踏査状況と整備後の様子（下）	写真 野中康弘	-	-	-
35	山の稜線に沿わせた線形	写真 (財)高速道路調査会	「高速道路と自動車 第47巻第12号(2004年12月 「道央自動車道 和寒～士別剣淵間における暫定2車線の景観設計」)」(P.34)	(財)高速道路調査会	2004
35	平面線形の修正	図 ㈱道路計画	-	-	-
35	縦断線形の修正	図 ㈱道路計画	-	-	-
36	高低分離・広幅員中央分離区間の横断構成	図 松崎喬	-	-	-
36	盛り土築堤	写真 野中康弘	-	-	-
36	上下線分離	写真 (財)高速道路調査会	「高速道路と自動車 第47巻第12号(2004年12月 「道央自動車道 和寒～士別剣淵間における暫定2車線の景観設計」)」(P.34)	(財)高速道路調査会	2004
36	暫定2車線	写真 野中康弘	-	-	-
36	暫定施工区間の外側2車線運用	写真 藤島幸年	-	-	-
37	広幅員中央分離帯への…	図 松崎喬	-	-	-
37	中央分離帯に保全した既存林の概要表	表 (財)高速道路調査会	「高速道路と自動車 第47巻第12号(2004年12月 「道央自動車道 和寒～士別剣淵間における暫定2車線の景観設計」)」(P.36)	(財)高速道路調査会	2004
37	カラマツ林の保全状況	写真 岩間滋	-	-	-
37	エゾイタヤの保全状況	写真 岩間滋	-	-	-
37	ドイツトウヒの内部景観	写真 藤島幸年	-	-	-
37	ドイツトウヒの外部景観	写真 野中康弘	-	-	-
37	コスト削減項目	表 (財)高速道路調査会	「高速道路と自動車 第47巻第12号(2004年12月 「道央自動車道 和寒～士別剣淵間における暫定2車線の景観設計」)」(P.37)	(財)高速道路調査会	2004

■休憩施設						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
38	浜名湖SA	写真 松崎喬	-	-	1992	
38	那須高原	図 松崎喬	-	-	1982	
38	那須高原	写真 松崎喬	-	-	1992	
39	諏訪湖SA	写真 松崎喬	-	-	1992	
39	諏訪湖SA	写真 松崎喬	-	-	1992	
39	富士川SA	写真 松崎喬	-	-	1992	
39	壇の浦PA	写真 松崎喬	-	-	1992	
40	足柄SA (築山と富士山の眺望)	写真 松崎喬	-	-	2001	
40	足柄SA (築山と箱根の眺望)	写真 松崎喬	-	-	2001	
40	足柄SA (築造成山平面図)	図 友森千春	-	-	1993	
40	談合坂SA (ラウンディングを伴う…)	図 友森千春	-	-	1999	
40	談合坂SA (園地の緩傾斜造成と築山・上)	写真 松崎喬	-	-	2001	
40	談合坂SA (園地の緩傾斜造成と築山・下)	写真 松崎喬	-	-	2001	
41	富浦PA	写真 松崎喬	-	-	1992	
41	富浦PA	写真 松崎喬	-	-	1992	
41	前沢SA	写真 松崎喬	-	-	1992	
41	前沢SA	写真 松崎喬	-	-	1992	



【橋梁編】



## ●橋梁分野における候補事例の収集

### (1) 候補事例選定の視点

- ・橋梁は道路の一部であるが、ここで抽出する事例は構造物単体として規範となりうるものを道路の範疇から切り離して抽出した。
- ・人々に名橋と呼ばれ親しまれている歴史的橋梁に着目し、現代においてもデザイン的に優れ、今後も規範となり得る考え方や形態・ディテールなどを備えているものを選定した。
- ・最近数年内に完成した橋については、評価が定まっていないことを理由に対象としないが、多くの文献に参照されたり、土木学会デザイン賞、グッドデザイン賞等で評価されているものは選定対象とした。

### (2) 規範候補（100 事例）の選定

#### ① 選定対象

- ・現存する橋梁を対象とした。
- ・国内の橋梁を対象とした。
- ・材料／形式／完成年代等の分類において、デザインの特筆点が明快な橋梁を対象とした。

#### ② 選定の方法

- ・以下の手順で選定作業を行った。
  - 1) 標準設計が定められ、橋梁が大量に建設されはじめた昭和 40 年ごろ以前に建設された橋梁で、優れたデザインあるいはスタンダード（オーソドックス）なデザインとして既に評価の定まったものを抽出した。
  - 2) 文化財指定（国・都道府県）や近代土木遺産指定がなされているものを抽出した。

- 3) 標準設計が定められ、橋梁が大量に建設されはじめた昭和 40 年ごろ以降に建設されたものについては、部会の判断により選定した。

- ・選定に際しては、下記資料に基づくことを基本とし、その他、参考となる資料や文献等を併せて参照した。

#### ■選定に用いた資料

資料①：『日本の近代土木遺産』（土木学会、2005 年）

資料②：国指定文化財等データベース（文化庁HPより）

資料③：都道府県の指定文化財（各都道府県のHPより）

（参考資料：「田中賞」、「土木学会デザイン賞」等）

（参考文献：「世界の橋（森北出版）」、「日本の橋（日本橋梁建設協会）」等）

#### ③ 事例の分類

- ・選定した事例について、その特徴をより明確なものとし、候補の絞り込みを行う際の参考とするため、下記に示す観点に基づき分類を行った。

##### 【分類 1：橋の架橋特性による分類】

- ・対象となる橋の景観的な特性に着目し、その架橋場所ごと（山、街中、川、海や湖、野）に、架橋地から想起される一般的な印象（佇む、映える、跳ぶ、跨ぐ、駆ける）を添えて分類した。なお、対象が必ずしもこれらに合致しない場合でも、大まかにどれかに分類した。

##### 【分類 2：橋の整備された時代背景による区分】

- ・橋の整備された時代背景に着目し、古い、明治、大正・昭和初期、現代の 4 つに分類した。



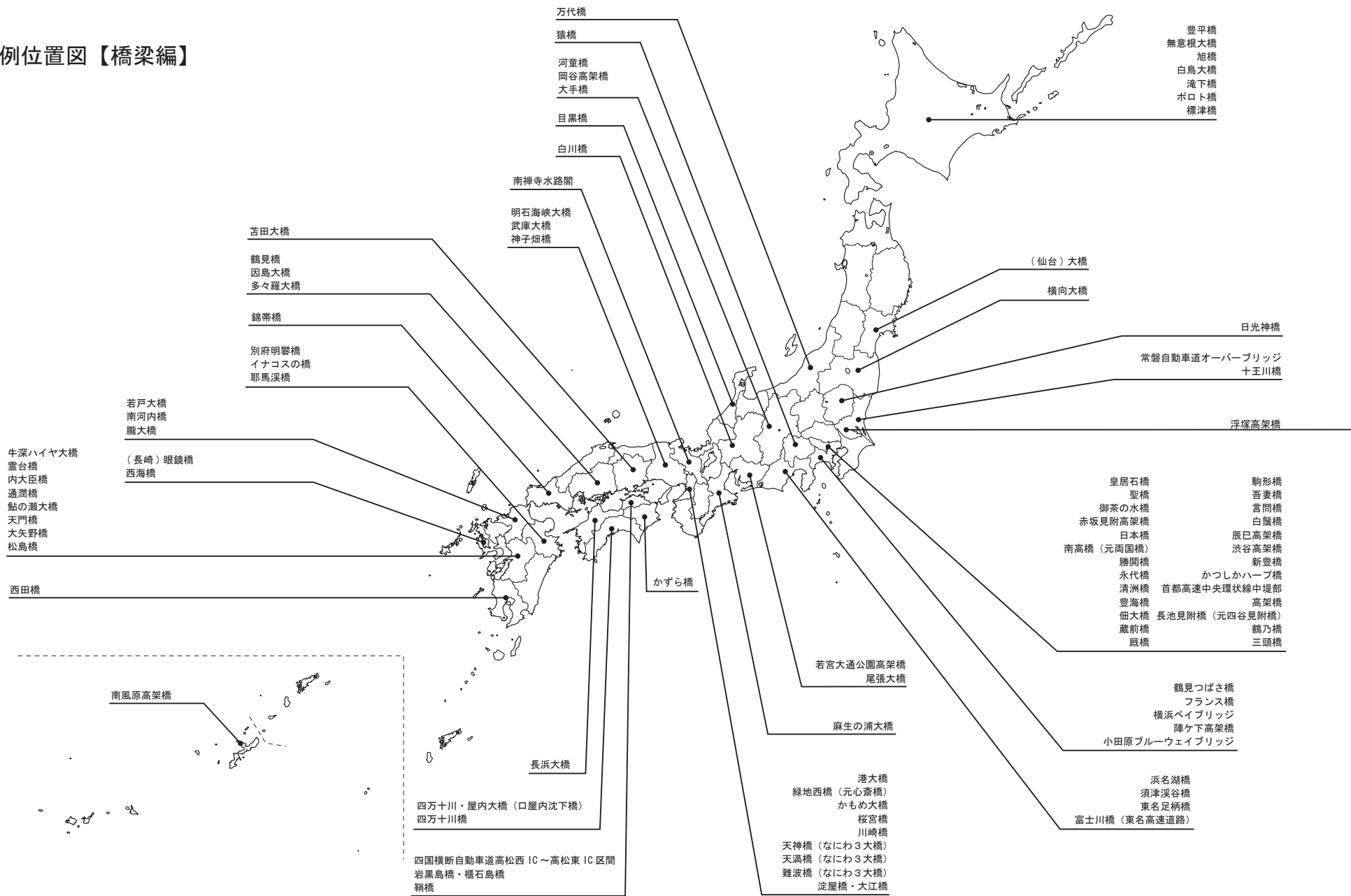
【橋梁分野】事例分類一覧 (太字：景観デザイン規範事例の対象、 ：1つのテーマでまとめて紹介する事例対象、斜体：コラム的にまとめて紹介する事例対象)

	山に佇む橋	街中に映える橋	川を跳ぶ橋	海や湖を跨ぐ橋	野を駆ける橋
古い橋	かずら橋[木・吊・構]、猿橋[木・桁・構]、壺台橋[石・ア・構]、通潤橋[石・ア・構]、鞘橋[木・桁・構]、 <b>錦帯橋[木・ア・構]</b> 、日光神橋[木・ア・保]		(長崎)眼鏡橋[石・ア・保]、西田橋[石・ア・保]		
明治の橋	南禅寺水路閣[レ・ア・保]、神子畑橋[鉄・ア・構]、河童橋[木・吊・景]	日本橋[石・ア・景]、緑地西橋(元心斎橋)[鉄・ア・保]、南高橋(元両国橋)[鉄・ト・保]、皇居石橋[石・ア・景]			
大正・昭和初期の橋		<b>勝鬨橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>蔵前橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>永代橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>清洲橋[鉄・吊・群]</b> 、 <b>厩橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>駒形橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>吾妻橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>言問橋[鉄・桁・群]</b> 、 <b>白髭橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>天神橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>天満橋[鉄・桁・群]</b> 、 <b>難波橋[鉄・桁・群]</b> 、 <b>桜宮橋[鉄・ア・構]</b> 、 <b>淀屋橋&amp;大江橋[コ・ア・群]</b> 、 <b>聖橋[コ・ア・景]</b> 、 <b>豊海橋[鉄・フ・構]</b> 、 <b>御茶水橋[鉄・ラ・構]</b> 、 <b>大手橋[コ・ア・ス]</b>	耶馬溪橋[石・ア・構]、旭橋[鉄・ア・構]、万代橋[コ・ア・景]、(仙台)大橋[コ・ア・景]、四万十川沈下橋[コ・桁・景]、四万十川橋[鉄・ト・ス]、尾張大橋[鉄・ア・ス]、 <b>武庫大橋[コ・ア・景]</b>	目黒橋[鉄・フ・構]、南河内橋[鉄・ト・構]、長浜大橋[鉄・ト可動・保]	
標準設計以降の現代の橋	<b>横向大橋[コ・桁・構]</b> 、ポロト橋[コ・ラ・景]、 <b>十王川橋[コ・ラ・構]</b> 、 <b>溪谷橋[コ・ア・構]</b> 、内大臣橋[鉄・ア・構]、別府明礬橋[コ・ア・構]、 <b>滝下橋[鉄・ト・構]</b> 、 <b>鮎の瀬大橋[コ・斜・景]</b> 、 <b>朧大橋[コ・ア・景]</b> 、 <b>白川橋[鉄・桁・景]</b> 、 <b>岡谷高架橋[コ・ラ・景]</b> 、 <b>東名足柄橋[コ・斜・景]</b> 、 <b>常磐自動車道オーバーブリッジ[コ・ラ・構]</b> 、 <b>三頭橋[鉄・ア・景]</b> 、 <b>無意根大橋[鉄・桁・景]</b>	佃大橋[鉄・桁・ス]、 <b>鶴見橋[鉄・桁・人]</b> 、 <b>フランス山歩道橋[鉄・桁・人]</b> 、 <b>鶴乃橋[コ・ラ・構]</b> 、 <b>川崎橋[鉄・斜・景]</b> 、 <b>渋谷高架橋[コ・桁・構]</b> 、 <b>ブリッジ渋谷21[鉄・フ・人]</b> 、 <b>長池見附橋(元四谷見附橋)[鉄・ア・保]</b> 、 <b>赤坂見附高架橋[鉄・桁・景]</b> 、 <b>汽車道の橋[鉄・ト・保]</b> 、 <b>若宮大通公園高架橋[鉄・桁・景]</b>	豊平橋[鉄・桁・ス]、 <b>標津橋[鉄・フ・構]</b> 、 <b>イナコス</b> の橋[ <b>鉄石・フ・構</b> ]、 <b>富士川橋[鉄・桁・ス]</b> 、 <b>新豊橋[鉄・ア・桁・構]</b> 、 <b>青春橋[コ・桁・人]</b> 、 <b>りんどう橋[鉄・ト・保/人]</b>	天門橋[鉄・ト・群]、大矢野橋[鉄・ア・群]、 <b>松島橋[鉄・ア・群]</b> 、 <b>浜名湖橋[鉄・桁・景]</b> 、 <b>西海橋[鉄・ア・構景]</b> 、 <b>若戸大橋[鉄・吊・構]</b> 、 <b>因島大橋[鉄・吊・構]</b> 、 <b>多々羅大橋[鉄・斜・構]</b> 、 <b>白鳥大橋[鉄・吊・景]</b> 、 <b>明石海峡大橋[鉄・吊・構]</b> 、 <b>港大橋[鉄・ト・構]</b> 、 <b>かもめ大橋[鉄・斜・構]</b> 、 <b>横浜ベイブリッジ[鉄・斜・景]</b> 、 <b>鶴見つばさ橋[鉄・斜・景]</b> 、 <b>小田原ブルーウェイ Br. [コ・エ・景]</b> 、 <b>牛深ハイヤ大橋[鉄・桁・景]</b> 、 <b>苫田大橋[コ・ラ・景]</b> 、 <b>麻生の浦大橋[鉄・ア・構]</b> 、 <b>岩黒島橋</b> 、 <b>榎石島橋[鉄・斜・景]</b> 、 <b>中の橋[コ・桁・群]</b>	浮塚高架橋[コ・桁・人]、 <b>辰巳高架橋[鉄・桁・人]</b> 、 <b>葛飾ハープ橋[鉄・斜・構景]</b> 、 <b>南風原高架橋[コ・ア・景]</b> 、 <b>陣ヶ下高架橋[コ・桁・景]</b> 、 <b>高松市内の高速道路[コ・桁・構]</b> 、 <b>中堤部高架橋[鉄・桁・景]</b>

凡 例					
材料	鋼橋：鉄、コンクリート橋：コ、石橋：石、木橋：木	形式	桁橋：桁、ラーメン橋：ラ、トラス橋：ト、ワイレティール橋：フ、アーチ橋：ア、斜張橋：斜、エクストラード橋：エ、吊り橋：吊	デザイン	都市 D. 景観・環境 D.：景、構造 D.：構、ヒューマン D.：人、スタンダード D.：ス、橋梁群：群、保存方法：保

## 橋梁分野規範事例候補リスト

# 事例位置図【橋梁編】





■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 1 	No. 2 	川を跳ぶ橋	1	とよひら 豊平橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道札幌市中央区～豊平区</li> <li>●管理者：札幌開発建設部札幌道路事務所</li> <li>●規模：橋長132m 最大支間長50m 幅員28.5m</li> <li>●年代：昭和41(1966)年</li> <li>●形式：鋼橋・桁橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	初代は札幌開発建設部が最初に手掛けた重要な立地の橋。1924年に架けられた三連アーチ橋は地元で愛される名橋であった。現橋は、存在を特別意識させない姿であるが、細部に気を使ったスタンダードデザインの規範的な好例である。
		山に佇む橋	2	むいね 無意根大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道札幌市南区</li> <li>●管理者：札幌開発建設部札幌道路事務所</li> <li>●規模：橋長239m 最大支間長58m</li> <li>●年代：昭和43(1968)年</li> <li>●形式：鋼橋・箱桁橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	自然環境や地形に調和する道路を目指した定山溪国道において、その道路計画上の要請にあわせてR=140mの「5径間連続曲線橋」を用いて解決した事例。「橋は道路の一部」と共に、山岳道路に於ける橋梁の役割を再認識させる事例である。
No. 3 	No. 4 	川を跳ぶ橋	3	あさひ 旭橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道旭川市</li> <li>●管理者：旭川開発建設部旭川道路事務所</li> <li>●規模：橋長225m 最大支間長91m 幅員18.3m</li> <li>●年代：昭和7(1932)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：選奨土木遺産、北海道遺産(2004年)</li> </ul>	完成後75年経過した今も現役で強靱なその構造は、ドイツから輸入した高張力鋼やバックルプレートの採用、床板やロッキングカラムによる伸縮に耐える仕組みに因る。古典的だが、側径間まで連続するアーチの形態が重厚で美しい。
		海や湖を跨ぐ橋	4	はくちよう 白鳥大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道室蘭市</li> <li>●管理者：室蘭開発建設部室蘭道路事務所</li> <li>●規模：橋長1380m 最大支間長720m 幅員23.0m</li> <li>●年代：平成10(1998)年</li> <li>●形式：鋼橋・吊り橋</li> <li>●その他：1998年田中賞</li> </ul>	菱形の特徴は、シンプルな主塔と側塔のデザイン、薄い箱桁式補剛桁の採用、側径間が長めの伸びやかな支間割にあり、しなやかで繊細な白鳥を思い浮かべられる。視点場の建設や風力発電によるライトアップなど景観上の配慮も十分である。
No. 5 	No. 6 	山に佇む橋	5	たきした 滝下橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道夕張郡栗山町</li> <li>●管理者：東日本高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長70m 支間長69m 幅員11.4m</li> <li>●年代：平成9(1997)年</li> <li>●形式：鋼橋・ダブルワーレントラス橋</li> <li>●その他：土木学会デザイン賞2001優秀賞</li> </ul>	トラス部材に角型鋼管を用いた橋。トラスの各部材を断面的に45°回転して用い、上下弦材と斜材との結合に溶接を採用することで、煩雑になりがちなトラスの外観をすっきりとシャープにしている。端部以外の下横構の削除も効果的。
		山に佇む橋	6	ポロト橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道白老郡白老町</li> <li>●管理者：東日本高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長200m 最大支間長130m 幅員11.5m</li> <li>●年代：昭和58(1983)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・有ヒンジラーメン橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	架橋地が自然休養林の野生鳥類の生源地、ミズバショウ群生地であったことから、架橋に際して環境面の影響を最小限に留める事が求められた。上下線分離、桁下高さの確保、施工中も湿原に揺れることのない橋種・施工法が選定された。
No. 7 	No. 8 <div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                         本画像については著作権所有者の意向によりPDF版には掲載できません                     </div>	川を跳ぶ橋	7	しべつ 標津橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道標津郡標津町</li> <li>●管理者：釧路開発建設部中標津道路事務所</li> <li>●規模：橋長128m 最大支間長66m 幅員6.0m</li> <li>●年代：昭和38(1963)年</li> <li>●形式：鋼橋・フィーレンデルタイドアーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	フィーレンデルタイドアーチという二重のアーチリブの形状は、構造的な合理性を逸脱しない範囲で、適当な存在感と目新しさを表現している。施工時の安全性を追求して考案された「鋼管矢板基礎」は、本橋により開発された。
		山に佇む橋	8	溪谷橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：秋田県</li> <li>●管理者：東日本高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長146.5m アーチ支間75m</li> <li>●年代：昭和57(1982)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	本橋は、施工計画上の工夫から、現場施工の省力化および地形改変の軽減が図られている。その外観は支材の傾斜が斬新で、部材間の良好なメリハリが自然景観の中で心地よい。

※Photo by S. Yasue









■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 9 	No. 10 	川を跳ぶ橋	9	(仙台)大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：宮城県仙台市青葉区</li> <li>●管理者：仙台市</li> <li>●規模：橋長116m 幅員11m</li> <li>●年代：昭和13(1938)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	城址公園へのアプローチ道路と架橋地の雰囲気に調和した和風のデザイン。橋脚上にバルコニーを配し、良好な視点場を提供すると同時に、張出し部の支持部材に上手く曲線を用いることで、一般に外観上重々しくなる印象を軽減している。
				山に佇む橋	10	よこむき 横向大橋
No. 11 	No. 12 	山に佇む橋	11	常磐自動車道 オーバーブリッジ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：茨城県</li> <li>●管理者：東日本高速道路株式会社</li> <li>●規模：</li> <li>●年代：</li> <li>●形式：コンクリート橋・斜πラーメン橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	高速道路の標準的なオーバブリッジの景観・デザイン上の重要ポイントが、本線道路に対して水平・直角の配置と、透過性に優れるスリムでシンプルな形状の連続にあることを示す、規範的な事例である。
				山に佇む橋	12	じゅうおうがわ 十王川橋
No. 13 	No. 14 	川を跳ぶ橋	13	日光神橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：栃木県日光市</li> <li>●管理者：日光二荒山神社</li> <li>●規模：橋長29m、幅員7.4m</li> <li>●年代：寛永13(1636)年、平成9年大修理</li> <li>●形式：木橋・アーチ橋</li> <li>●その他：国重文</li> </ul>	聖地日光の表玄関に架かる本橋は、平成11年に世界遺産に登録された。高欄には親柱が10本建てられ、それぞれに擬宝珠が飾られている。山間の峡谷に架けられた朱色の木橋からは、「和風」の印象や色彩選定の規範となっている。
				山に佇む橋	14	青春橋
No. 15 	No. 16 	野を駆ける橋	15	浮塚高架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：埼玉県八潮市</li> <li>●管理者：首都高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長452m</li> <li>●年代：昭和58(1983)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・桁橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	都市内高架橋に対する景観設計の初期(昭和後期)の事例。排水管の縦引き管を、橋脚の凸型化粧スリットと同形状に製作・設置したデザインである。橋梁本体は元より、付属物を中心とした当時の景観設計の規範的な事例と云える。
				街中に映える橋	16	皇居石橋

Photo by A. Kasuga




■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 17 	No. 18 	街中に映える橋	17	ひびり聖橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都千代田区～文京区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長92m 幅員22m</li> <li>●年代：昭和2(1927)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	湯島聖堂とニコライ堂を結ぶ事から命名された。船から見上げた時に最も美しく見えるように、山田守は厚いコンクリートを放物線アーチでくり抜くデザインとしている。改修時の石目地による化粧は、設計コンセプトを継承していない。
		街中に映える橋	18	御茶の水橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都千代田区～文京区</li> <li>●管理者：千代田区</li> <li>●規模：橋長80m 最大支間長31m 幅員25.3m</li> <li>●年代：昭和6(1931)年</li> <li>●形式：鋼橋・ラーメン橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	中央径間を足の長いπ形のラーメン構造とし、側径間はこれにヒンジ接続した、谷地形に適合する本形態は、構造デザインの好例である(設計：小池啓吉)。隣接する聖橋とは材料、形式、形状とも、神田川筋の好対照な景観を見せている。
No. 19 	No. 20 	街中に映える橋	19	赤坂見附高架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都千代田区～港区</li> <li>●管理者：首都高速道路株式会社</li> <li>●規模：</li> <li>●年代：昭和39(1964)年</li> <li>●形式：鋼橋・桁橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	戦後の高度成長期に計画された都市内高架橋の中で、最もすっきりとした外観を有する高架橋の1つ。橋脚の梁と上部工の桁をあたかも一体化させたような架け違い部の構造は、桁の水平方向の視覚的な連続性を保つ規範と言える。
		街中に映える橋	20	日本橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都中央区</li> <li>●管理者：関東地方整備局東京国道事務所</li> <li>●規模：橋長49m 幅員27.3m</li> <li>●年代：明治44(1911)年</li> <li>●形式：石橋・アーチ橋</li> <li>●その他：国重文</li> </ul>	橋の中心に日本国道路元標が埋め込まれ、古くは五街道の、今は国道1号、4・6・14・15・17・20号の起点となる橋。交通の要所に相応しい高品質な御影石製の本体と、芸術的な装飾を橋上に持つ、地域に愛され続ける橋である。
No. 21 	No. 22 	街中に映える橋	21	みなみたか南高橋 (元両国橋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都中央区</li> <li>●管理者：中央区</li> <li>●規模：橋長63m 最大支間長60m 幅員11.0m</li> <li>●年代：昭和7(1921)年(元両国橋：明治37(1904)年)</li> <li>●形式：鋼橋・トラス橋</li> <li>●その他：区有文</li> </ul>	橋の本体は旧両国橋の中央径間が使用されている。現存使用される河川橋としては都内最古で、明治時代の鉄橋の姿を今日に伝える橋である。土木遺産の保存・活用の1つの規範的な方法事例と云える。中央区有形文化財に指定。
		街中に映える橋	22	勝鬨橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都中央区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長246m 最大支間長86m 幅員22.0m</li> <li>●年代：昭和15(1940)年</li> <li>●形式：鋼橋・跳開桁橋+アーチ橋</li> <li>●その他：国重文</li> </ul>	皇紀2600年を記念して開催予定であった「国際博覧会」のアクセス路であったため、格式があり日本の技術力を誇示する橋が求められた。博覧会は中止となったが「東洋一の可動橋」と呼ばれた。今も近隣有志の記憶の中で開閉されている。
No. 23 	No. 24 	街中に映える橋	23	永代橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都中央区～江東区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長185m 最大支間長101m 幅員22.0m</li> <li>●年代：大正15(1926)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：国重文、選奨土木遺産</li> </ul>	「震災復興事業の華」と謳われ女性的と形容される清洲橋に対して、本橋は「帝都東京の門」と言われ、力強く男性的な曲線美が魅力である。ドイツライン川のレマーゲン鉄道橋をモデルとしている。橋梁群の考え方に於いて規範的な事例。
		街中に映える橋	24	清洲橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都中央区～江東区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長187m 最大支間長91m 幅員22.0m</li> <li>●年代：昭和3(1928)年</li> <li>●形式：鋼橋・吊り橋</li> <li>●その他：国重文、選奨土木遺産</li> </ul>	当時世界最美の橋とされたドイツケルン市の大吊り橋をモデルにした我が国初の自定式吊橋。海軍で研究中であった低マンガン鋼(デューコール鋼)をチェーンに使用するなどチャレンジもなされた。橋梁群の考え方に於いて規範的な事例。



■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 25 	No. 26 	街中に映える橋	25	とよみ 豊海橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都中央区</li> <li>●管理者：中央区</li> <li>●規模：橋長46m 最大支間長45m 幅員8m</li> <li>●年代：昭和2(1927)年</li> <li>●形式：鋼橋・フィーレンデール橋</li> <li>●その他：区有文、日本初のフィーレンデール</li> </ul>	構造担当の成瀬勝武曰く「永代橋の上流に豊海橋がある。日本橋川の河口にあるが、永代橋の新鮮な巨容の傍らにあってトラス橋とするとコントラストが悪く、そこでヒーレンデル形式を選んだ。」その形はユニークで洗練されている。
No. 27 	No. 28 	街中に映える橋	27	くらまゑ 蔵前橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都台東区～墨田区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長173m 最大支間長51m 幅員22.0m</li> <li>●年代：昭和2(1927)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	橋名は「蔵前通り」にちなみ、また橋全体は稲の籾殻を連想させる黄色に塗装されている。昭和29年9月～昭和59年12月まで東詰に蔵前国技館が存在したため、高欄には力士など、直接的に地域性を表現するレリーフが施されている。
No. 29 	No. 30 	街中に映える橋	28	うまや 厩橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都台東区～墨田区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長151m 最大支間長55m 幅員22.0m</li> <li>●年代：昭和4(1929)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	橋名は西岸の「御厩河岸（蔵前の米蔵のための荷駄馬用の厩）」にちなむ。3つのアーチが路面上に連続して連なる姿は、個性的で愛嬌すら感じる。また橋全体には、馬などの直接的に地域性を表現するレリーフが施されている。
No. 31 	No. 32 	街中に映える橋	29	こまがた 駒形橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都台東区～墨田区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長149m 最大支間長75m 幅員22.0m</li> <li>●年代：昭和2(1927)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	小振りの上路アーチを両サイドに従え、中央に下路アーチを配した本橋は、シルエットバランスが良好である。更にバルコニーを兼ねた橋脚の形態処理が、規範的で美しい。バルコニーや橋灯・高欄などのデザインはヴィクトリア調である。
		街中に映える橋	30	あずま 吾妻橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都台東区～墨田区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長150m 最大支間長45m 幅員20.0m</li> <li>●年代：昭和6(1931)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	蔵前・厩・駒形と吾妻の4橋は、一定の距離を置いて橋梁群が形成されている。これらはアーチ形式で統一することで、永代・清洲に次ぐ景観のクライマックスが意図された。本橋には、水切りやバルコニーもないが、簡素な美しさがある。
		街中に映える橋	31	こととい 言問橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都台東区～墨田区</li> <li>●管理者：関東地方整備局東京国道事務所</li> <li>●規模：橋長239m 最大支間長67m 幅員22.0m</li> <li>●年代：昭和3(1928)年</li> <li>●形式：鋼橋・ゲルバー桁橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	当時のドイツ最新技術である長径間鉸桁構造を採用。田中豊にとって、隅田川復興橋梁中最大の自信作と云われる。川端康成が「隅田川の六大橋のうちで、清洲橋が曲線の美しさとするれば、言問橋は直線の美しさなのだ。」と語る。
		街中に映える橋	32	しらひげ 白鬚橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都台東区～墨田区</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長168m 最大支間長79m 幅員24.1m</li> <li>●年代：昭和6(1931)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	静けさと雄雄しさを湛え、重厚で3径間の連続性に優れる美しい橋。墨田区側に存在する白鬚神社にちなんだ命名である。大正末から昭和中期にかけて全国各地で多数の道路橋を設計した増田淳が手がけた代表的な橋である。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 33 	No. 34 	野を駆ける橋	33	たつみ辰巳高架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都江東区</li> <li>●管理者：首都高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長544m 最大支間長97m</li> <li>●年代：昭和55(1980)年</li> <li>●形式：鋼橋・桁橋</li> <li>●その他：1979年田中賞</li> </ul>	橋桁と橋脚を剛結した立体ラーメン構造で、橋脚はY型構造とし剛性を高め耐震性に配慮している。橋桁の底側面には化粧板を張り、外観に配慮している。路面の高低差や幅員の変化などに上手く対応したデザインが規範と云えよう。
		街中に映える橋	34	渋谷高架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都渋谷区</li> <li>●管理者：首都高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長144m 最大支間長59m</li> <li>●年代：昭和39(1964)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・有ヒンジラーメン橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	J R 山手線と東急東横線を跨ぐために、安全・確実に施工可能な方法として、当時先端技術の「ディヴィダーク工法」を採用した、美しいシルエットバランスの橋。高欄や橋脚に施された美装化やペインティングは後から付加された。
No. 35 	No. 36 	街中に映える橋	35	ブリッジ渋谷21	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都渋谷区</li> <li>●管理者：関東地方整備局東京国道事務所</li> <li>●規模：橋長49.5m</li> <li>●年代：平成13(2001)年</li> <li>●形式：鋼橋・フィーレンデール橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	フィーレンデールの格点付近の重厚感や、トラス部材の錯綜感を、肉厚部材や溶接技術を駆使して減じている。煩雑な都市空間にあって、シンプルな2本の平行性で横切る斬新なシルエットの創出に成功している。
		川を跳ぶ橋	36	しんとよ新豊橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都足立区～北区</li> <li>●管理者：足立区</li> <li>●規模：橋長105m 支間長103m 幅員22.0m</li> <li>●年代：平成19(2007)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ補剛桁橋</li> <li>●その他：2007年グッドデザイン賞</li> </ul>	都市型住宅が近接する周辺環境に配慮して「支間中央部をアーチで補剛した単純箱桁橋」という新形式が発案・採用された。一人のデザイナーが全体から細部まで一貫して継続検討したその手法も、今後の規範と考えられる。
No. 37 	No. 38 	野を駆ける橋	37	かつしかハープ橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都葛飾区</li> <li>●管理者：首都高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長455m 最大支間長220m 幅員23.5m</li> <li>●年代：昭和62(1987)年</li> <li>●形式：鋼橋・斜張橋</li> <li>●その他：1986年田中賞</li> </ul>	世界初のS字平面を有する曲線斜張橋。2本の主塔は高さがそれぞれ65m、29mと異なり、親塔にのみ耐風上のデザインが施され、子塔の矩形断面と外観の違いを見せている。多数(48本)のワイヤーが織りなす姿をハープに見立てた命名。
		野を駆ける橋	38	首都高速中央環状線中堤部高架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都葛飾区～江戸川区</li> <li>●管理者：首都高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長183m</li> <li>●年代：昭和62(1987)年</li> <li>●形式：鋼橋・桁橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	荒川と中川が並行する中堤上に架橋された高速道路橋。側面からの見え方に配慮し、桁の連続性を一般に阻害する橋脚の横梁を上部工の端横梁に置き換えることで、シンプルな外観を創出している。連続高架の規範的な良好事例。
No. 39 	No. 40 	街中に映える橋	39	長池見附橋(元四谷見附橋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都八王子市</li> <li>●管理者：八王子市</li> <li>●規模：橋長37m 最大支間長34m 幅員17.4m</li> <li>●年代：平成5(1993)年、(元四谷見附橋・大正2(1913)年)</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：1993年田中賞</li> </ul>	元四谷見附橋には、近接する赤坂離宮の外門的位置づけから、ネオ・バロック調の美しい装飾が施された。交通量の増加に伴い架け替えられたが、本体は長池見附橋として移築復元された。土木遺産の保存・活用の1つの規範的な方法事例。
		街中に映える橋	40	鶴乃橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都多摩市</li> <li>●管理者：多摩市</li> <li>●規模：橋長87m 最大支間長58m 幅員5.1m</li> <li>●年代：昭和58(1983)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・下路式片持梁橋</li> <li>●その他：1983年田中賞</li> </ul>	多摩ニュータウンのランドマークとなり、周辺住民へのプライバシー配慮が望まれた中路式の歩道橋。橋面上に突出させたPCケーブルを配置したウェブが壁高欄を兼ね、通行機能以上の要請をも満足させた構造デザインの規範的な事例。



■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 41 	No. 42 	山に佇む橋	41	みとう三頭橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：東京都西多摩郡奥多摩町</li> <li>●管理者：東京都</li> <li>●規模：橋長132m</li> <li>●年代：昭和44(1969)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	奥多摩周遊道路の入口に架かる本橋は、一般的なニールセン桁橋とは異なり、アーチと補剛桁が同一面上にない。それにより、アーチの力強い緊張感が強調され、ケーブルで桁を吊る構造が認識し易い。構造デザインの1つの表現方法。
		海や湖を跨ぐ橋	42	鶴見つばさ橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：神奈川県横浜市鶴見区</li> <li>●管理者：首都高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長1020m 最大支間長510m 幅員38.0m</li> <li>●年代：平成6(1994)年</li> <li>●形式：鋼橋・斜張橋</li> <li>●その他：1994年田中賞</li> </ul>	一面吊り斜張橋として世界一の規模を誇る本橋は、特に橋上の構造物景観が秀逸で、アプローチ橋との橋脚の統一感も良好である。周辺に観光的な視点が存在しないためか、地味な存在となっている。橋の知名度と視点場の関係は深い。
No. 43 	No. 44 	街中に映える橋	43	フランス橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：神奈川県横浜市中区</li> <li>●管理者：横浜市</li> <li>●規模：橋長140m</li> <li>●年代：昭和59(1984)年</li> <li>●形式：鋼橋・桁橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	横浜人形の家とフランス山を、都市内高速道路を潜りつつ結ぶ歩道橋。緩やかな曲線歩道の線形やシンプルな橋梁断面が歩道橋の規範に相応しい。石貼りの橋台部は、橋の機能と公園の入口を象徴するアーケード的な機能を併せ持つ。
		街中に映える橋	44	きしやみち汽車道の橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：神奈川県横浜市みなとみらい21地区</li> <li>●管理者：横浜市</li> <li>●規模：</li> <li>●年代：平成10(1998)年</li> <li>●形式：鋼橋・トラス橋</li> <li>●その他：鉄道廃線跡の再生</li> </ul>	臨港線跡地として残された廃線跡を歩行者専用道として再整備した事例。その際に、1907年に敷設された当時のトラス橋を修理し、歩道の施設として活用しており、地域性や歴史性を継承する空間デザインの規範と云える。
No. 45 	No. 46 	海や湖を跨ぐ橋	45	横浜ベイブリッジ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：神奈川県横浜市中区～鶴見区</li> <li>●管理者：首都高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長860m 最大支間長460m 幅員40.2m</li> <li>●年代：平成元(1989)年</li> <li>●形式：鋼橋・斜張橋</li> <li>●その他：1989年田中賞</li> </ul>	斜張橋の外観としてはダブルデッキの補剛桁が厚重だが、接続するアプローチ橋と形が連続しているため違和感は少ない。上層の床組は箱断面として、ケーブル定着部や添架物などを箱内に納め、すっきりとした空間としている。
		野を駆ける橋	46	じんがした陣ヶ下高架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：神奈川県横浜市保土ヶ谷区</li> <li>●管理者：横浜市</li> <li>●規模：橋長164m・206m・215m・237m 最大支間29m</li> <li>●年代：平成13(2001)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・桁橋</li> <li>●その他：2001年田中賞、デザイン賞(2003)最優秀賞</li> </ul>	上下線分離により桁下に光が差し込み、高架下の暗さを和らげ、既存木が地上から伸びる。柱はピルツ構造で桁との三次元の曲面が美しい。森を極力傷めない工夫や高架下を遊歩道にするなど、都市内高架の新たな規範と云えよう。
No. 47 	No. 48 	海や湖を跨ぐ橋	47	小田原ブルーウェイブリッジ	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：神奈川県小田原市</li> <li>●管理者：中日本高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長270m 最大支間長122m</li> <li>●年代：平成7(1995)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・エクストラードロード橋</li> <li>●その他：1994年田中賞</li> </ul>	低い主塔から張り渡したケーブルを桁に内蔵する構造の橋で、斜張橋と桁橋を複合した構造特性を有する。本橋は、港のゲートとして航路高さが確保されたことと、良好な各部ディテールデザインが美しいとの要因となっている。
		川を跳ぶ橋	48	万代橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：新潟県新潟市中央区</li> <li>●管理者：北陸地方整備局新潟国道事務所</li> <li>●規模：橋長307m 幅員22.0m</li> <li>●年代：昭和4(1929)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	6つのアーチを連ねる鉄筋コンクリート橋で、側面には御影石の化粧板を有す。新潟地震(1964年)にも耐えた堅牢な名橋は、昭和初期のコンクリートアーチ橋の貴重な現存例。橋梁技術者の福田武雄と建築家の山田守が設計。



■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 49 	No. 50 	海や湖を跨ぐ橋	49	目黒橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 富山県黒部市</li> <li>●管理者： 関西電力株式会社</li> <li>●規模： 橋長75m 最大支間長 29m</li> <li>●年代： 昭和9(1934)年</li> <li>●形式： 鋼橋・フィーレンデール橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	黒部川第2発電所に山口文象がデザインした赤い橋。戦前に架けられた橋で、河川に架かるこの形式の橋は日本に2つしか残っていない(もう1つは豊海橋であり、これも山口文象による)。黒部渓谷のランドマークとなっている。
		山に佇む橋	50	猿橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 山梨県大月市</li> <li>●管理者： 大月市</li> <li>●規模： 橋長30.9m 幅員3.3m</li> <li>●年代： 不詳(620年?)</li> <li>●形式： 木橋・刎桁橋</li> <li>●その他： 国名勝、百濟からの帰化人により架橋</li> </ul>	日本三奇橋のひとつ。兩岸の岩盤から刎ね木を張り出し中央で繋ぐと云う、深い谷に橋脚なしで橋を架ける際の、吊り橋に替わる当時の形式。雨による木材腐食保護のために設けた、刎ね木や小屋根が形態的な特徴。現存する唯一の刎橋。
No. 51 	No. 52 	山に佇む橋	51	<small>かっぱ</small> 河童橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 長野県松本市</li> <li>●管理者：</li> <li>●規模： 橋長36.6m、幅3.6m</li> <li>●年代： 明治43(1910)年</li> <li>●形式： 鋼ケーブル木橋・吊り橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	明治43年に初代の吊り橋が架けられ、その後数回の架け替えを経て、1997年に現在の橋となる。美しい自然景観を損なわないように木造で造られ、多くの観光客を通す今は、維持管理が十分な点が景観上の規範となるポイントである。
		川を跳ぶ橋	52	りんどう橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 長野県上田市</li> <li>●管理者： 上田市</li> <li>●規模： 橋長51.35m、トラス支間31.85m、幅員3m</li> <li>●年代： 平成19(2007)年</li> <li>●形式： 鋼橋・ポニートラス橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	110年前にドイツより輸入された初代は鹿児島で鉄道橋に、後に千曲川で80年近く鉄道・道路橋に利用された。建設に注がれた先人の熱意や歴史を後世に伝える橋として、高欄に現代風なアレンジを加え転用した。レトロフィットの好例。
No. 53 	No. 54 	山に佇む橋	53	岡谷高架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 長野県岡谷市</li> <li>●管理者： 中日本高速道路株式会社</li> <li>●規模： 橋長1489m 最大支間長148m</li> <li>●年代： 昭和61(1986)年</li> <li>●形式： コンクリート橋・ラーメン橋</li> <li>●その他： 1986年田中賞</li> </ul>	我が国最大規模の高速道路高架橋として、岡谷市街の上空約60mに雄々しい姿を見せる。部材断面に曲面を多用した設計が景観上の配慮はもちろん、つらら対策、電波障害防止などに効果を上げている。
		街中に映える橋	54	大手橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 長野県木曾郡木曾町</li> <li>●管理者： 木曾町</li> <li>●規模： 橋長34m 幅員5.5m</li> <li>●年代： 昭和11(1936)年</li> <li>●形式： コンクリート橋・アーチ橋</li> <li>●その他： 選奨土木遺産</li> </ul>	中島武設計。鉄筋コンクリートローゼ桁橋としては世界最初のもの。アーチリブや補剛桁部材の縁取りや、上横支材の下縁の繊細な曲線など、人に近い構造物のデザインとして、参考にするべき点は今も多い。
No. 55 	No. 56 	山に佇む橋	55	白川橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 岐阜県大野郡白川村</li> <li>●管理者： 中日本高速道路株式会社</li> <li>●規模： 橋長235m 最大支間長107m 幅員11.3m</li> <li>●年代： 平成12(2000)年</li> <li>●形式： 鋼橋・桁橋</li> <li>●その他： 土木学会デザイン賞(2004)優秀賞</li> </ul>	この橋梁は目だたないことを目標に計画された橋である。合掌集落から見えなように縦断を下げ、構造物のボリューム感を減らすため、橋台をトンネルと一体化にするなどの工夫をしている。また橋の色彩も、周辺環境に調和している。
		海や湖を跨ぐ橋	56	浜名湖橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地： 静岡県浜松市</li> <li>●管理者： 中日本高速道路株式会社</li> <li>●規模： 橋長603m 最大支間長140m 幅員11m</li> <li>●年代： 昭和43(1968)年</li> <li>●形式： 鋼橋・箱桁橋</li> <li>●その他： 1968年田中賞</li> </ul>	中央支間は完成当時国内最長を誇り、鋼橋では世界初のヤジロベエ工法が採用された。軽くS字を描く平面線形が景色に変化を与え、湖岸から盛土をせり出して橋台を設けるなど、自然との融合を図る景観検討がなされた先進的な事例。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 57 	No. 58 	山に佇む橋	57	東名足柄橋	●所在地：静岡県駿東郡小山町 ●管理者：中日本高速道路株式会社 ●規模：橋長370m 最大支間長185m 幅員14.5m ●年代：平成3(1991)年 ●形式：コンクリート橋・斜張橋 ●その他：1991年田中賞	工業デザイナー・柳宗理のデザイン。既存の東名高速道路を斜めに跨ぐため斜張橋として計画された。一般にPC斜張橋の主塔は太い印象となりがちであるが、曲面や青色のスリットを備えることで、主塔を引き締めた印象としている。
No. 59 	No. 60 				川を跳ぶ橋	58
		街中に映える橋	59	若宮大通公園高架橋	●所在地：愛知県名古屋市中区 ●管理者：名古屋高速道路公社 ●規模： ●年代：昭和63(1988)年 ●形式：鋼橋・桁橋 ●その他：	
No. 61 	No. 62 	川を跳ぶ橋			60	おわり尾張大橋
		海や湖を跨ぐ橋	61	おうのうら麻生の浦大橋		
No. 63 	No. 64 	山に佇む橋			62	南禅寺水路閣
		海や湖を跨ぐ橋	63	港大橋		
No. 63 	No. 64 	街中に映える橋			64	緑地西橋 (元心齋橋)



■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 65 	No. 66 	海や湖を跨ぐ橋	65	かもめ大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大阪府大阪市住之江区</li> <li>●管理者：大阪市</li> <li>●規模：橋長442m 最大支間長240m</li> <li>●年代：昭和50(1975)年</li> <li>●形式：鋼橋・斜張橋</li> <li>●その他：1975年田中賞</li> </ul>	合計80本のケーブルで荷重を分散させた、日本初の本格的なマルチケーブルの橋梁。両翼を広げたような雄大な形態が、カモメを連想させる優美な橋である。特に、夕陽を背景に浮かび上がる橋のシルエットが美しい。
		街中に映える橋	66	さくらのみや 桜宮橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大阪府大阪市北区～都島区</li> <li>●管理者：近畿地方整備局大阪国道事務所</li> <li>●規模：橋長188m 最大支間長104m 幅員24.5m</li> <li>●年代：昭和5(1930)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：選奨土木遺産、3ヒンジアーチ橋</li> </ul>	戦前における日本最大のアーチ橋。中央にもヒンジを有する本体構造は、架橋地の地盤が悪いことに配慮して採用された。ヒンジ部を絞ったアーチ形態や橋の袂の橋頭堡が個性を高めてた、機能主義の構造デザインの好例である。
No. 67 	No. 68 	街中に映える橋	67	川崎橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大阪府大阪市北区～都島区</li> <li>●管理者：大阪市</li> <li>●規模：橋長129m 最大支間長88m 幅員5.8m</li> <li>●年代：昭和53(1978)年</li> <li>●形式：鋼橋・自転車・歩行者専用斜張橋</li> <li>●その他：1978年田中賞、浪速の名橋50選選定橋</li> </ul>	中之島公園と千里の万博記念公園を結ぶ大規模自転車道の一環として架橋された。石貼りの重厚な橋脚上に、洗練された形の支笈が乗り、その上にスリムなタワーとスレンダーな桁が良好なバランスで跳ぶ、景観設計の好例である。
		街中に映える橋	68	天神橋 (なにわ3大橋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大阪府大阪市中央区～北区</li> <li>●管理者：大阪市</li> <li>●規模：橋長211m 最大支間長62m 幅員22.0m</li> <li>●年代：昭和9(1934)年</li> <li>●形式：鋼橋・3連2ヒンジアーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	中之島の剣先に架けられた扁平アーチ橋は、水都大阪の代表的な河川景観を呈している。3連の軽快なアーチの両端に重厚なコンクリートアーチで全体を引き締めている。後年、剣先に螺旋形のスロープが設けられ、同時に美装化された。
No. 69 	No. 70 	街中に映える橋	69	天満橋 (なにわ3大橋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大阪府大阪市中央区～北区</li> <li>●管理者：大阪市</li> <li>●規模：橋長151m 最大支間長61m 幅員19.0m</li> <li>●年代：昭和10(1935)年</li> <li>●形式：鋼橋・桁橋(ゲルバー式)</li> <li>●その他：</li> </ul>	設計担当者が「のびのびとした、鳥が翼を広げたような形」と表現した本橋は、外観上のバランスが良好である。戦後、自動車交通の発達により本橋が交通上のネックになり、昭和45年に在来の橋の上に並行して高架橋が建設された。
		街中に映える橋	70	なにわ 難波橋 (なにわ3大橋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大阪府大阪市中央区～北区</li> <li>●管理者：大阪市</li> <li>●規模：橋長190m 幅員21.8m</li> <li>●年代：大正4(1915)年</li> <li>●形式：鋼橋・桁橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	鋼製2ヒンジアーチの本橋は、中之島公園と一体で都市景観を創造している。装飾的な下部工、市章を組み込んだ高欄、華麗な照明灯、親柱上のライオン彫刻、さらに公園へ降りる広い石造階段など、最大限の意匠設計が施されている。
No. 71 	No. 72 	街中に映える橋	71	淀屋橋・大江橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大阪府大阪市中央区～北区</li> <li>●管理者：近畿地方整備局大阪国道事務所</li> <li>●規模：橋長54m・82m 幅員36.5m</li> <li>●年代：昭和10(1935)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・アーチ橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	懸賞募集によって採用された本橋のデザインは、近隣建築を模した意匠が周辺の雰囲気と調和している。本橋は現在大阪市民が最も魅力を感じる橋と言われ、利用されている。身近であることが愛着が持たれる大きな要因であろう。
		海や湖を跨ぐ橋	72	明石海峡大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：兵庫県神戸市垂水区～淡路市</li> <li>●管理者：本州四国連絡高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長3911m 最大支間長1991m 幅員35.5m</li> <li>●年代：平成10(1998)年</li> <li>●形式：鋼橋・吊り橋</li> <li>●その他：1997年田中賞</li> </ul>	若戸大橋以来、関門橋、因島大橋等、様々な工学的経験を経て、これらで培った橋梁技術や新たな技術開発を駆使して世界最長の吊り橋が造られた。外観は関門橋以来基本的に不変であり、これが我が国の文化を物語っている。



■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 73 	No. 74 	川を跳ぶ橋	73	むこ 武庫大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：兵庫県尼崎市～西宮市</li> <li>●管理者：近畿地方整備局阪神国道事務所</li> <li>●規模：橋長208m</li> <li>●年代：大正15(1926)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・開腹アーチ橋</li> <li>●その他：選奨土木遺産</li> </ul>	低水敷は六連の軽快なアーチが重厚感のある橋脚に支えられ、高水敷には装飾的な充腹アーチが連なる。その間にバルコニーを兼ねた幅広の橋脚を置いて、都市近郊の幹線道路に相応しい風格と、変化のある景観を創り出している。
No. 75 	No. 76 	海や湖を跨ぐ橋	75	とまた 苦田大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：岡山県苫田郡鏡野町</li> <li>●管理者：鏡野町</li> <li>●規模：橋長230m 幅員7.0m</li> <li>●年代：平成15(2003)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・V脚ラーメン橋</li> <li>●その他：2004年グッドデザイン賞、土木学会デザイン賞(2007)最優秀賞</li> </ul>	ダム湖のランドマークとなるシンボル性と、コスト削減の要請を両立させた橋。「懸垂曲線形の桁断面」を効果的に見せる変断面の側面シルエットやV脚の採用は、構造的・施工性・経済性の観点からも合理的である。
No. 77 	No. 78 	街中に映える橋	76	鶴見橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：広島県広島市中区～南区</li> <li>●管理者：広島市</li> <li>●規模：橋長97m 最大支間長35m 幅員31.0m</li> <li>●年代：昭和63(1988)年</li> <li>●形式：鋼橋・桁橋</li> <li>●その他：土木学会デザイン賞(2001)優秀賞</li> </ul>	桁橋の最外桁を箱桁とし、床面の底部を長く取り桁に陰影をつくることで、橋をスレンダーに見せている。支間割り、変断面の桁曲線、橋脚、橋上施設など、すべてが丁寧な、かつ抑制の効いたデザインがなされた好例である。
No. 79 	No. 80 	海や湖を跨ぐ橋	77	いんのしま 因島大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：広島県尾道市</li> <li>●管理者：本州四国連絡高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長1270m 最大支間長770m 幅員26.0m</li> <li>●年代：昭和58(1983)年</li> <li>●形式：鋼橋・補剛トラス吊橋</li> <li>●その他：</li> </ul>	瀬戸内海の向島と因島を結ぶ吊り橋。布刈り瀬戸は主要航路のため、橋桁は満潮時の海面より50mの高さが必要であり、その支間は建設当時日本最長であった。我が国の吊橋の中で、シルエットが最も美しい橋の1つと云えよう。
		海や湖を跨ぐ橋	78	たたら 多々羅大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：広島県尾道市～愛媛県今治市</li> <li>●管理者：本州四国連絡高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長1480m 最大支間長890m 幅員30.6m</li> <li>●年代：平成11(1999)年</li> <li>●形式：鋼橋・斜張橋</li> <li>●その他：1998年田中賞</li> </ul>	しまなみ街道の一部を構成する世界最長で、かつ美しいデザインの典型と云える斜張橋。計画当初は吊橋であったが、架橋技術の進歩と景観に配慮した結果、斜張橋となった。フランスのノルマンディー橋と姉妹橋である。
		山に佇む橋	79	きんたい 錦帯橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：山口県岩国市</li> <li>●管理者：岩国市</li> <li>●規模：橋長193m 最大支間長35m 幅員5.0m</li> <li>●年代：延宝元(1673)年</li> <li>●形式：木橋・アーチ橋</li> <li>●その他：国名勝、世界最大の木造アーチ橋</li> </ul>	日本三奇橋のひとつ。杭州の西湖に架けられた6連のアーチ橋「錦帯橋」がモデル(2004年に姉妹橋指定)。石垣状の強固な橋脚に支えられる、太鼓橋状の木製5連アーチ。アーチ曲線には懸垂曲線が採用されている。
		山に佇む橋	80	かずら橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：徳島県三好市</li> <li>●管理者：三好市</li> <li>●規模：橋長45m 幅員2m</li> <li>●年代：不詳</li> <li>●形式：木橋・吊り橋</li> <li>●その他：国重要有形民俗文化財</li> </ul>	日本三奇橋のひとつ。架橋年次は不詳だが、大正時代に一度、ワイヤーを使った吊り橋に架け替えられた。しかし1928年、地域振興目的で復元され、現在も3年に一度の架け替えを繰り返し、姿を維持している。

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 81 	No. 82 	野を駆ける橋	81	四国横断自動車道 高松西IC～ 高松東IC区間	●所在地：香川県高松市 ●管理者：西日本高速道路株式会社 ●規模：全長12.9km ●年代：平成15(2003)年 ●形式：コンクリート橋・鋼橋・複合橋・桁橋 ●その他：土木学会デザイン賞(2003)優秀賞	遠景の中では讃岐平野の中で実にのびやかに、近景ではそのボリュームに対して圧迫感を感じさせない。路面の横断勾配を中央を低くし配水管を外環上見え難くしたり、殊に異橋種間の桁高等のすりつけに意が配られている。
No. 83 	No. 84 				海や湖を跨ぐ橋	82
		山に佇む橋	83	鞆橋 <small>まや</small>	●所在地：香川県仲多度郡琴平町 ●管理者：金刀比羅宮 ●規模：橋長24m 幅員4.5m ●年代：明治2(1869)年(架橋位置移動：明治38(1905)年) ●形式：木橋・桁橋 ●その他：国登録有文	刀の鞘の様な反りが屋根に設けられていることから命名されたと云われる。銅葺唐破風造の屋根付き橋は、風雨に耐える構造デザインの一例である。現在は、金刀比羅宮の例大祭(10月10日)で、御神輿渡御が行われる時のみ通行出来る。
No. 85 	No. 86 	海や湖を跨ぐ橋	84	長浜大橋	●所在地：愛媛県大洲市 ●管理者：愛媛県 ●規模：橋長226m 可動部支間長18m 幅員5.5m ●年代：昭和10(1935)年 ●形式：鋼橋・トラス/可動橋 ●その他：国登録有文、バスキュール式	中央部の18メートルを跳ね上げて開閉するバスキュール式(跳ね上げ式)可動橋で、現存する道路開閉橋としては日本最古。当時の西村兵太郎町長が橋の建設を提案し実施したが、そのメカニク的な形状が当時は理解されなかった。
		川を跳ぶ橋	85	四万十川・屋内大橋 (口屋内沈下橋)	●所在地：高知県四万十市 ●管理者：四万十市 ●規模：橋長241m 幅員5.6m ●年代：昭和30(1955)年 ●形式：コンクリート橋・桁橋 ●その他：	多くの沈下橋が、鋼やコンクリートの杭を橋脚に用いるが、本橋は川底から直接コンクリートの橋脚を立ち上げ、変断面の桁と一体的な美しさを形作っている。洪水時にその通過機能を放棄する姿は、自然と共生する意思の表れである。
No. 87 	No. 88 	川を跳ぶ橋	86	四万十川橋	●所在地：高知県四万十市 ●管理者：高知県 ●規模：橋長508m 最大支間長54m 幅員5.9m ●年代：大正15(1926)年 ●形式：鋼橋・下路単純ワーレントラス橋 ●その他：	通称「赤鉄橋」と呼ばれ地域に親しまれる本橋は、河口から約10Kmの地点に架かる道路橋である。架橋当時、四国で一番大規模な鉄橋であり、その外観は、広々とした河川景観の中で上に凸型の曲弦トラスの連続するリズムが心地よい。
		海や湖を跨ぐ橋	87	若戸大橋	●所在地：福岡県北九州市戸畑区～若松区 ●管理者：北九州市道路公社 ●規模：橋長680m 最大支間長367m 幅員15m ●年代：昭和37(1962)年 ●形式：鋼橋・吊り橋 ●その他：	北九州工業地帯の真ん中に架かる橋。日本近代吊橋の原点として、すべて日本独自の技術を用いた先駆的な事例であり、その技術は関門橋、本州四国連絡橋へ引き継がれた。真っ赤な色彩は、工業地域の高度成長を鼓舞する象徴となった。
No. 87 	No. 88 	海や湖を跨ぐ橋	88	南河内橋	●所在地：福岡県北九州市八幡東区 ●管理者：北九州市 ●規模：橋長133m 最大支間長66m 幅員4.1m ●年代：昭和2(1927)年 ●形式：鋼橋・レンチキュラートラス橋 ●その他：国登録有文、選奨土木遺産	通称「めがね橋」と呼ばれるレンチキュラートラス2連からなる、世界的にも珍しい構造の橋。日本近代製鉄の発祥官営八幡製鉄所の工業用水を確保するために建設されたダム湖の横断道路橋として造られ、現在は歩道として活躍している。



■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
	No. 89	山に佇む橋	89	おぼろ 龐大橋	●所在地：福岡県八女市 ●管理者：八女市 ●規模：橋長293m 支間長172m 幅員11.0m ●年代：平成14(2002)年 ●形式：コンクリート橋・アーチ橋 ●その他：2002年田中賞、デザイン賞(2004)優秀賞	架橋地点の麓から「おぼろ月夜にウサギが飛び跳ねる」姿をイメージしたと云われる本橋は、二股に分岐するアーチリブ形状や、逆V字形の鉛直材などから、躍動感が感じられるデザインとなっている。
					No. 90	(長崎)眼鏡橋
	No. 91	海や湖を跨ぐ橋	91	さいかい 西海橋	●所在地：長崎県佐世保市～西海市 ●管理者：長崎県 ●規模：橋長316m 最大支間長244m 幅員7.5m ●年代：昭和30(1955)年 ●形式：鋼橋・ブレースドリブ固定アーチ橋 ●その他：	当時東洋一の規模で、日本で初めて支間が200mを越えた橋。桁下の伊ノ浦瀬戸は、急潮による渦潮が有名で橋脚は設置できない。本橋は周辺景観との存在感のバランスが絶妙で、プロポーションや、労力を忍ばせるディテールが美しい。
					No. 92	海や湖を跨ぐ橋
	No. 93	山に佇む橋	93	霊台橋	●所在地：熊本県下益城郡美里町 ●管理者：美里町 ●規模：橋長90m アーチ径間28m 幅員5.5m ●年代：弘化4(1847)年 ●形式：石橋・アーチ橋 ●その他：国重文	アーチライズ14.2mのちょうど2倍(直径)がアーチ支間となる、半円形の石造アーチ橋。石造アーチとしては当時最長のアーチ支間を誇った。側壁部の控の石垣形状が特徴的であり、今も現役で地域景観に埋没する橋。
						No. 94
	No. 95	山に佇む橋	95	つうじゆん 通潤橋	●所在地：熊本県上益城郡山都町 ●管理者：山都町 ●規模：橋長84m アーチ径間27m 幅員6.5m ●年代：安政元(1854)年 ●形式：石橋・アーチ橋 ●その他：国重文	橋上部に石造パイプを3列並べ、逆サイフの原理で水を渡す水路橋。農業用水路として今も使われる。アーチを高く積むための鞘石垣、袖石垣は熊本城の石垣からの技術導入。水面からの高さ21.4mは石橋の中では当時第一。
						No. 96



■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 97	No. 98	海や湖を跨ぐ橋	97	てんもん 天門橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：熊本県上天草市</li> <li>●管理者：熊本県</li> <li>●規模：橋長502m 最大支間長300m 幅員6.5m</li> <li>●年代：昭和41(1966)年</li> <li>●形式：鋼橋・トラス橋</li> <li>●その他：天草1号橋、1966年田中賞</li> </ul>	天草五橋中で最大支間を有する1号橋。完成当時は、同形式で世界一の規模。外観は、青く透き通る海上を主張しすぎない存在感で跨いでいる(橋脚バランスは細すぎ)が、内部景観はその幅員が狭いためトラス特有の煩雑さは感じる。
				98	大矢野橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：熊本県上天草市</li> <li>●管理者：熊本県</li> <li>●規模：橋長249m 最大支間長156m 幅員6.5m</li> <li>●年代：昭和41(1966)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：天草2号橋</li> </ul>
No. 99	No. 100	海や湖を跨ぐ橋	99	松島橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：熊本県上天草市</li> <li>●管理者：熊本県</li> <li>●規模：橋長177m 最大支間長126m 幅員6.5m</li> <li>●年代：昭和41(1966)年</li> <li>●形式：鋼橋・アーチ橋</li> <li>●その他：天草5号橋</li> </ul>	天草五橋の5号橋で、パイプで構成されたアーチ橋はわが国でも例が少なく、支間も当時日本一であった。本橋は、まわりの風景に太く赤いパイプが目立ち、近代的な景観を創造している。一方で自然景観には調和しないとの意見もある。
				100	みょうぼん 別府明礬橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大分県別府市</li> <li>●管理者：西日本高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長411m 最大支間長235m 幅員21.4m</li> <li>●年代：平成元(1989)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・アーチ橋</li> <li>●その他：1989年田中賞</li> </ul>
No. 101	No. 102	川を跳ぶ橋	101	イナコスの橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大分県別府市</li> <li>●管理者：別府市</li> <li>●規模：橋長36m 幅員2.0~2.9m</li> <li>●年代：平成6(1994)年</li> <li>●形式：鋼橋・石橋・サスペンアーチ橋(張弦梁)</li> <li>●その他：1994年田中賞、デザイン賞(2005)優秀賞</li> </ul>	緊張感のある美しい橋。上向きの曲率を持つ花崗岩の路面、下向きの曲率を持つ鋼材(7/16")が、アーチと吊システムを構成し、共同して荷重に抵抗する合理的な構造である。豊富な経験と卓越した技術力を持つ川口衛氏の実作。
				102	やばけい 耶馬溪橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：大分県中津市</li> <li>●管理者：大分県</li> <li>●規模：橋長116m</li> <li>●年代：大正12(1923)年</li> <li>●形式：石橋・アーチ橋</li> <li>●その他：県有文</li> </ul>
No. 103	No. 104	川を跳ぶ橋	103	西田橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：鹿児島県鹿児島市</li> <li>●管理者：鹿児島県立石橋記念館</li> <li>●規模：橋長50m 幅員6.2m</li> <li>●年代：弘化3(1846)年</li> <li>●形式：石橋・アーチ橋</li> <li>●その他：県有文</li> </ul>	平成5年8月の集中豪雨を受け、平成12年に甲突川改修と併せて石橋記念公園に移設復元された。西田橋のデザインは、その本体の美しさは基より木橋時代の青銅擬宝珠や高欄など、藩の威光を示す橋として岩永三五郎により整備された。
				104	はえぼる 南風原高架橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：沖縄県中頭郡西原町~島尻郡南風原町</li> <li>●管理者：西日本高速道路株式会社</li> <li>●規模：橋長828m</li> <li>●年代：平成8(1996)年</li> <li>●形式：コンクリート橋・アーチ橋</li> <li>●その他：1996年田中賞、デザイン賞(2002)優秀賞</li> </ul>

■【橋梁分野】選定候補リスト

主な写真	分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
<p>※特記無き写真は、大日本コンサルタント株式会社が撮影</p>		<p>凡例</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>●規模： 橋長、支間長…1m単位に四捨五入(m) 幅員…総幅員(m)</li> <li>●その他： 田中賞…土木学会田中賞作品部門 土木学会デザイン賞・デザイン賞…土木学会景観・デザイン賞 選奨土木遺産…土木学会選奨土木遺産</li> </ul>	

## ●橋梁分野における規範事例選定の考え方

### (1) 事例選定のポイント

#### ① 選定対象

- ・前項で抽出した規範候補（104 事例）から選定した。

#### ② 選定のポイント

- ・橋梁部会の判断を踏まえ、規範事例の選定に関するポイントを以下に整理した。

##### 【ポイント1 橋梁の架橋位置】

- ・橋梁を分類する基準は、「形式」と「材料」が一般的である。しかし、これらの区分は専門家には理解しやすいが、専門家以外の方々にとっては馴染みが薄い。橋梁デザインを考える上では「橋と周辺景観との調和」、すなわち架橋位置がもっとも重要なポイントである。

##### 【ポイント2 洗練された形態】

- ・地形や風景は不変ではない。しかし、構造物の形そのものは存在している以上不変であり、また中・近景においては橋の形がデザイン評価の主題となる。したがって、橋は周辺との調和はもとより、単体としての形が洗練されている必要がある。

##### 【ポイント3 メッセージの発信】

- ・個性的な姿かたちから、時代や設計者のメッセージが感じられる場合がある。これを読みとり、調査し、後世に伝えることで、次の良いデザインが生まれる。

##### 【ポイント4 橋梁群としての考え方】

- ・橋単体としてだけでなく、ある範囲で計画的に配置（対比等、関係のデザイン）された「橋梁群」として考えられた都市デザインの発想が含まれている事例を取り上げる。

##### 【ポイント5 網羅性への配慮】

- ・選定の際には、「時代背景」、「形式」、「材料」、「デザイン意図」（都市、構造、人、環境など）等を極力網羅するように配慮した。

上記のポイントを踏まえ、以下の項目に着目した規範事例を選定した。

- 1) 伝統的な橋
- 2) 地形になじむ橋
- 3) 造形表現（構造デザイン、メッセージ性、都市コンテクスト）が明快で美しい橋
- 4) 人の利用・居心地に優れた橋



## (2) 事例選定の考え方

世界に名橋と言われるものは数多い。しかしながらその名橋たる由縁は、様々である。橋は古来より、その存在、形態、美しさなどから、人々の関心を集めて来た土木構造物である。名橋 100 選といった類をはじめ、絵画・写真・音楽・詩歌・文章など芸術文化の中にも数多く登場する。橋梁美学という言葉もある。このように多くの人が感心を寄せる橋であるが、そこには色々な評価の視点がある事がわかる。

今回の規範事例を集めるに当たっては、何をもって規範とするかというところから議論をはじめた。土木の景観・デザインという分野から考えた橋の規範とは何かと考えたとき、それは、単に、工学的に優れているだけでは不十分であることは、上記の例からみても明らかであろう。魅力ある橋であるためにはそれに加えて、何かが必要であると思われるが、その何かを明快に絞ることは、実は大変難しい事である。

基本的には、評価する人によって異なる（同じではない）事は当然で、様々な意見はあろうが、ここでは橋自体の形態やディテールのデザインが魅力的であるだけでなく、周囲の景観、環境と一体となって橋の存在や、橋を含めた風景そのものが魅力的である様な事例をもって規範とするのが良いのではないかと考えた。つまるところ、「そこにその橋が存在する事の価値」が問題なのではないかという事である。それは、技術的、文化的、地形と風土（自然環境、生活環境）など様々な側面からの総合的検討から生み出されるものであろうが、事例によってそれを明らかにする。あるいは、その構想、発想のプロセスを明らかにしておく事は、現在の我々が、橋を計画し設計する際に大いに参考になるものと考えられる。

そのためには、まず広い範囲で候補となる橋の事例を集める事からはじめることにした。橋そのものとそれがよって立つ場所（立地）とをセット

で考えて、我々が心に残る、あるいは気になる橋を 100 橋を目標にリストアップする作業を行い、その中から 10 橋程度を規範事例として採り上げる方針で臨んだが、見落としがちな様、広く網をかぶせるためにも、既往の文献資料（例えば、世界の橋(森北出版)、日本の橋(日本橋梁建設協会)、新日本の橋(同)、田中賞の橋(土木学会)等々)も参照しつつ、候補を抽出した結果が、リストの約 100 橋である。なお、ここではあえて鉄道橋を除いているが、その理由は、鉄道橋は元来、機能中心で自己完結的な設計がなされるため、道路橋のように必然的に周辺との関わりに配慮する事が少ない。勿論、碓氷橋の様に、土木遺産としてだけでなく、景観的にも美しく参考となる橋もいくつかあるが、デザイン的には見るべきものが少なく、道路橋に絞っても規範事例としては十分であると考えた。

この中から規範事例として 10 橋を選んだのであるが、前述の様な規範の考え方に則した選定の要点は、以下の様である。

錦帯橋は木橋であり、過去の土木遺産的な橋で現在このような橋を作ることとは考えられないので異色に映るであろうが、最近の修復工事で解明されたその構造デザインや材料の巧みな使い方は当時の技術水準では最先端のものであり、我が国の独創で世界に誇れるものである。その挑戦的なデザイン精神は現在でも決して色あせていない。その計画、設計の考え方（課題への対処の方法）は現在にも通用し大いに参考となるものである。横向大橋も錦帯橋と同じく技術的内容は異なるが、立地条件に対応して革新的な構造デザインに挑戦した事例である。

永代橋・清洲橋は、隅田川の震災復興橋梁群の中で、都市の中の河川という立地を考えたときの規範事例として選定した。当時の材料や技術は、現代では過去のものであるが、都市景観の一翼を担うというその設計思想や、一貫して細部まで行き届いたデザインは現代にも十分通じるものであ

る。

武庫大橋は、その立地場所から都市近郊の文化と地域の雰囲気を読み取る景観を創出するべくデザインされた事例であり、天神橋は、都市計画との関連を意識して計画された例である。いずれもかなり古い時代の橋であるが、都市空間との関わりを考える重要性を教えてくれるものである。一方、現在の技術水準における都市内河川橋としては、都市空間の一部として一体化して細部まで行き届いたデザインがなされた鶴見橋を選定した。

海や川、谷など大きな地形との整合も、大きな課題である。西海橋は、深く狭い海面をまたぐ優美なアーチの好例であり、十王川橋は、風景の中での調和、融合、対比といったような橋梁美学的な発想でなく、その場所の地形に合った合理的な構造形態を基本にして形を洗練させていくという構造デザインの思考プロセスをとった橋の一つの典型である。広い海面を渡る橋の例としては、横浜ベイブリッジと牛深ハイヤ大橋をとり上げた。前者は都市空間、後者は自然空間の例である。又、ダム湖の水面を渡る橋の例として苦田大橋を選定した。

以上、いずれも橋単体のみならず、その場所に風景として一体として見た場合にも、美しい景観として、見る者に感動を与える橋であり、国が策定の景観ガイドラインの評価軸として参考にすべきものであると考える。なお、個々のディテールにわたり、構造的にもデザインのにも思い切った事が可能な歩道橋について、まとめて一項目を設けた。

土木デザイン集成編集小委員会 道路・橋梁部会長  
大日本コンサルタント株式会社  
田村 幸久

【橋梁分野】規範事例一覧

区分		事例対象	テーマ（副題）	特徴	
伝統的な橋		錦帯橋 (山口県)	守り継がれてきた橋づくりの 技と郷土の風景	<ul style="list-style-type: none"> <li>最初の架橋（1673）から 300 年以上経た現在にまで、その存在が維持されてきた日本オリジナルの橋。構造の姿そのものが風景を形成している点でも現代の規範となりうる。</li> <li>洪水に対抗するための河床の敷石、橋脚形状の工夫、当時としては破格の最大支間を実現すべく巧みな木組みを刳ね出しながらアーチを形成した工夫など、架橋における課題解決の手法は現代においても十分通じるものが多い。</li> </ul>	
地形になじむ橋		西海橋 (長崎県)	架構の美と品格をあわせもつ 日本初の長大橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>繊細かつダイナミックな橋梁が針尾瀬戸を一跨ぎするスケール感のバランスのよさが特徴。</li> <li>戦後における長大橋建設のさきがけであり、近代的な橋が観光資源になることを示した最初の橋でもある。</li> </ul>	
		横浜ベイブリッジ (神奈川県)	構想以来 40 年をかけた 300 万 都市のシンボル	<ul style="list-style-type: none"> <li>都市の大動脈を担う巨大構造物でありながら、適切な構造の選択とデザイン配慮、そして有力な視点場が存在したことにより、横浜の新名所として定着した。</li> <li>デザイン：M+M デザイン事務所</li> </ul>	
造形表現が 明快で 美しい橋	構造デザイン	永代橋・清洲橋 (東京都)	日本の設計技術の礎を築いた 帝都復興のシンボル	<ul style="list-style-type: none"> <li>復興局の隅田川橋梁群として取り上げる。特にこの 2 橋は、重量感のある永代橋、繊細な清洲橋として対比の関係が明確である。</li> <li>欧州の橋に範をとっているものの、それぞれに個性があって美しく、脚部や橋台部にいたるまで橋の構造的性質を生かした入念な造形処理が施されている。</li> </ul>	
		横向大橋 (福島県)	架橋条件を活用した独創の構 造設計	<ul style="list-style-type: none"> <li>曲線橋、高橋脚、といった架橋条件を巧みに利用した合理的かつ斬新な構造設計により、周辺の自然景観にしっかりと収まるシンプルでスレンダーな構造物に仕上げている。</li> <li>設計：星野邦男</li> </ul>	
		十王川橋 (茨城県)	設計作法としての「連続性・リ ズム・アクセント」の具現化	<ul style="list-style-type: none"> <li>橋梁区間全体をトータルに計画した結果として、渓流部をまたぐ最大支間が必要な箇所に V 脚ラーメンを配置して、橋全体の連続性、風景の創造、および地形との調和に配慮されている。</li> <li>桁高変化、V 脚角度、など細部にわたり綿密な計画がされている</li> </ul>	
	都市（地域） コンテキスト	メッセージ性	牛深ハイヤ大橋 (熊本県)	設計コンセプト「一本の線」を 具現化した断面デザイン	<ul style="list-style-type: none"> <li>現代社会を支える自動車交通網整備においては、船舶航行などの桁下空間の利用制約から架橋地周辺の地形のスケール感を越えた構造物が要求される事が多くなってきている。この事例では、橋梁計画の上で操作可能である線形計画、橋梁形式の選択とその断面設計において、独創的なアイデアを導入する事で見事に解決している。</li> </ul>
		天神橋 (大阪府)	街を見晴らす都市河川の橋	<ul style="list-style-type: none"> <li>大阪市の第一次都市計画事業の橋梁。中ノ島の先端部にあつて、3 連の軽快な上路の鋼 2 ヒンジアーチが連なる。難波橋、天満橋とともに江戸期より難波 3 大橋に上げられる。</li> <li>中ノ島周辺の橋梁群は都市の眺望を意識して上路橋が多く、隅田川橋梁群と対比される。昭和 62 年にらせん形のスロープが中ノ島をまたぐアーチに取り付けられた。</li> </ul>	
			武庫大橋 (兵庫県)	昭和初期の時代精神を今に伝 える様式美	<ul style="list-style-type: none"> <li>増田淳設計の 6 連の RC 開腹アーチ橋</li> <li>選奨土木遺産（H18 年度）</li> </ul>
			苦田大橋 (岡山県)	風景の中でのシンボル性を実 現したデザインからの発想	<ul style="list-style-type: none"> <li>コンクリートの可塑性を利用した抑制の効いた美しい造形デザイン</li> <li>現代的課題である、(ダム湖のランドマークとなる) シンボル性と、コスト縮減の要請を両立</li> </ul>
人の利用・居心地に優れた橋		鶴見橋 (広島県)	さりげない心遣いが行き届く ディテールの完成度	<ul style="list-style-type: none"> <li>連続性確保、橋詰広場との連携、など現代における橋梁デザインの定石を高い次元で融合したシンプルで完成度の高い橋。</li> <li>デザイン：M+M デザイン事務所</li> </ul>	
		歩行者専用の橋	歩道橋の可能性を拡大する時 代に応じた発想	<ul style="list-style-type: none"> <li>対象事例：柳宗理氏の提案橋、フランス山歩道橋（線形）、川崎橋（都市）、イナコスの橋（構造）、ブリッジ渋谷 21（都市）、青春橋（構造）、りんどう橋（転用）、汽車道（転用）</li> </ul>	



規範事例集【橋梁編】

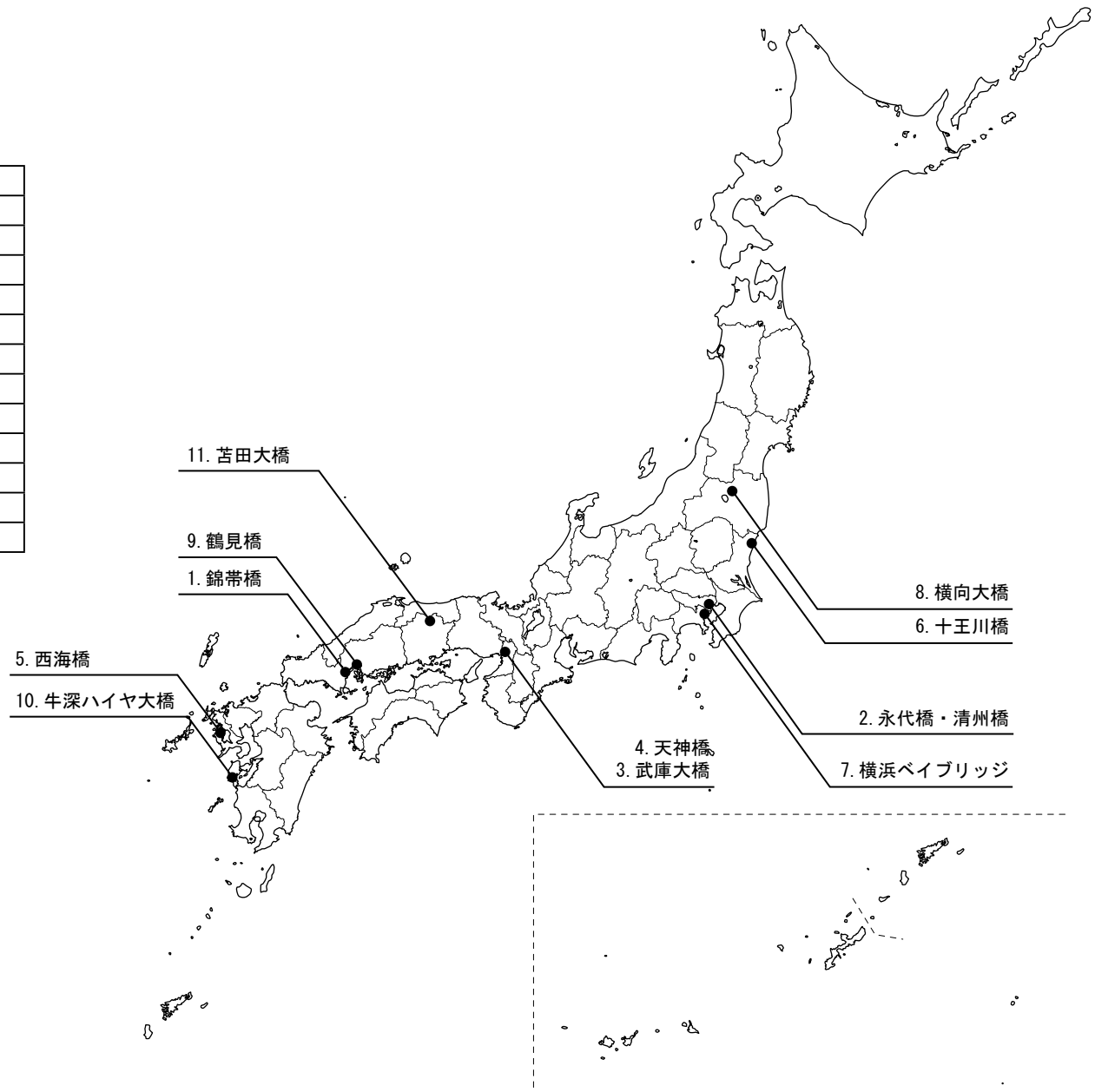
## 目 次

事例位置図【橋梁編】	001
1. 錦帯橋／守り継がれてきた橋づくりの技と郷土の風景	002
2. 永代橋・清洲橋	
／日本の設計技術の礎を築いた帝都復興のシンボル	006
3. 武庫大橋／大正後期の時代精神を今に伝える様式美	012
4. 天神橋／街を見晴らす都市河川の橋	016
5. 西海橋／架構の美と品格をあわせもつ日本初の長大橋	018
6. 十王川橋／構造デザインの実践	020
7. 横浜ベイブリッジ	
／構想以来40年をかけた300万都市のシンボル	024
8. 横向大橋／架橋条件を巧みに利用した独創の構造設計	028
9. 鶴見橋／さりげない心遣いが行き届くディテールの完成度	030
10. 牛深ハイヤ大橋	
／設計コンセプト「海上に浮遊した一本の線」を具現化した断面デザイン	032
11. 苫田大橋	
／風景の中でのシンボル性を実現したデザインからの発想	036
12. 歩行者専用の橋／可能性を拡大する時代に応じた発想	038
参考文献リスト	040
図版出典リスト	041

## 事例位置図【橋梁編】

No.	事例対象
1	錦帯橋
2	永代橋・清州橋
3	武庫大橋
4	天神橋
5	西海橋
6	十王川橋
7	横浜ベイブリッジ
8	横向大橋
9	鶴見橋
10	牛深ハイヤ大橋
11	苫田大橋
12	歩行者専用の橋

架橋年代順で整理した。





# 錦帯橋 / 守り継がれてきた橋づくりの技と郷土の風景



## 【諸元】

所在地：山口県岩国市  
 管理者：山口県岩国市  
 設計：上部工／児玉九郎右衛門が大きな貢献をしたと言われる、下部工／湯浅七右衛門  
 規模：橋長 193.3m、  
 最大支間長 35.1 m、  
 幅員 5 m

## 【概要】

岩国の町は、川幅約 200 m の錦川を挟んだ山麓側（西側）に藩主の居館を築き、周囲に諸役所や上級の家臣団を住ませ

た。そして対岸（東側）には、中下級の家臣団の屋敷地や町屋が置かれた、城下町として珍しい町割となっている。そのため、兩岸を結ぶ恒久的な橋が必要とされ、架橋が度々試みられたが、その都度洪水による流失を繰り返していた。そのような状況の中から、洪水に流されない橋として、当時としては並外れて支間の長い錦帯橋が生み出された。

その技術的着想は、中国のアーチ橋や、甲斐の猿橋を参照したと推測されているが、刎木の桁を重ねながら迫り出し、巻金で

これを束ねる画期的な桁組構造は、この橋だけの独創の技術である。さらに、洪水時の水流をまともに受けられない紡錘形断面の石積橋脚や、これによる洗掘を防止する河床に張られた敷石組も見事で美しい。

また、錦帯橋の背景となる城山も、四百年余りの伐採禁止措置によって形成された多樹種、厚樹層の自然林で、清流錦川、錦帯橋の木造美と融合して四季折々に見事な表情を見せ、人々に愛され守られてきた文化的景観そのものである。

## 【沿革】

- 延宝元(1673)年 10月、第三代岩国藩主吉川広嘉により初代創建
- 延宝2(1674)年 5月、洪水により空石積橋脚が崩壊して流失するも、同年中に2代目の橋が完成。この後、さまざまな改良が加えられ、橋板の張り替え、橋体の架け替えも幾度となく行われて1950年までの276年間、空石積橋脚を維持し存続する
- 延宝6(1678)年 鞍木、助木を橋体の補強材料として取付け、現在に至る美しい橋体が完成する
- 大正11(1922)年 「史跡名勝天然記念物保存法(大正8年)」にもとづき「名勝」に指定される
- 昭和25(1950)年 9月、キジア台風により橋脚が崩壊して流失するが、一週間後に市議会が再建声明を発表
- 昭和28(1953)年 昭和26年2月より約2年の歳月を費やし再建する(橋脚構造は、新たにケーソン基礎を築くも、RC心壁は練石積とし、外観を保存する)
- 平成16(2004)年 3月、平成13年から3年計画で進められてきた平成の架け替えが完了する(創建以来15度目)
- 平成17(2005)年 9月、台風により木製橋脚2基が流出するも、それに支えられていた桁部分は流出を免れる



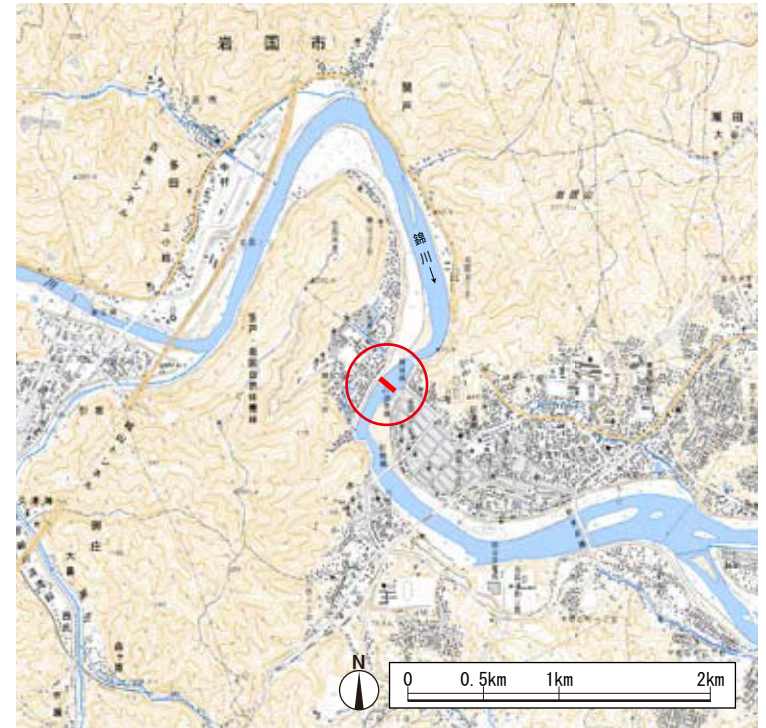
空石積橋脚の頃の錦帯橋（橋脚で80cm、橋台で50cm、現在のものよりも低い）



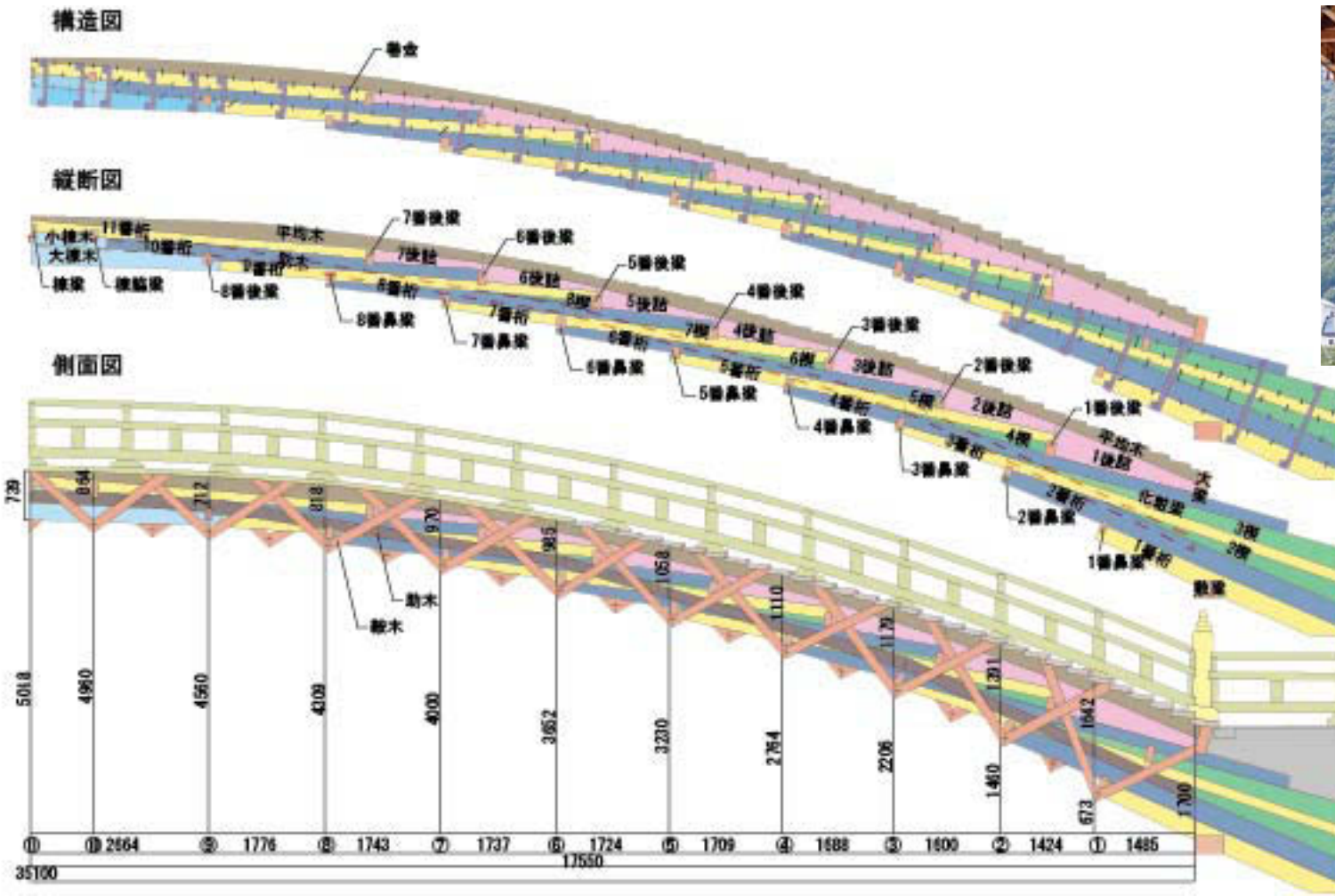
洪水に抵抗する錦帯橋



平成17年9月の台風で橋脚2基が流されるも落橋せず。橋脚は回収・再利用された。



S=1/50000 位置図



鞍木や肋木による繊細な木組みと、安定感のある石積橋脚の組み合わせが、自然景観に調和する

【桁構造の特徴】

刎木の桁を重ねながら迫り出し、巻金で束ねる桁組構造と、創建10年後に加えられた補強部材の役割を果たす鞍木や肋木による、繊細な印象が加わった構造形状が橋体の特徴をなして

いる。規模的にも径間35.1mは現存する木造アーチ橋として世界最長である(現代工法除く)。構造を受け持つ木材に曲げたものはなく、真直ぐなものをずらしながら積み重ねて、全体と

してアーチ形状をかたちづけている。細長い部材にダボをつけてずれを抑え、巻金で全体を一体化する方法は、まさに重ね梁の剛性を高める構造力学の基本であり、当時の人々が経験的

にエンジニアリングのセンスを持ち合わせていた事がわかる。また、その後の実験や計算の結果・考察から、桁には主に軸力が作用しており、全体の挙動もアーチと似通っているので、構

造的にもアーチ橋と理解して問題ない。

また、木材は乾燥等経年変化により部材相互にずれが生じるが、それを吸収する木組みの工夫によって部材の経年的変化にあまり影響を受けずに、全体としてアーチ構造が保たれているところも特筆される。

創建後に取り付けられたトラス構造の鞍木や肋木は、変位や揺れ、さらには桁にかかる応力を低減する重要な構造の役割を担っている事も解明された。

錦帯橋は創建後、数年を経た改良工事で種々の工夫が加えられている。これがもし歩行による橋の揺れを解決するためのものだとすれば、現代の欧州歩道橋の事例にも通じるものがあり、当時どのような状況で鞍木や肋木が取り付けられたのか、想像力がかき立てられる。







れを持つケーソン基礎の上にコンクリートの心壁を有する練石積橋脚が建造されたが、その断面形状や石積みの様子は、歴史を重視し、変わらぬ姿とされた。

一方、橋脚内部に仕込まれた桁支承部の構造は変更された。従来は隔て石に桁尻を直接ぶつけ、それを土礫で埋め込む構造としていたが、橋脚心壁の上部のRC支承面に鉄脊を据えこれを桁受けとし、桁の周囲に空気を流通させる構造に改良した。

なお、平成の架替えを機に、文化財的価値判断を背景に、橋脚を創建当時の空石積に戻す事が検討された。結果として、現在

の橋脚をそのまま使用することとしたが、その判断理由は下記の通りである。

- ・過去において2回流出したという事実は無視しえない。
- ・空石積研究が十分でなく、その耐震性が確保出来ない。
- ・現在のケーソン基礎を含む橋脚構造は、今後数十年は健全であると判定された。
- ・従前の方法に戻した場合、桁端部の腐朽が進み、架け替え周期が短くなる懸念がある。

#### 【耐久性向上の工夫】

木部を腐朽させないため、漏水や雨水等の滞留を防止する構

造的な工夫が重要で、本橋には種々の工夫が凝らされている。

すなわち、アーチの全体形態が水を流し、橋板（敷板+段板）は屋根代わりとなって各々水勾配が付けられて配置されている。また、部材はヒノキを用いて外壁とし、部材の端部は鼻板で覆い隠されている。

それでも、敷板の継ぎ目等からの漏水は防ぎきれず、平成の掛替え前の橋では振留、後梁、鼻梁、鞍木に腐朽が見られた。ただし、アーチを構成する主部材に腐朽は見られず、供用50年の木橋は、極めて健全であった。

#### 【用材の確保】

平成の架替えではヒノキ、アカマツ、ケヤキ、ヒバ、クリ、カシの6種類の木材が用いられた。構造部材として用いることから用材の仕様は厳しく、大径木が必要となるが、岩国周辺での調達は難しく、中部や東北からの調達となった。そこで市は、市有林の中に錦帯橋用材備蓄林を指定し、ヒノキの伐期齢を従来の65年から150年に延ばす計画を進め、平成3年には150年後に夢を託し、ケヤキの苗木2000本を市民の寄付を募って植樹している。風景を形成する橋の材料を地元から生み出そうとする

試みである。生長までの150年は遠い将来ではあるが、錦帯橋が既に300年近く生きてきた事を考えれば、必然とも思える。

#### 【維持管理費用】

本橋は文化財であるため、国や県からの補助金（平成架替では約3億円）を受けている。しかし同時に岩国市では、橋の維持管理のために1966（昭和41）年から、錦帯橋基金として入橋料の積み立てが行われ、残りの約23億円はこの基金と寄付金で賄われた。良いものを長く使うこれからの時代に見習うべき点は多い。



石積橋脚と河床の敷石が美しい



木橋に水は大敵である。地面との接点は石、部材端部は鼻板で覆われている



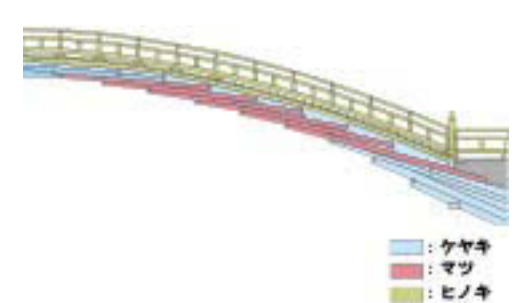
アーチを受けとめるシャープな橋脚形状



河床の敷石は安全な遊び場も提供する



人に接する部分もすべて木材のため定期的な管理は不可欠



主要構造材の木材種類



# 永代橋・清洲橋／日本の設計技術の礎を築いた帝都復興のシンボル



## 【諸元】

所在地：東京都中央区  
～江東区

管理者：東京都

設計：

永代橋／田中豊、竹中喜義

清洲橋／田中豊、鈴木清一

規模：

永代橋／橋長 185.17m、  
最大支間長 100.584m、  
幅員 19.394m

清洲橋／橋長 186.73m、  
最大支間長 91.438m、  
幅員 25.758m

## 【概要】

永代橋と清洲橋は、日本の橋梁技術を世界レベルへ押し上げようと、新技術を積極的に取り入れて設計された「隅田川震災復興橋梁群」の中核的存在である。日本独自の構造を模索するところから設計作業は始められたが、結果としては基本となる構造形式は他国の先進事例を参考にする事に落ち着く。しかし、アイデアを適切に架橋現場に落とし込み、相応しい寸法と形状に設計する力は確かであり、それは橋の美しいプロポーションに結実している。

現在は首都高速道路の高架橋が間に架かり、2橋の関係性を強く意識する事はできないが、互いの存在を対と捉え、上向きのアーチ曲線に対して下向きの吊り形式を選択するなど、都市の文脈にまで意識が及んでいた、計画・設計者のレベルの高さが特筆される。

なお、この意識は、隣接する支流の橋、豊海橋の構造形式選択にも影響を与え、斜材の無い当時としても斬新なフィレンディール構造を採用する判断をもたらしている。

## 【沿革】

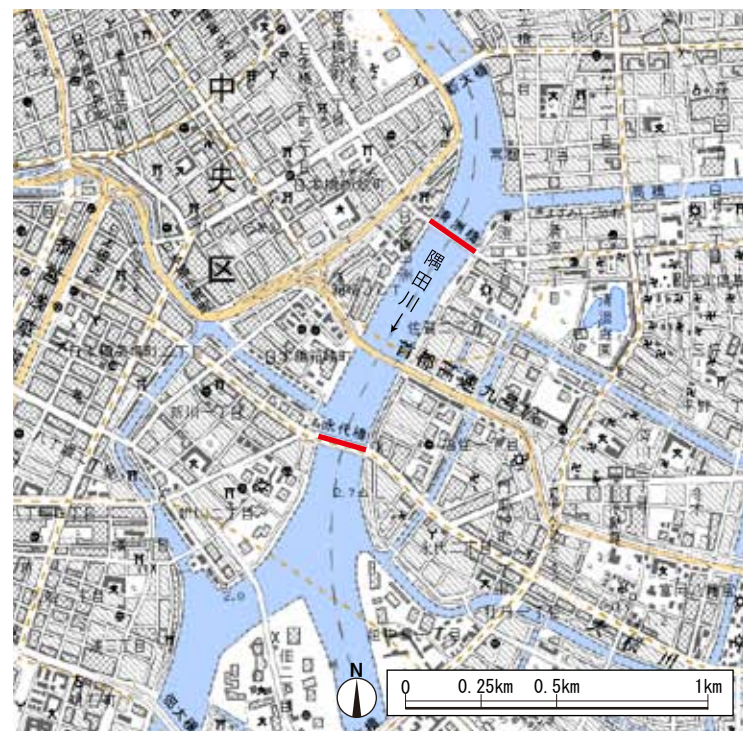
- 元禄元(1688)年 前代までの永代橋は、隅田川最下流に位置する橋梁であり、震災時には明治30年に架けられた3径間のトラス橋があった。一方、清洲橋の位置には「中洲の渡し」があり、橋は存在していない
- 大正12(1923)年 9月1日の関東大震災で、旧永代橋の木製床組が焼落ちた。同月27日帝都復興院が創設され、復興計画の立案作業が始まる
- 大正13(1924)年 2月、復興予算の縮小とともに組織も内務省復興局に縮小されて、計画が実行される。8月時点で永代橋の構造形式が比較検討されており、その後の約2年で詳細設計と下部工ならびに上部工の建設が進められた
- 大正15(1926)年 12月に永代橋供用
- 昭和3(1928)年 3月に清洲橋供用
- 平成12(2000)年 「帝都を飾るツイン・ゲイト」として、土木学会推奨土木遺産の指定を受ける
- 平成19(2007)年 永代橋、清洲橋、勝鬨橋の3橋が重要文化財の指定を受ける



明治30年造のトラス構造の永代橋



都市文脈から形式が決められた豊海橋



位置図 1/25000

## 【復興橋梁のデザイン方針】

復興局と東京市による帝都復興事業では、短期間に425橋という多くの橋梁を架橋しなければならない状況と、質実剛健な橋梁建設により復興の精神を市民に表明する立場から、その橋梁デザインの方針は、当時の『帝都復興事業誌』に、「装飾的橋梁が美しき橋梁なりとするがごとき誤謬を棄てる」、或いは「目的に適える構造を有し、その表現においては充分目的に適える美を有せなければならぬ」と述べられているとおり、大正期の装飾橋梁を否定し、機能主義的な橋梁へと大きく転換するものであった。

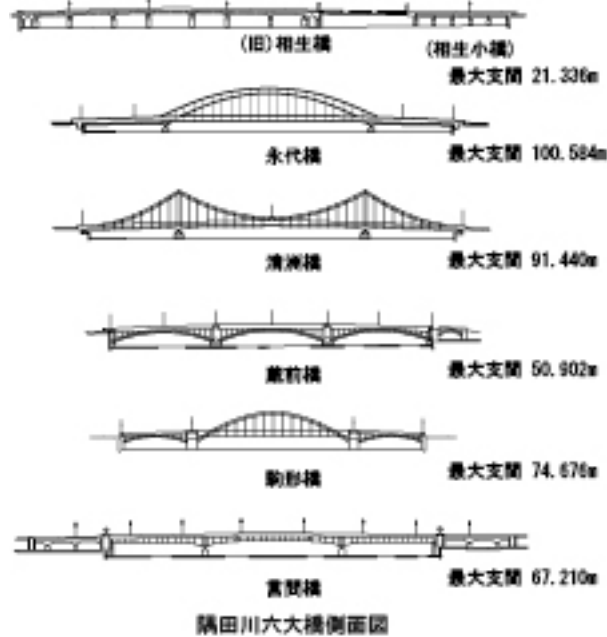
それでも現在の目から見ると、橋脚や照明に丁寧な造作が見てとれるのは、上記事業誌にデザイン原則として以下の内容が記述されていたからであろう。現代でも見習うべき内容である。

### ●橋台・橋脚のデザイン

橋台・橋脚の頂部には笠石を配する以外」、まったく装飾は行わない。アーチ橋の橋脚には水切りをつけて荘重感をだす。橋台は護岸より少し突出させて、その堅固な形態を強調する。

### ●親柱・高欄など

橋の存在を意識させる場合は、装飾と照明を兼ねて親柱を路上高く建て、高欄・灯柱にも趣を与える。また、橋の存在を意識させない場合には、特段のデザインを施さず単純な物とする。



## 【復興橋梁のデザイン決定手順】

土木部長の太田圓三は、常に近代都市東京のあるべき姿とは何かを考えていた人物である。復興橋梁では、日本独自の橋梁デザインの実現を目指して、その参考とするため、外部の有識者の意見を聴いたり、案を公募するなどの取り組みをしている。しかし、それらの結果は、多くのアイデアを得るに役立ったとはいえ、力学から離れた感覚が多かったためか、採用には至らなかったようである。

結局、オリジナルを狙うには未だ学習が不足しているとして、設計課長で後に日本の橋梁技術の重鎮となる田中豊の進言を受けて、「先端技術の学習消化」を

基本とする路線を進める。オリジナル追求の度合いは薄まっても、設計すべき橋のレベルは高く、結果として、美しい多くの橋と優秀な若手技術者を輩出していく。

なお、橋梁設計は土木部橋梁課において実施されたが、一部は建築部技術課の助力を得ていた。山田守（聖橋）、岡村蚊象（後の山口文象）（豊海橋）などの建築家を嘱託技師として迎えていた。



船運が盛んだった昭和初期に造られた隅田川橋梁群は、ブラケットなどの桁側面の表情を始めとして、桁裏や支承、橋脚などのディテールが、見られることを意識したデザインとなっている。平成に入って整備されたライトアップ用の配管や灯具が、昼の景観を妨げているのが残念である（左：永代橋、右：清洲橋）

## 【隅田川橋梁の中での位置づけ】

隅田川にかかる復興橋梁（道路橋）としては、大正15年から昭和3年までに復興局が相生橋、永代橋、蔵前橋、駒形橋、言問橋、清洲橋の6橋を、昭和4年から7年までに東京都が厩橋、吾妻橋、白鬚橋、両国橋の4橋、合計10橋を完成させている。これらすべての橋の構造形式はそれぞれ異なり、当時の最新のものが採用されたことが隅田川橋梁群の大きな特徴である。

このうち、支間長が90mを越えるものは永代橋と清洲橋だけである。軟弱地盤で船舶の往来が多い河口部という地域特性から支間長を大きくとったことに加えて、ニューマチックケーソ

ン基礎の採用や、部材寸法を小さくするために高張力鋼（デュコール鋼）を採用するなどの新技術が注ぎ込まれている。

また、その建設費用も、当時115橋の架け替え・新設が計画された復興局橋梁予算の38%が6橋に充てられ、さらにその半分が永代橋と清洲橋につき込まれている。この2橋にかけた事業者の特別の思いは、現代においても確実に引き継がれ、隅田川の、引いては東京の風景に欠かせないものとなっている。土木のデザインは単体のみの評価にあらず、風景や都市づくりに影響する事業であることを再認識させられる。



## 【永代橋の構造デザイン】

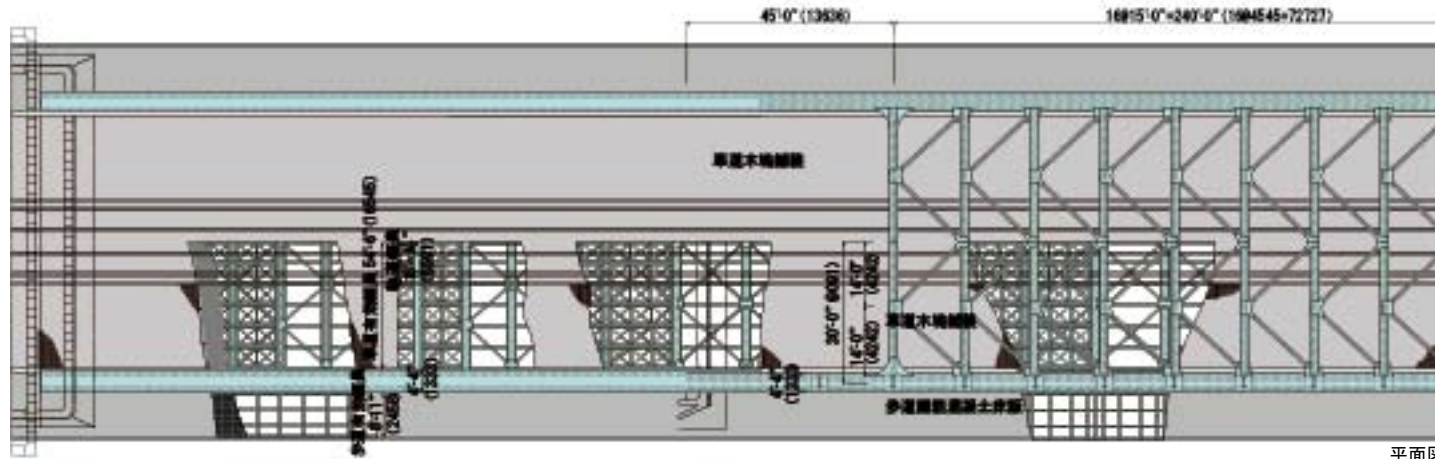
側径間に単純梁をゲルバーヒンジで載せるバランスドタイプアーチ構造である。歩道が主構造の外側に張出す構造で、梁背(桁高)の半分を自身の影により分割する効果があるため、側径

間部分を細く見せるている。その結果、路面から上空に現れるアーチリブが作り出す雄大な構造美がより強調されている。本形式を成立させる要の部材である吊材にはデュコール鋼※による

アイバーチェーン構造で、それぞれのピン位置で横桁に接続され、それが床組を構成している。機構は複雑ながら（当時の計算モデルに忠実な）シンプルな構造システムと言える。この

ように構造設計の面からは非常に興味深い箇所であるが、外部景観からは張出し歩道の存在によって、吊材留め部は見えなくなっている。構造デザインの観点からは、構造の個性を際立

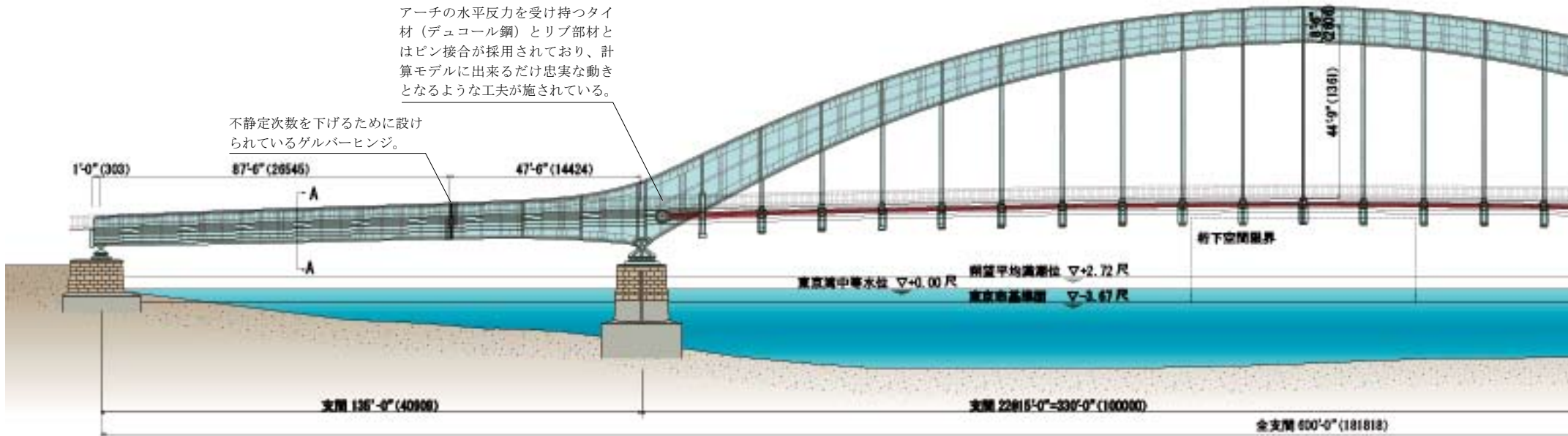
たせるこのような箇所は、積極的に見せたいポイントともいえる。当時の設計者達は、これらの部分を見せる意図があったのか否か、興味深いところである。



平面図

アーチの水平反力を受け持つタイ材（デュコール鋼）とリブ部材とはピン接合が採用されており、計算モデルに出来るだけ忠実な動きとなるような工夫が施されている。

不静定次数を下げるために設けられているゲルバーヒンジ。



※. デュコール鋼

大正 11 年に英国海軍が、高強度かつ溶接性と靱性に優れた軍艦用鋼材として開発した低炭素マンガン鋼で、当時の先端技術製品であったもの。本橋への採用は高強度部材の採用による軽量化を意図したものである。清洲橋の吊材にも採用されている。

【繊細さと雄大さの共存】

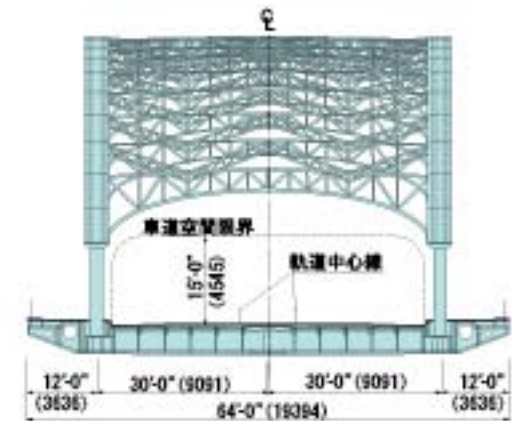
主構造（アーチリブ）は重量感のある箱断面構造で構成されているが、上横支材は繊細なトラス組みで構成されている。そのレース編みのような透明感のある横支材の連なりと、重厚なアーチリブとの対比の妙は、特に走行車両からの視点において際立ち、力の流れに沿うガセットプレートの曲線切り出し等に見られる、丁寧な造作とも相まって、美しく雄大な橋上景観を提示している。



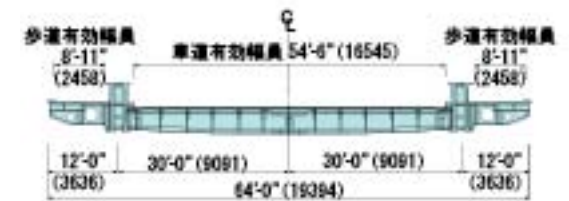
雄大なアーチリブと繊細な上横支材の組み合わせが美しい。接合部のディテールに着目



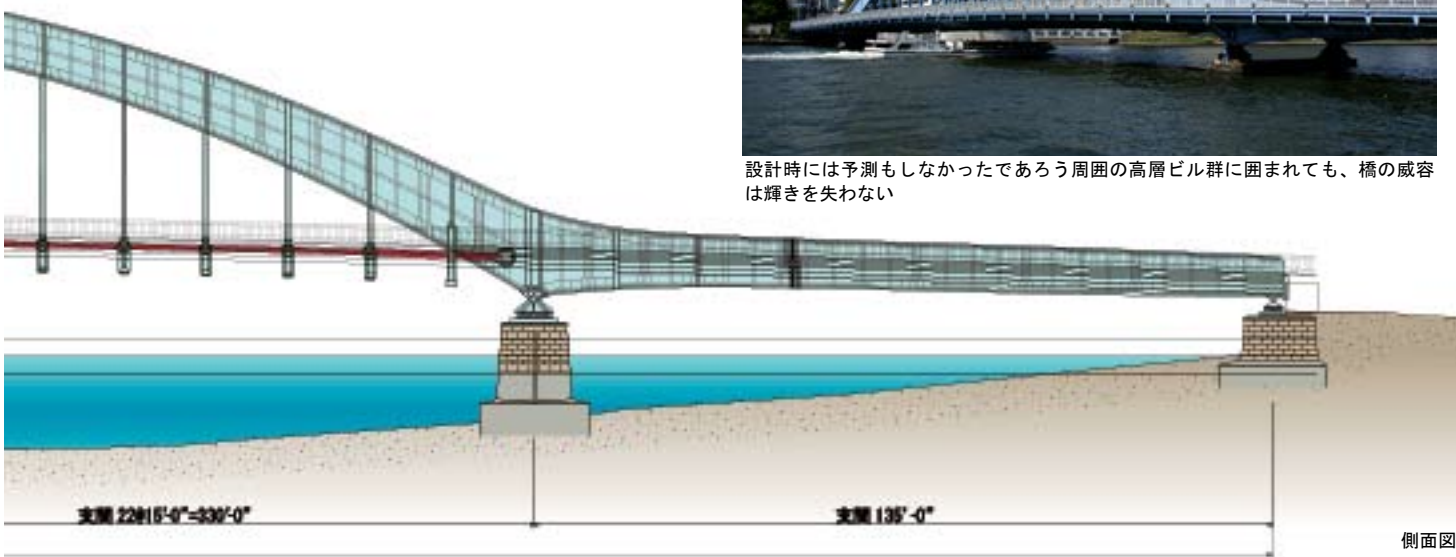
設計時には予測もなかったであろう周囲の高層ビル群に囲まれても、橋の威容は輝きを失わない



S=1/300 支間中央部断面図



S=1/300 A-A 断面図



側面図



### 【清洲橋の構造デザイン】

『帝都復興事業誌』に「清洲橋は永代橋の上流に平行し、その距離近からざるも彼我相望み得べく、永代橋と対照的位置にあるから、永代橋の上向きなる拱型（アーチ）曲線に対して、下垂形線を有する吊り橋を選定した」とあるように、当初から永代橋との対で検討された橋である。

その結果、選定された形式は鋼3径間連続自碇式吊橋で、これはケルンの吊橋※を手本にして、構造型式のアイデアや形のみならず、高張力鋼（デュコー

ル鋼）の採用や施工上の手順に至るまで参考にして設計されている。

日本独自の橋を造りたいと願いながらも、諸外国に吸収すべき技術があった当時の判断として、その先端技術を着実に学び、次代へと引継ぐことを選択した。その一つが、補剛桁のトラス構造に取って代わる鉸桁構造の採用であった。

鉸桁構造を採用する吊橋は桁に重厚感が生じるため、設計者達はこれを改善しようと知恵を絞ったと記録にある。その結果

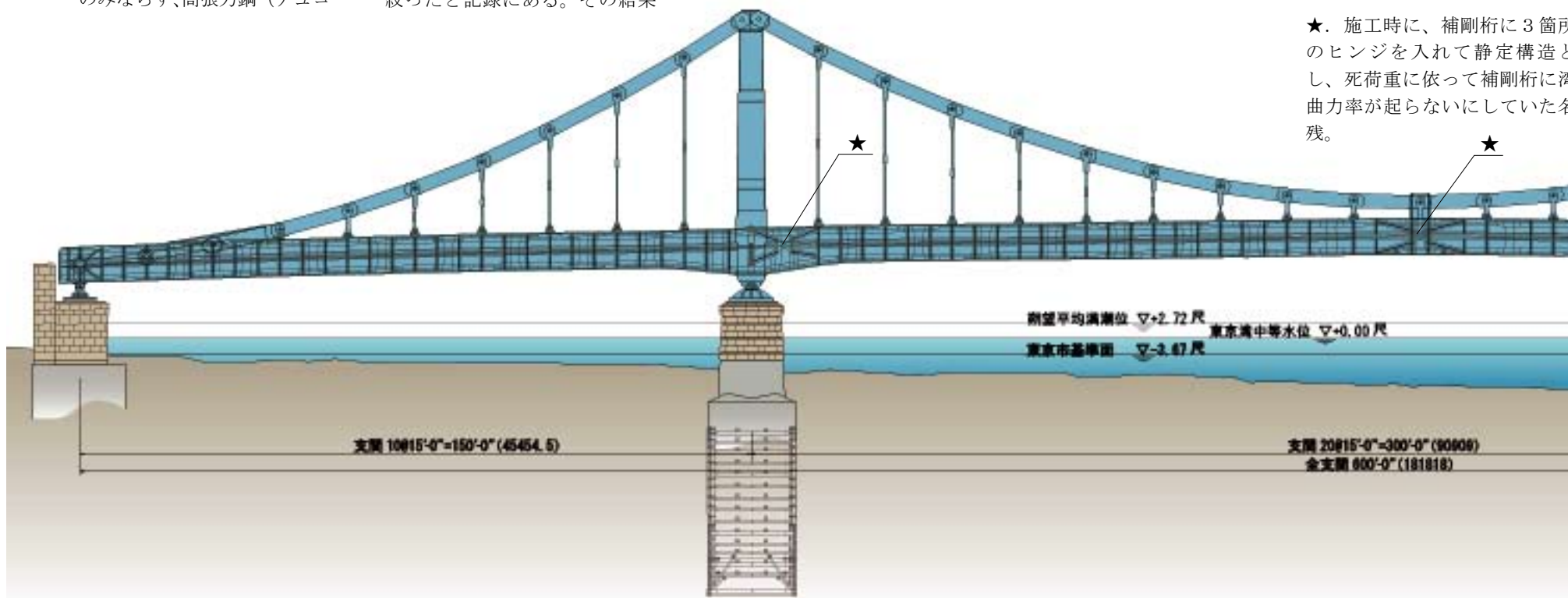
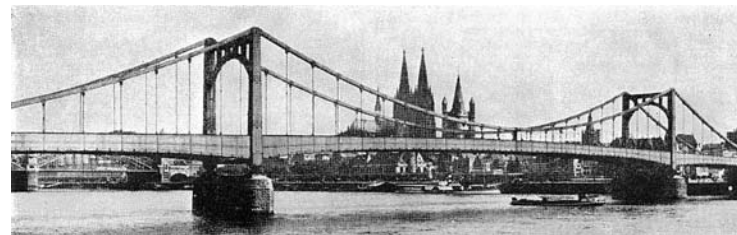
か否かは資料が無いので判断出来ないが、歩道を主構造の外側に張出して設けたことは、橋の側面をスレンダーに見せ、吊橋の優美さをより強調することに成功している。この構造は、ケルンの吊橋と異なっている点である。

### ※. ケルンの吊橋

1911年の設計競技を経て実現したものであるが、戦争で破壊されて現存はせず、現在は同じ場所に桁橋が架かっている。

当時のコンペの上位三案は補剛桁を鉸桁とした吊橋案（採用

案）、補剛桁にトラスを用いた吊橋案、プレストリブのタイドアーチ案で、このタイドアーチ案は当初、永代橋の比較案にも引用されていた。







周辺環境との調和 昭和初期と現代では、その周辺景観は全く異なる。都市内橋梁に於いては、周辺建築物などとの関係に固執するよりも、河川スケールや地域の印象など、自然要素や大局的な計画を意識したい。

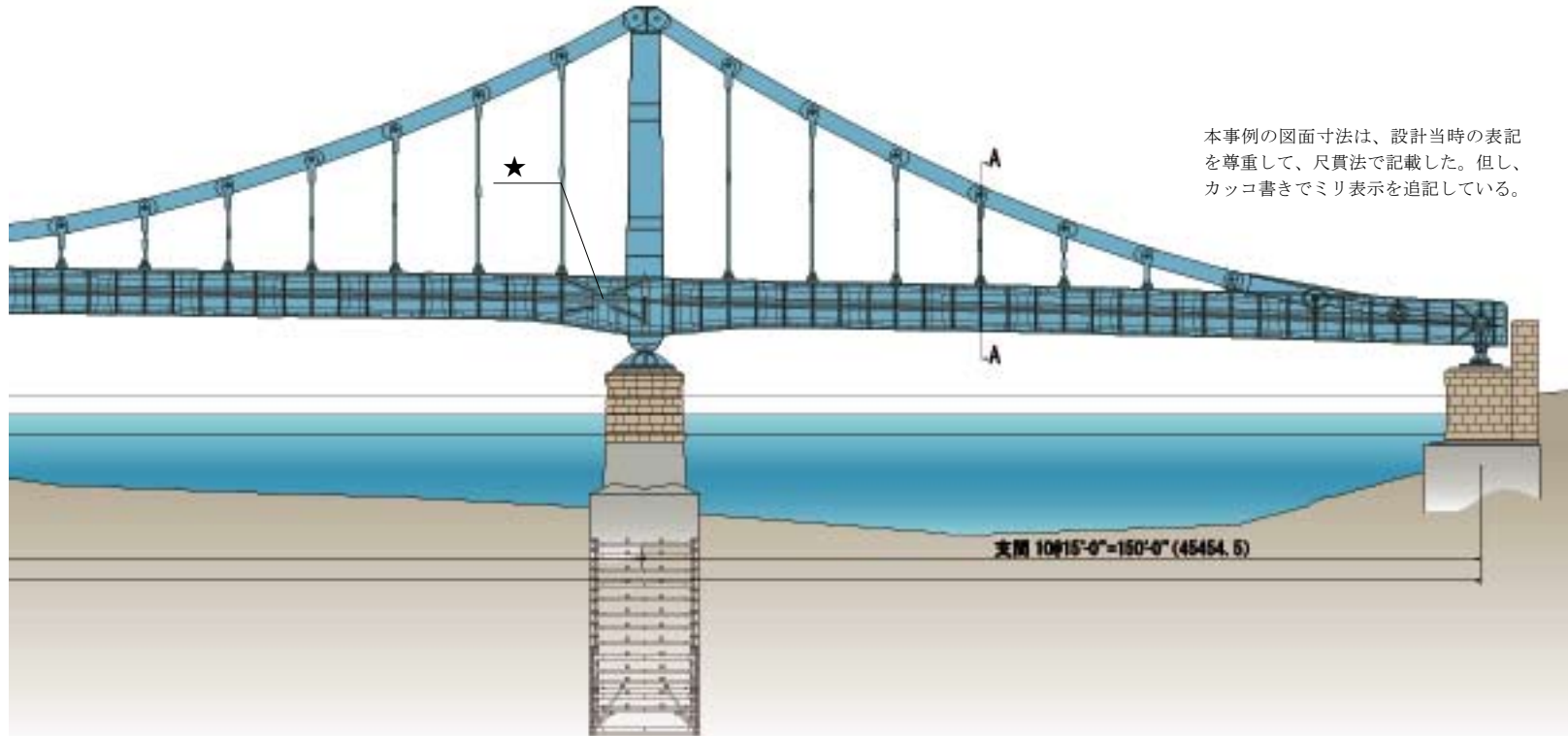


S = 1/400 タワー部分断面図



S = 1/400 A-A 断面図

本事例の図面寸法は、設計当時の表記を尊重して、尺貫法で記載した。但し、カッコ書きでミリ表示を追記している。



S = 1/400 側面図

# むこ 武庫大橋 / 大正後期の時代精神を今に伝える様式美



## 【概要】

本橋は、商工業の中心大阪と国際貿易港である神戸とを結ぶ、阪神間の大動脈として建設された国道2号線の一部として、武庫川を渡る位置に建設されたRC開腹アーチ橋であり、建設当初は幅員中央に路面電車の軌道も敷設されていた。

当時の工事報告に「河川の流水を阻まず、明媚なる環景と現今及び将来における幾多の施設に調和せしむべく慎重に考慮し、なお関東大震災による耐震耐火上における実績に鑑み、堅牢雄大にしてかつ瀟洒たる開胸壁式

拱橋を橋の主体に採用せり」とある通り、構造設計に一貫性があり、意匠的にも様式美にあふれた橋である。

明治後期に阪神電鉄は、郊外生活が人々の健康に適していると考え、当時の生活スタイルを言い表した「阪神間モダニズム」の考えに則り、周辺地域の文脈の中で、武庫大橋を含む河川改修工事を兵庫県と共に行った。それによって生み出された土地（右岸下流側）に甲子園球場（1924）が、さらに右岸上流側には東京の帝国ホテルと並び称

せられた甲子園ホテル（1930）が建設されるなど、周辺は大都市郊外における、緑豊かな庭を持つ閑静で洋風な生活様式が早くから具現化された地域として成長していく。

本橋はこのような文化と地域の雰囲気を読み、そして風景に調和する橋として今に至っている。

## 【沿革】

- 大正 8 年 (1919) 年 阪神国道の建設工事始まる
- 大正 9 年 (1920) 年 武庫川改修工事始まる
- 大正 13 年 (1924) 年 地質調査開始  
以降 11 ヶ月をもって、翌年 6 月設計修了
- 大正 15 年 (1926) 年 武庫大橋竣工。翌年、阪神国道開通
- 昭和 63 年 (1988) 年 補修のための現況調査を開始
- 平成 5 年 (1993) 年 本橋の修復並びに周辺整備が完成
- 平成 7 年 (1995) 年 阪神淡路大震災・被災  
欄干の一部を損壊するが使用に問題なし
- 平成 18 年 (2006) 年 土木学会選奨土木遺産に認定

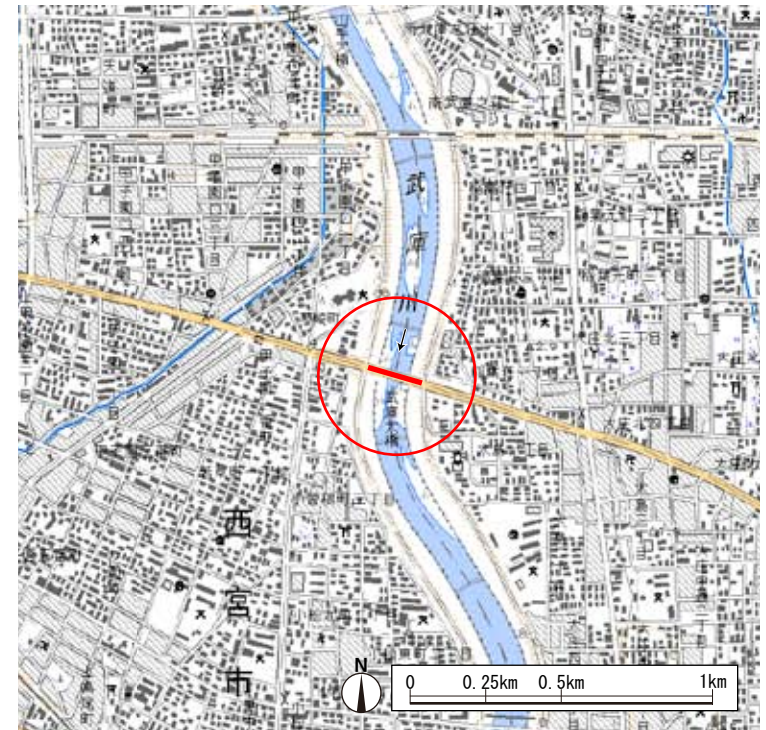
## 【諸元】

- 所在地：兵庫県西宮市～尼崎市、  
国道2号が武庫川を渡る箇所
- 管理者：近畿地方整備局阪神国道事務所
- 設計：増田淳橋梁設計事務所
- 形式：RC開腹アーチ橋
- 規模：橋長 206.212m、  
最大支間長 20m、  
幅員 21.708m



武庫大橋右岸上流側すぐに位置する旧甲子園ホテル（現在：武庫川学院甲子園会館）の現在の様子

本画像については著作権所有者の意向により PDF 版には掲載できません



S=1/25000 位置図



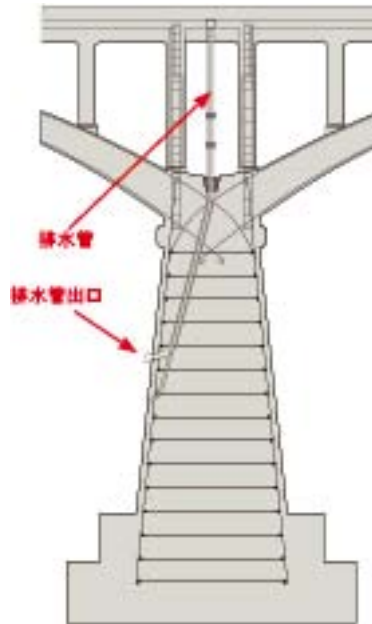
### 【構造デザイン】

主径間の橋梁形式は、その当時、大都市の郊外における洋風な生活様式を先取りしている周辺景観、ならびに将来の景観変化にも耐えうることに主眼を置いて選定された。また、設計着手の1年前に起こった関東大震災の教訓をも踏まえて、RC開腹アーチ橋が採用されている。

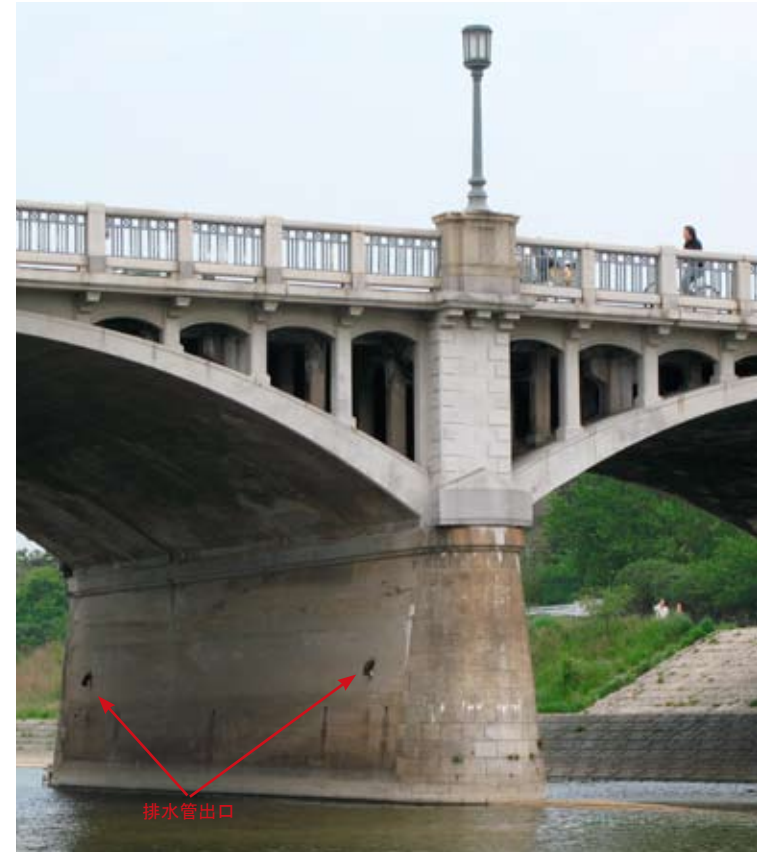
また、高水敷きに連続する橋梁には、「拱橋の両袖に相応しき軽快優美なる径間27尺の連続桁橋9連（右岸3連、左岸6連）を架し」が計画されており、その形態イメージが主径間と同じく、更に張り出し長さが統一されているため違和感のない組み合わせとなっている。

### 【ディテールデザイン】

本橋には、後述する時代に即した意匠が適宜採用されている。この上品な意匠性を妨げないためにも、現代ではややもすると無造作に出現しがちな「排水管」は、水切り背面および橋脚内部を貫通する形で設置されており、外部からこれが見えない工夫がなされている（右図参照）。



排水装置配置図



橋脚部拡大図



規律正しいリズム感のある全体景観



### 【意匠デザイン】

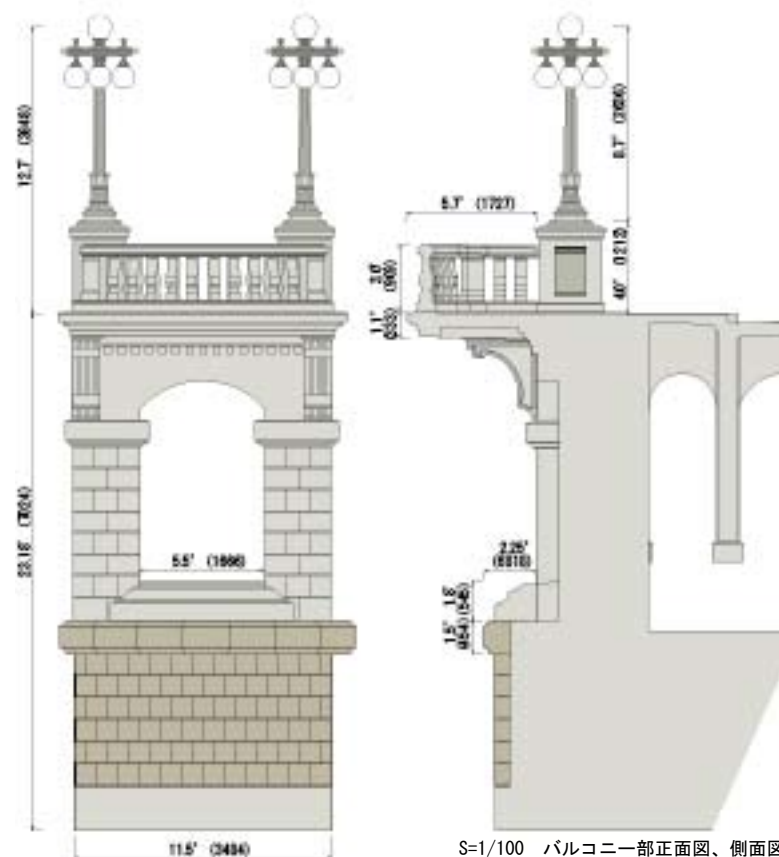
橋梁全体の意匠に関しては、「側面全部を人造擬石をもって装飾し、高欄は主として北米産の花崗石を用いその間に鉄格子を配し、各橋脚及び橋台上には青銅製電灯柱を設け50燭光電灯4個宛を点じ、両詰には意匠を凝せる親柱を建て同燭光電灯5個宛を点ずることとせり」と工事誌に述べられている通り、当時の流行を取り入れた装飾的な意匠となっている。

「阪神間モダニズム」と呼ばれた当時の周辺地域の文脈に合った意匠であり、時代精神を今に伝えている。

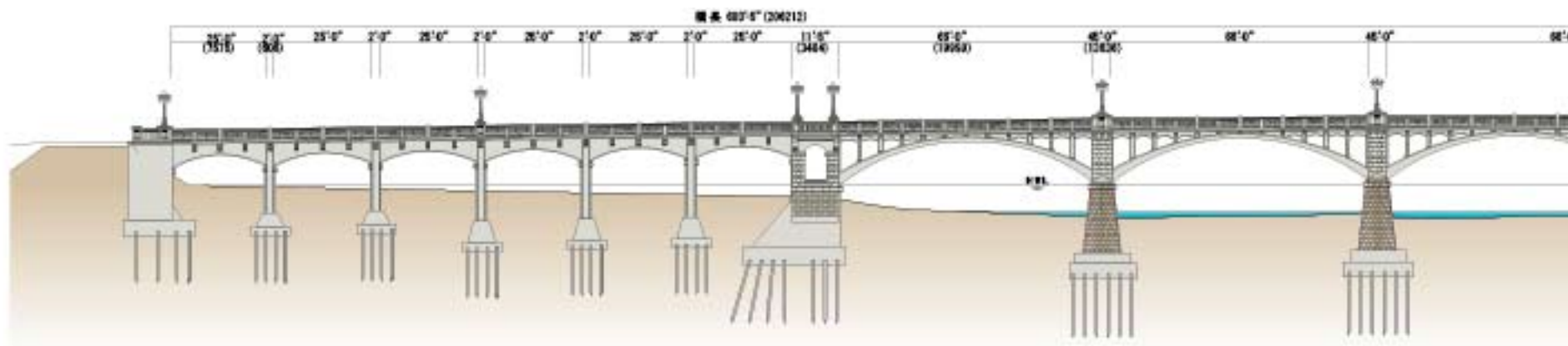


当時の地域文化の香り漂う形態と、丁寧な施工が際立つ、高欄・地覆・ブラケット等の各部意匠からは、人に近い手のぬくもりを感じ、個人住宅と同様の愛着を感じさせる

本事例の図面寸法は、設計当時の表記を尊重して、尺貫法で記載した。但し、カッコ書きでミリ表示を追記している。



S=1/100 パルコニー一部正面図、側面図





バルコニーの造形と全体のリズム感



親柱

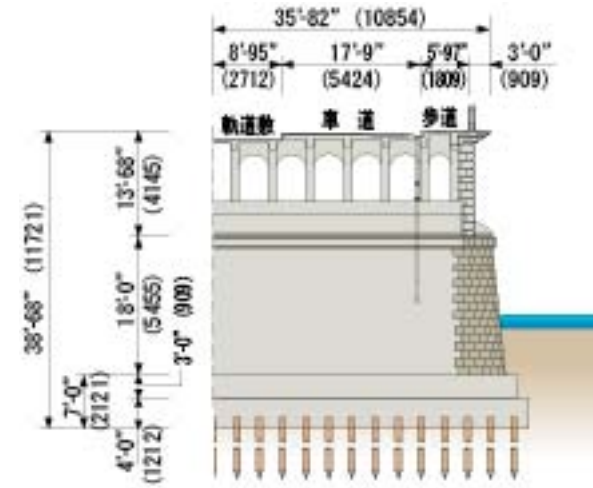
【設計者：増田淳について】

明治16(1883)年生まれ。東京帝国大学卒業後、渡米し約14年間、橋梁設計事務所で働く。その後、大正10年に帰国し、樺島正義に次いで我が国2番目の橋梁設計事務所を設立している。その後、約20年間で設計した橋は、宮城から熊本まで全国に77橋を数え、桁橋、トラス橋、アーチ橋、吊橋などあらゆる形式の橋を設計している。

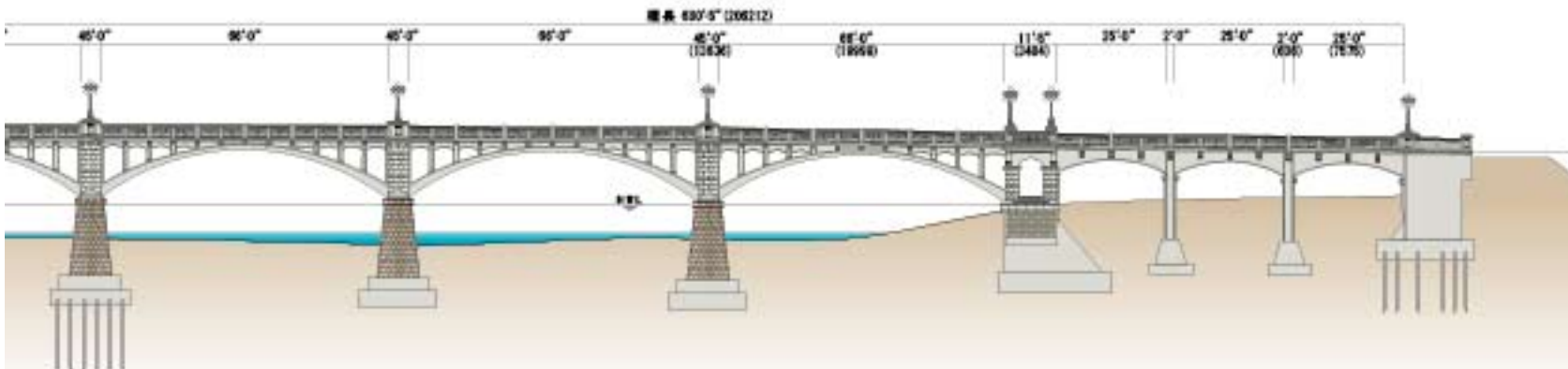
構造面だけでなくデザイン的にも優れた橋が多く、更に多くの橋が現存し現在も使われている。

武庫大橋は、彼が大正11年7月から昭和2年7月まで、兵庫県の嘱託技師を務めていた時の作品で、このほか同県内では国道2号の加古川橋（現存）、神戸第一運河橋などを設計している。

昭和22年、65歳で他界している。



S=1/300 断面図



S=1/500 側面図



# 天神橋 / 街を見晴らす都市河川の橋



## 【諸元】

所在地：大阪府大阪市  
 (北区～中央区)堂島川、  
 土佐堀川を跨ぐ  
 管理者：大阪市  
 規模：橋長 210.7m  
 最大支間長 62m  
 幅員 22.6m

## 【概要】

浪速の三大橋（天満橋、天神橋、難波橋）のひとつとして由緒ある橋で、現在のものは大阪市第一次都市計画事業の一環として松屋町筋の拡幅に合わせて昭和9年に建設された3連の2ヒン

ジャーチ橋である。

中の島の剣先に架かる低い軽快な上路アーチは、空間の開けた都市河川の眺望を妨げず、水都大阪の代表的な景観を形成している。両端にはコンクリートアーチが配され、鋼アーチの水平力を受け持つと同時に河岸の歩行者空間を提供している。

河川と中の島の関係は、パリのシテ島を手本にして都市計画が検討され、中の島に接続する橋は本橋以外の橋も全て上路橋が選定されている（これを確認する資料は無いが、パリのシテ

島の橋はすべて上路橋である）。

すなわち、橋は街を見晴らす舞台装置として、そして河岸から街を見た時にその街並みへの眺望を阻害しない形式として、意識して上路橋が選ばれたと推察される。

なお、設計当初は橋全体をコンクリートアーチとする案も検討されたが、地盤の悪い大阪に長径間のコンクリートアーチは不安が残るとして着工間近になって鋼製アーチに変更されたというエピソードも持つ。

## 【沿革】

- 文禄 3(1594)年 最初の天神橋創建。秀吉の天下の元、大坂城のある上町台地と大坂北部方面が結ばれることで、現在の北区・大淀区の発展のきっかけとなる
- 元和 2 (1616)年 徳川の支配下のもと、住民組織が橋の管理を担当
- 寛文元 (1661)年 三大橋（天満橋、天神橋、難波橋）とも幕府の直轄管理である公儀橋となる。当時の記録から天神橋は大阪最大で橋長は250mあったとされる
- 明治 21(1888)年 明治18年の大洪水（市内の1/4の橋梁が破損）をきっかけに橋の架け替え機運が熟し、ドイツからの鉄製輸入橋梁が架橋される
- 昭和 9(1934)年 第一次都市計画事業の一環として、松屋町筋線の拡張に合わせて、現在の天神橋が昭和6年に着工され、9年に竣工
- 昭和 62(1987)年 大阪吹田自転車道線整備の一環として、<sup>けんさき</sup>剣先側にらせん形のスロープが設けられると同時に美装化がなされ、遣唐使船の陶板ブロックや天満宮所蔵の天神祭絵巻を模写した絵陶板が飾られた



江戸時代の天神橋



スパン 66 m のボーストリングトラスを主径間に用いた明治 21 年竣工の天神橋



S=1/25000 位置図



**【構造デザイン】**

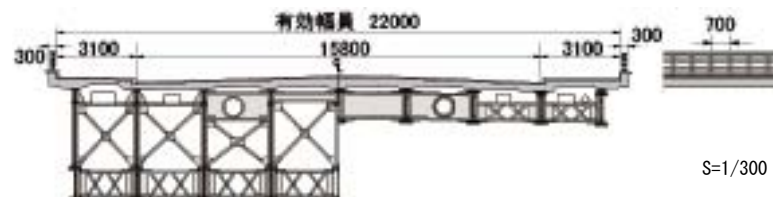
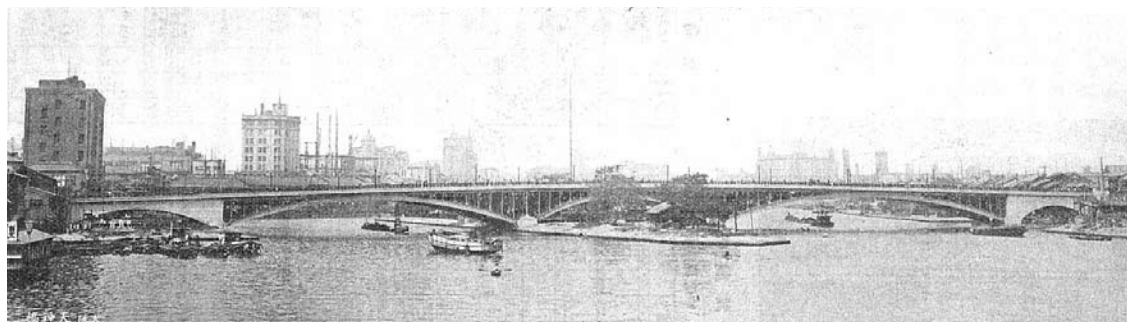
復興橋梁のデザイン方針と同じく、アーチリブ部材などの構造物そのものへの装飾は排除されているが、橋台や橋脚の形状デザインや石貼り、高欄や照明器具への気配りなどによりシンプルな構造美を呈している。

中の島の剣先をかすめ、川幅が変化する位置を横断する本橋は、護岸形状に忠実な橋台配置により、橋本体の斜角の処理をアーチリブの長さをそれぞれ変化させることで対応している。また、いびつな支間割りにも関わらず、細い支柱を規則的に並

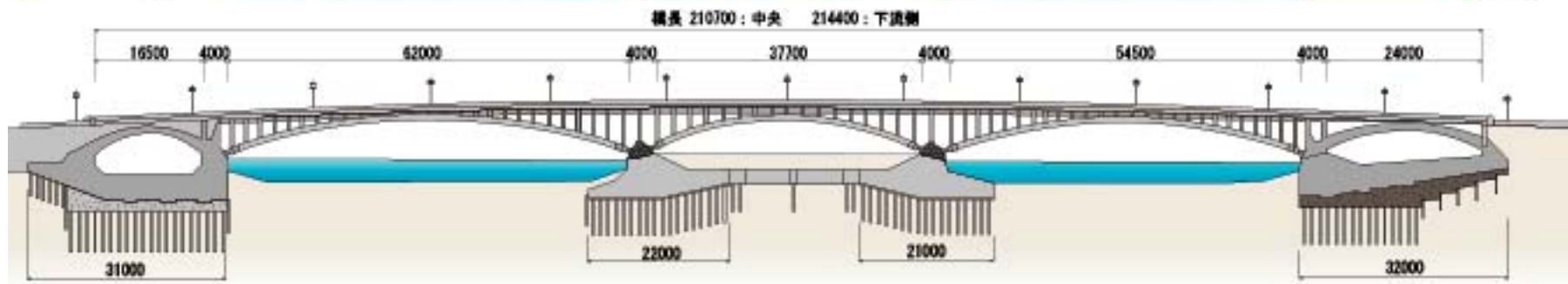
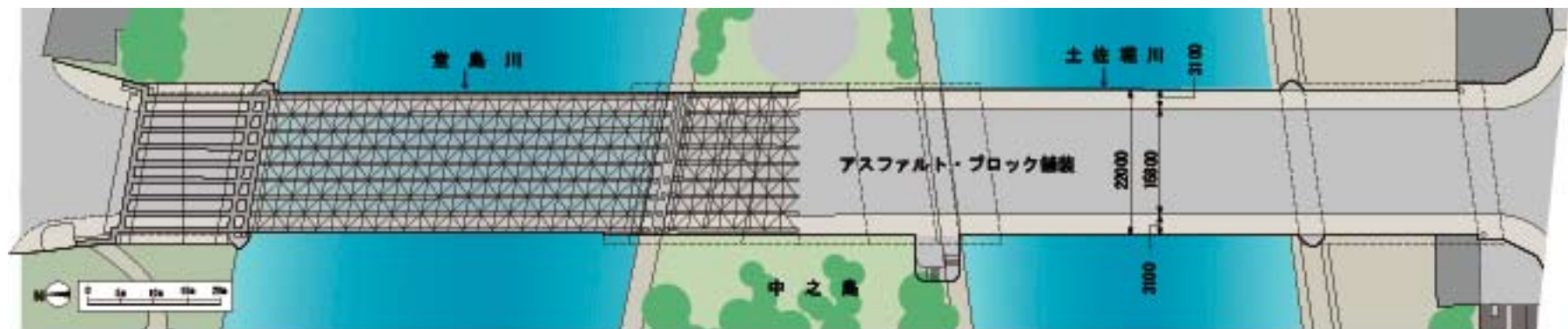
べることで、デザイン課題をうまく処理している。

さらに、アーチ形状のリズムを保つ目的からか、各径間でアーチクラウン部と補剛桁との位置関係を微妙に変えている点も興味深い。多くの設計上の課題を、それと気付かせずうまく処理している高い設計力が、本橋の見どころの一つである。

なお、右写真に見られるようなかつての全体フォルムの一望は、中の島内の植栽や、らせん形スロープの存在により適わなくなっているのが残念である。



S=1/300 断面図



S=1/1000 平面図、側面図



## 【概要】

本橋は、急流渦巻く伊ノ浦瀬戸を跨ぎ、その当時は「陸の孤島」と言われた西彼杵（にしそのぎ）半島と佐世保とを結ぶ、日本で初めて支間 200m を超えた長大橋である。

高度経済成長の夜明け前とも言える時代にあつて、基準もマニュアルもない中で若手を中心とした設計チーム（諸元参照）が創意と工夫を重ねたこと、建設当時は東洋一の規模であったこと、米国の資金援助を受けて架橋されたことなど、戦後復興の幕開けを告げるにふさわしい

エピソードの多い橋である。

この長大橋プロジェクトの成功は、後に続く天草五橋、若戸大橋から明石海峡大橋に至る大型橋梁建設時代の礎となり、その意味においても記念碑的な橋である。

さらに、完成後 50 年を経ても、全体シルエットの力強さと、建設当時非常に貴重であった、必要最小限の鋼材からなる繊細な部材構成による透明感あふれる構造物は、見るものを感動させる風景を創り出している。

また、その美しい姿およびディ

テールからは、架橋に携わった人々の夢と熱意を感じ取ることが出来、時代を超えた美と品格をあわせもつ橋である。

## 【沿革】

- 昭和 11 (1936) 年 地域住民から架橋が熱望される
- 昭和 15 (1940) 年 建設予算が議決されるも、翌年開戦した太平洋戦争のため計画が中断
- 昭和 25 (1950) 年 建設省の直営事業として起工式が行われる（米国の資金援助を受けていたため米国将校も参列）
- 昭和 30 (1955) 年 日本初の有料橋として供用を開始
- 昭和 31 (1956) 年 管理が日本道路公団に引き継がれる
- 昭和 45 (1970) 年 無料開放の後県に移管され一般国道 202 号となる
- 平成 17 (2005) 年 並行して新西海橋が開通

## 【諸元】

- 所在地：長崎県佐世保市～西海市
- 管理者：長崎県
- 設計：建設省九州地方建設局伊ノ浦橋工事事務所  
（所長・村上永一、設計員・吉田巖、補助・伊藤學・山本宏、他）
- 形式：上路式ブレースドリブ鋼固定アーチ橋
- 規模：橋長 312.26 m、最大支間長 243.7m、幅員 8.1 m



材料が貴重な時代のディーテールからは、人々の手の温もりが感じられる



2005 年に開通した新西海橋。アーチ形状を近似させるなど工夫の跡は見られるが、そのプロポーションと品格は西海橋に敵わない



S=1/25000 位置図



### 【設計体制・内容】

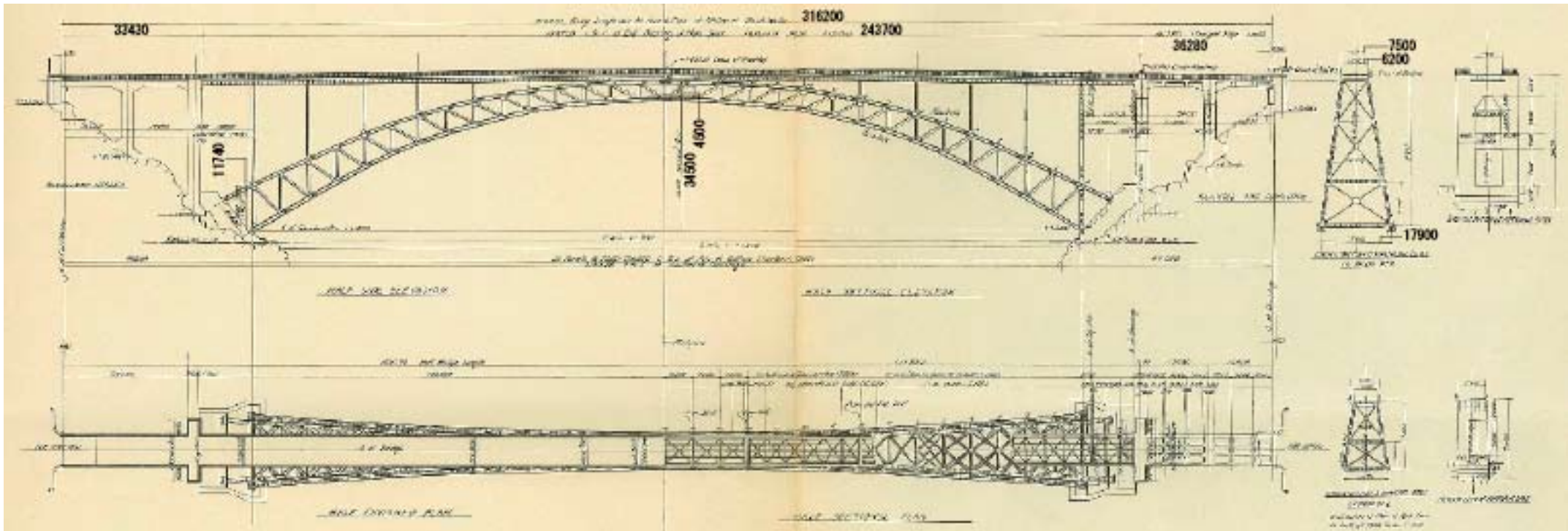
工事事務所の責任者であった村上は、架橋地の特性（潮の流れが10ノットと早く、水深も50mと深いため橋脚が立てられない）および部材運搬・架設の計画から、本橋の形式を固定アーチに決めた。そして、東京大学の卒業論文で「西海橋のアーチ応力の計算」を行っていた吉田を強制的に建設省に呼び、事務所着任当日から設計のすべてを任せた。その際、村上の思う方向と違う場合のみ“もう少し考えた方がいいのではないか”と吉田に忠言したと言う。吉田の下には長崎県の技師3

名が付けられ、更に大学院生補助3名が作図を担当し、照査・修正は吉田が行った。基本的にこのメンバーで、すべての設計を4ヶ月半で終えた。

設計に際しては、造形という意識は常にあったが、言葉を用いての議論はなく、スケッチを描きながら感覚的なバランスで形を決定したと吉田は言う。更に、架設計画も材料検査もすべて吉田が行い、製作者には関与させなかった。インハウスエンジニアのプライドと、設計者の一貫性が良い作品を生んだ。今こそ、見習うべき点が多い。



背景を透かすブレースドリブアーチが、雄大で大らかな自然景観に融和する。部材バランス、アーチ形状、支承部等のディテールなど、すべての面から設計者の意思が読みとれる。後世にメッセージを残す橋である







## 【諸元】

所在地：茨城県日立市十王町大字友部字川上（常磐自動車道）

管理者：東日本高速道路（株）

道路規格：第1種3級（80km/h）

形式：5径間連続PCV脚ラーメン橋、3+4径間連続PC箱桁橋

施工法：ディビダーク工法、移動支保工工法

規模：橋長 526.0m（上り線）  
491.2m（下り線）、  
最大支間長 70m、  
幅員 10.9m × 2（上下線分離）

## 【概要】

本橋は、常磐自動車道が茨城県日立市に於いて、あまり急峻ではないV字谷を跨ぐ部分に計画された、高速道路橋である。

本橋の考案者は常日頃より、「橋の美しさや魅力は、橋そのものもつ構造美が基本になければならない」との信念があり、橋の構造としての骨格（スケルトン）が生み出す美しさだけを追求した橋を考案した。

ここでは主に、そのデザインの過程に焦点を当てる。

## 【架橋地点の状況】

架橋地点の地形状況は、次頁一般図に示すように、十王川によって形成された、あまり急峻ではないV字谷をなしている。

右岸は比較的急傾斜で、特に上方1/3は急峻である。左岸は、露出した岩盤が谷の中段にテラス状に立ち上がり、その先は比較的なだらかな丘陵性の尾根となっている。

谷全体は、スギやヒノキを主体とした、美しい緑の景観となっている。また、橋の東側程近くには人家が多く、本橋は生活空間からも眺められる。また、架

## 【沿革】

1970年代後半 路線選定など事業化の検討を実施  
昭和53(1978)年 路線位置決定  
昭和54(1979)年 設計開始  
昭和58(1983)年 設計完了  
昭和59(1984)年 施工開始  
昭和61(1986)年 12月竣工  
昭和63(1988)年 3月供用開始  
平成11(1988)年 10月補修工事

## 【関係者】

事業者：(当時)日本道路公団 東京第一建設局北茨城工事事務所  
田村幸久【考案者】、山縣敬二、山本美弘

設計者：計画設計／三井共同建設コンサルタント(株)  
基本詳細設計／千代田コンサルタント(株)

施工者：(当時)ピー・エス・コンクリート・富士ピー・エス・コンクリート・共同企業体、飯田忠之、佐藤雅則

基本設計の後、事業者所内では、考案者の異動など担当者の入れ替えがあったものの、代々熱意ある引き継ぎがなされ、1986年の完成まで首尾一貫して構造デザインが実践されたという。



考案者は自ら、写真プリントに細工を施し(ケント紙を切り貼りして)周辺景観との関係を確認している。簡易フォトモンタージュは、デザインの初期段階で有効な道具となる。



S=1/25000 位置図

橋地点の西側にダムが存在し、本橋を潜る位置にその付替道路が走る。

以上の現地条件を踏まえ、橋梁の計画条件は以下のように設定されている。

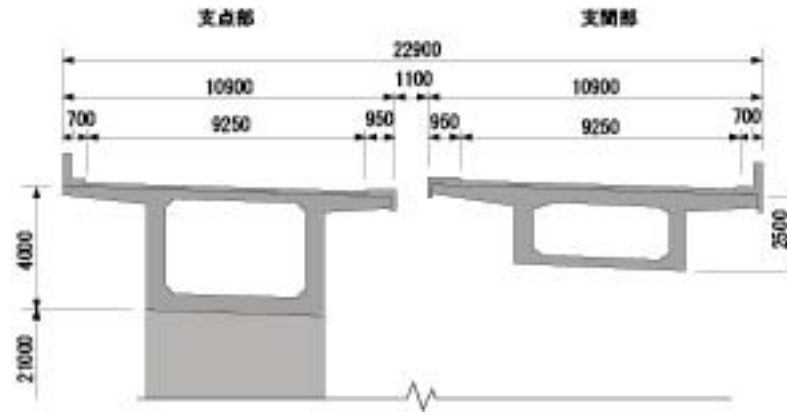
### (1) 橋脚の位置

谷の右岸側は、かなり急峻な地形があり、この部分に橋脚を計画すると、基礎の掘削線が大きく山側に生じるため、出来るだけ橋脚を設けない計画とした。特に斜面の上方1/3は急なので、小規模なアバットのみとした。

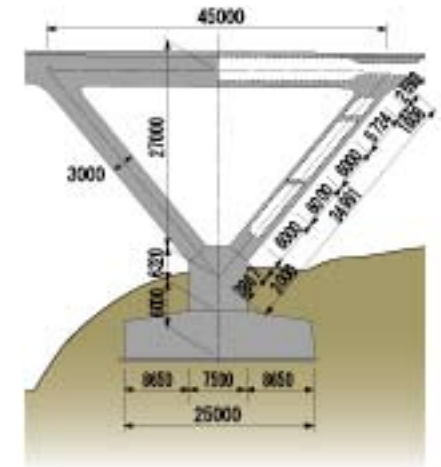
左岸側は、中段のテラス状地

盤から右側へかけての地形は緩やかなので、構造物による地形改変の影響は少なく、かなりの自由度があった。

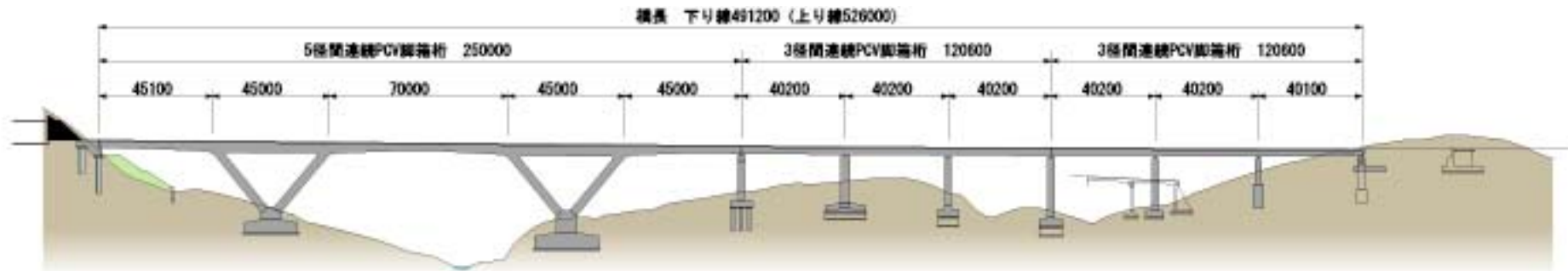
道路の縦断勾配は、平面図左のトンネルから、右の付替県道に向けて、緩い下り勾配となるように当初より計画した。これは、路面排水を縁石型排水溝で流すことにより、従来から指摘される景観上見苦しい排水管を無くすための計画であった。しかし、最終的にはコスト面から配水管の削除は実現していない。



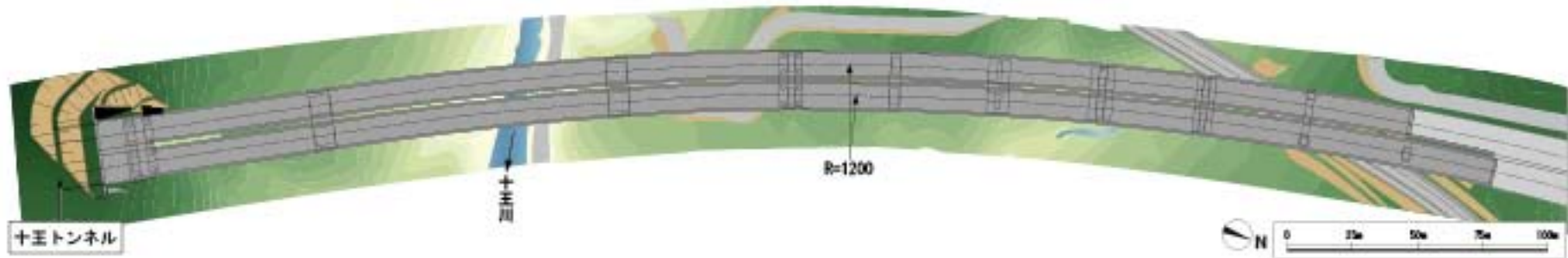
S = 1/250 断面図



S = 1/1000 V脚側面図



S = 1/2500 側面図



S = 1/2500 平面図



## (2) 構造形式の検討

橋梁の景観評価は、架橋地の地形や環境との関係によるところが非常に大きい。当位置に計画する橋梁形式としては、技術的には桁橋、アーチ橋、ラーメン橋、トラス橋、斜張橋に至るまで、しかもそれぞれコンクリート系とメタル系が考えられる。しかし、経済性ととも、ある程度景観も重視した形式として絞ると、以下が残る。

- ① 3径間PC連続桁
- ② 4径間PC連続桁
- ③ RCアーチ
- ④ 5径間PC連続V型橋脚ラーメン橋

①については、ごく一般的な連続桁橋であり、側径間と中央径間のバランスもよく、桁下縁のカーブの美しい、無難な形の橋と言える。

②については、十王川沿いの

県道を工事用道路として有効利用できるので、施工上非常に有利で経済性にも優れるが、中央橋脚部の断面が巨大となり、周辺環境との調和の面で不適当と考えられた。

③については、アーチ橋を選定するには、河谷のV字谷が開けすぎているきらいがあり、特に左岸側は基礎地盤としての条件が悪い。また、アーチ本体と

アーチ側径間との景観的なバランスが悪く、地形改変や施工性等の問題も多い。

④については、開けたV字谷と、高い道路面の空間を考えて、①とほぼ同じ橋脚位置に、V型橋脚を設置することにより、5径間連続ラーメン橋としたものである。本案は、①と同じ橋脚数(2基)で、上部工の径間長を短くできるメリットがあり、V型橋脚の持つ視覚的な快適さ、すなわち力学的機能の明快さが、橋をより力強く、かつ軽快に見せることと、台地上に脚を設けることは、設計の合理性の上でも説得力があるものと判断された。

以上のような、経済性や施工性も含めた総合的な検討がなされた結果、前記の①と④が最終候補に残った。そして、これらのどちらを最終的に選定するかは難しい判断であったが、最終的には、地形(テラス状小段をもつV字谷)と、規模(全長500mで、上記対象区間は260m)を鑑みて、全体的に①のように一様におとなしい形にするよりも、むしろ風景の一点に視覚的なアクセントを持たせた④の方が、より好ましいと判断された。

## 【V型の魅力と構造デザイン】

構造形の美しさの要素の一つとして「力学的機能の明快さ」が挙げられ、V脚の魅力はそれらに起因する。

すなわち、構造体の視覚的な安定感や力強さ、躍動感などの印象は、その魅力の大きな一部分であるが、それは構造体の力学的機能(支える、吊る等)が視覚的に明快に形に現れている時に、より強く感じられる。



(a) (b)  
力学的に明快な形 (a > b)

実例を挙げれば、モランディのマラカイボ橋などがこれに当たる。



マラカイボ橋

基本的には、このような視覚的魅力を持ったV型橋脚が、橋全体の評価に直結するが、その魅力を十分に発揮させるためには、様々な工夫と検討が必要である。本橋の考案者は、このような作業(過程)を構造デザインと呼び、本件では具体的に次の検討を実施している。

① 3径間PC連続桁



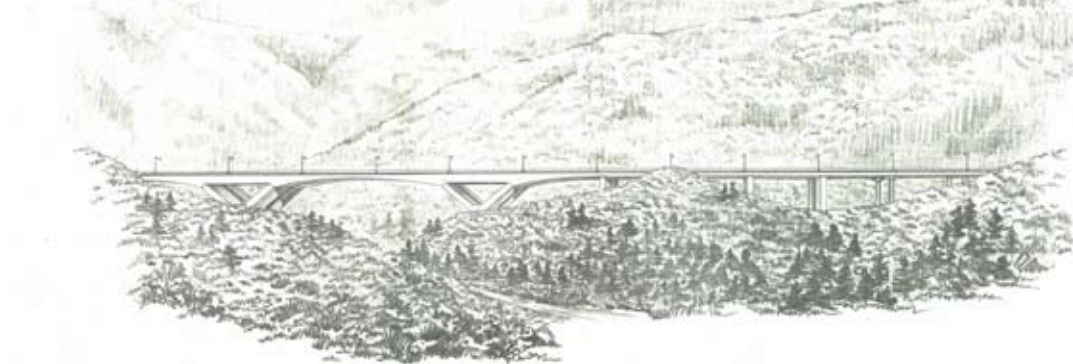
② 4径間PC連続桁



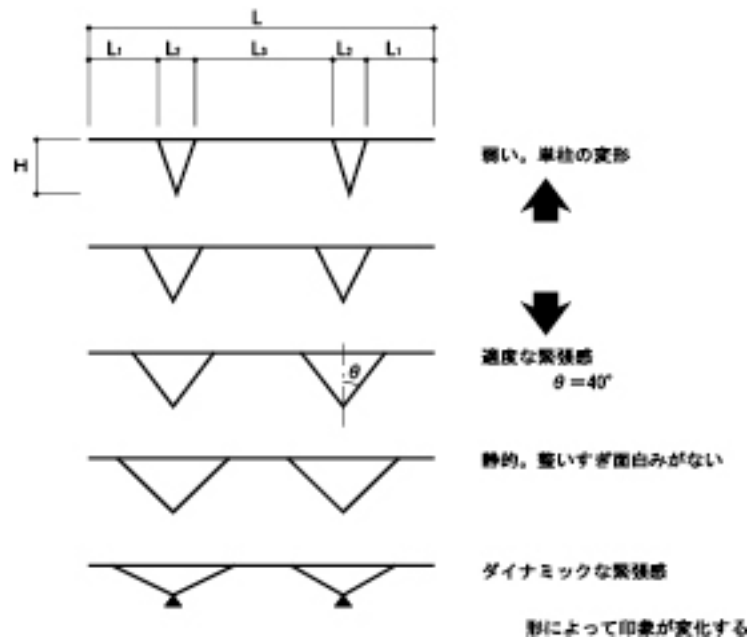
③ RCアーチ



④ 5径間PC連続V型橋脚ラーメン橋







### (1) 骨格（スルト）のバランス

本形式の場合には、上図に示す  $L_1, L_2, L_3, H$  の 4 要素で全体の形（骨格）は決定するが、図に示すように、骨格の微妙なバランス変化でその印象は違ってくる。今回は、橋脚位置をほぼ固定した上で、V脚の開き角度が検討され、視覚的にも構造系としても適当な  $40^\circ$  が導き出されている。

### (2) デTAILの検討

V型は基本的に三角トラスであるから、構造的には格点はピン構造になっても安定である。そのことから、V脚部の形状は、脚基部の断面を絞ったものや、

逆に支点部を絞ったものなど、また、それに応じて補剛桁の桁高を変化させたり、格点を剛結構造とした場合には、隅角部のアールの付け方などまで、様々なDETAILのデザインが検討された。その結果、本橋に於いては、あまり小細工をせず、できるだけシンプルで、施工性が良好で、後々のメンテナンスや耐震性などにも配慮した、等断面の現在の形状としている。

### (3) アプローチ橋のデザイン

V脚ラーメン橋に連続するアプローチ橋のデザインについては、V脚橋の端部と同一形状断面の連続PC箱桁とし、全体を

一体とした橋として視覚的連続性を確保している。結果的に、移動支保工による連続施工が可能となり、経済性も向上した（右上写真参照）。

### (4) 地形変更の最小化

深い谷間を、5径間の上部工にも関わらずV脚2基で渡るため、地形の変更は比較案の中では最小限に抑えられており、現在架橋地は十分な緑に覆われている。

また、トンネル坑口部との接合も（右中写真参照）、橋とトンネルを直結する形で景観的にも上手く納めており、トンネル直上および直下の橋台まわりの掘削後の法面も、十分に緑化されて違和感はない。

### 【設計・施工における、工夫と苦心した点】

今でこそ、それほど珍しく無い橋梁形式ではあるが、建設当時はこのようなV脚ラーメン橋は、歩道橋などで幾つか事例が見られる程度であった。本橋のように、大規模なV脚構造を有する長大橋は、海外では、ドイツのマイン橋、オランダのブレルシュマース橋など数例あるものの、国内では例が無く、我が国初の本格的なPCV脚ラーメン橋であった。

そのため、事業者所内でも慎重論は多く、実施の合意形成に向けた説得にはかなり苦労した

と考案者は述べている。

また、V脚上下端の接合方法には、諸外国ではゴム沓やメナーゼを使用したヒンジ構造が主体であったが、本件では耐震性、施工性、維持管理の面から剛結構造を採用した。デザイン面では部材寸法のバランスや鋭角部のサークルハンチの形状・大きさなど、DETAIL形状を洗練させることで対応した。

支承を削除したことで、メンテナンスも含め数億円のコストが削減されたと言う。

### 【補修後の印象変化】

PCの横締め破断による飛び出し事故防止のための防護工（ファイバーモルタル）が、平成11年の年末に後施工されており、その補修後が白く目立つのが目障りで残念である（右下写真参照）。

景観的には、壁高欄全体、もしくは全面を白く塗装するなどの、全面的な配慮が望まれる。

なお、コンクリート躯体そのものは樹木の緑の中であって、十分健全な状態が保たれており、基本的な計画・建設方針に間違いはなかったと判断されている。



アプローチ橋の全景



トンネル坑口と橋台部の好ましい取り合いの姿



平成11年の補修後の様子

# 横浜ベイブリッジ／構想以来 40 年をかけた 300 万都市のシンボル



## 【諸元】

所在地：横浜市大黒ふ頭～中区本牧埠頭A突堤  
 管理者：首都高速道路株式会社  
 設計：基礎／オリエンタルコンサルタンツ、上部工／新日本技研、デザイン／エムアンドエムデザイン事務所、照明デザイン／石井幹子デザイン事務所  
 規模：橋長 860m、最大支間長 460m、幅員 29.25m

## 【概要】

横浜港の国際航路を跨ぐ本橋

は、高速道路（上層部）と一般道路（下層部）が各々 6 車線配置され、これらをダブルデッキトラス構造で支える 3 径間連続鋼斜張橋である。クイーンエリザベス号級の船が航行できるように 55 m の桁下航路高が確保されている。

架橋構想は、昭和 39 年、横浜市により将来の港湾活性化と市街地の渋滞対策として立てられた。当時からすでに「横浜ベイブリッジ」と名付けられて、まちのシンボルとしての機能を強く意識された経緯を持つ。構

想は横浜市から建設省、そして首都高速道路公団へと引き継がれ、その呼び名も「横浜航路横断橋」、「横浜港横断橋」と変遷するが、最終的に当初構想通りに名付けられた。

平成元年の開通（上層部の高速道路）とともに、山下公園など観光名所からよく見えるその姿は、華やかなライトアップも含め、横浜のシンボルとして定着する。平成 16 年には下層部（一般道路）も開通し、構想以来 40 年をかけた事業は当初の目的を全うする形で完結した。

## 【沿革】

- 昭和 39(1964) 年 横浜市により将来の港湾活性化と市街地の渋滞対策、湾岸高速道路との連携、観光活用まで考えて架橋が構想される
- 昭和 40 年代 別ルートで検討されていた高速道路用に上記構想のルートが浮上し、資料が建設省に引き継がれて、架橋ルートを含めた計画検討が行われる
- 昭和 47(1972) 年 橋梁形式が「斜張橋」に決定
- 昭和 52(1977) 年 都市計画決定
- 昭和 54(1979) 年 首都高速道路公団、高速湾岸線の一部として横浜ベイブリッジの設計に着手（昭和 48 年頃より横浜ベイブリッジを想定した検討を既に開始していた）
- 昭和 55(1980) 年 着工
- 平成元(1989) 年 竣工：高速道路部分（上層）供用  
土木学会田中賞受賞
- 平成 16(2004) 年 一般道路部分（国道 357 号、下層）供用



昭和 40 年 10 月に横浜市が発行した冊子「横浜の都市づくり」に描かれた当初のイメージ図



建設省検討時に比較された橋梁案のイメージ図（トラス案／上図と斜張橋案／下図）



S=1/50000 位置図



【デザインのポイント】

横浜ベイブリッジは、上下層共6車線の2層道路を有し、中央径間460m、側径間各200mで全長860mとなる長大斜張橋である。

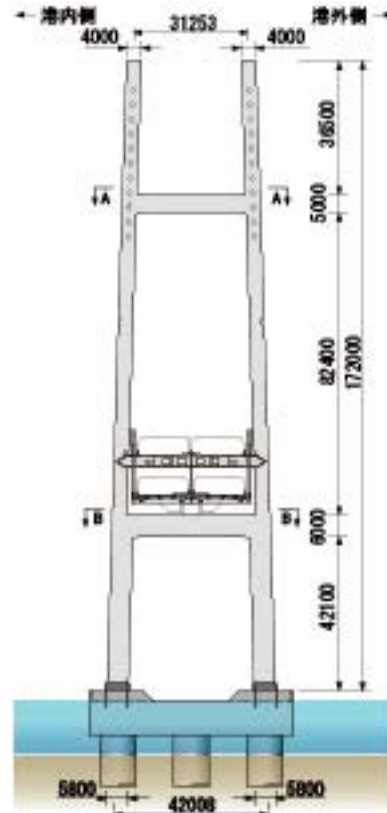
横浜港の開けた空間の中でもひととき目立つ存在として、景観的にも重要な構造物である。そのような中で、斜張橋にアプローチする高架橋をベイブリッジとほぼ同様のトラス構造として、桁の見え方の連続性を左右それぞれ300mから350m程延伸し、全長1.5km程の連続性を形成したことは、ベイブリッジの雄大な見え方に大きな力を与えている(下・側面図参照)。

塔断面は、一見すると変哲のない矩形断面であるが、根元から先端に向かって暫時細くなっ

ていくとともに、内側に傾けられている。これにより、塔全体に上に向かう上昇感が宿り、マルチファン型のケーブル配置との相性も良く、理にかなった美しさを感じさせる要因となっている(右・タワー姿図参照)。

斜張橋のトラス補剛桁の上弦材は、桁高3mの箱桁構造として、ライフラインの種々のパイプ類を内蔵している(右・斜張橋補剛桁断面図参照)。これは設計当初より、下層道路の走行空間を意識して計画されたもので、下層道路の天井にあたる上弦材箱桁下フランジ面が太陽光を拡散し、道路空間を明るく、すっきりした印象にしている(右・下層道路内空間写真参照)。

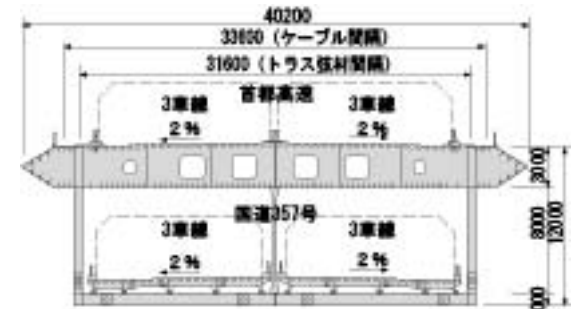
また、上弦材箱桁断面の外側



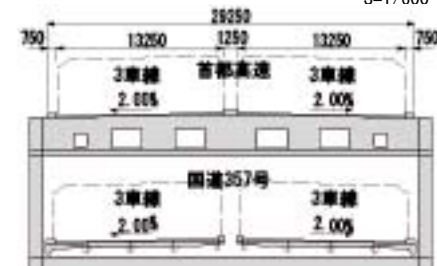
S=1/2000 タワー姿図



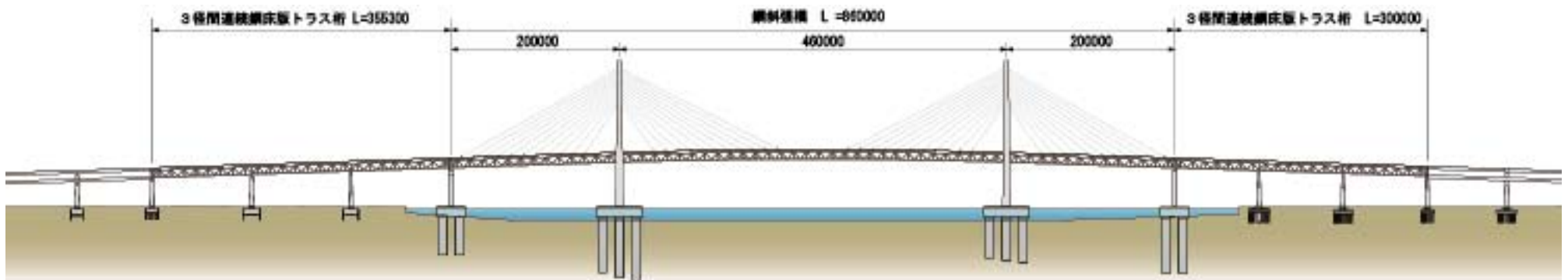
下層道路内空間(2007年現在、片側車線のみ運用)



S=1/600 斜張橋補剛桁断面図



S=1/600 トラス桁橋断面図



S=1/7000 側面図



は、フェアリングの役割も兼ねて三角形に整形されているが、側景観に於いて、この上面が太陽光を反射して明るく光り、下面が影となることで、横方向に細い線が走り、桁高をスレンダーに見せる効果を發揮している（右・側景観写真参照）。

設計時の色彩デザイン検討では、フェアリング部（トラス上弦材）を白系統の明るい色とし、トラスの斜材と下弦材を暗い色として、横に流れる一本の線を強調することで橋全体をよりスレンダーに見せることが検討されている。この案は採用には至らなかったが、橋の雄大さを活かすべく、斜張橋本体のデザインだけでなく、そこに至るアプローチ橋の構造形式の統一から、色彩検討に至るまで、一貫して橋全体の連続性を洗練させる意図が働いている点は特筆される。

ただし、アプローチ部となる高架橋のトラス上弦材にはフェアリングに相当するものがなく、上弦材の梁高がそのまま見えるため、斜張橋との水平方向の連続性に於いて多少の違和感を与えているのが惜しいところである（右・側景観写真参照）。

また、遠景においては目立たないが、橋を近傍から見上げた場合、斜張橋部フェアリング下面には、経年とともに雨垂れによる汚れが目立ってきている点も惜しい。長大橋であっても水切



側景観（大黒海づり施設から撮影）

り等によるディテールデザインの重要性が再確認される。

#### 【視点場の重要性】

横浜港には、本橋を眺める多くの視点場が存在するため、構想段階から、本橋は横浜港のシンボルとなることが求められていた。

構想段階（昭和40年代）の時には、寂れた一角に過ぎなかった「赤レンガ倉庫群」も、その重要な視点場の一つである。大栈橋の先端越しに雄大なベイブリッジを臨める位置（前頁・位置図参照）にあり、当時の計画担当者は、いずれ倉庫群を再構築して市民に開放し、そこからベイブリッジが望めるような広場計画を持っていた。

それから40年が過ぎ、赤レンガ倉庫群は再整備されて市民の

憩いの場として利用されるようになった。しかし、そこから雄大なベイブリッジの全景を望むことはかなわなかった。大栈橋の新たな建築物が視線を遮ってしまったためである。

大栈橋の計画にあたって、赤レンガ倉庫群からベイブリッジを臨む視点場のことには気が付かなかったようである。視線を遮ったのは、大栈橋の先端の一部分だけであっただけに、悔やまれる教訓である。

この例から、長大橋の計画は、視点場の重要性を担保する都市計画と一体にあるべきことが再確認される。加えて、当初の壮大な構想を適切に引き継いでいくシステムやコミュニケーションについても検討していく余地があると考えられる。



ライトアップされた橋を見上げる

**【スカイウォークとラウンジ】**

本橋は自動車専用橋であるため歩道が設置されないのが通例であるが、海上 50 m の高さにあつて、港横浜を眼下におさめ、遠く富士山までも望める絶好の視点場を広く市民に提供するため、歩道と展望所が設置されている。

大黒ふ頭地内に設置されたエレベーター塔屋、橋梁主桁の下層デッキ両端部に設けられたスカイプロムナード（幅員 2.5m）および塔下部水平梁に設けられたラウンジ（半径 15 m）から構成されている。

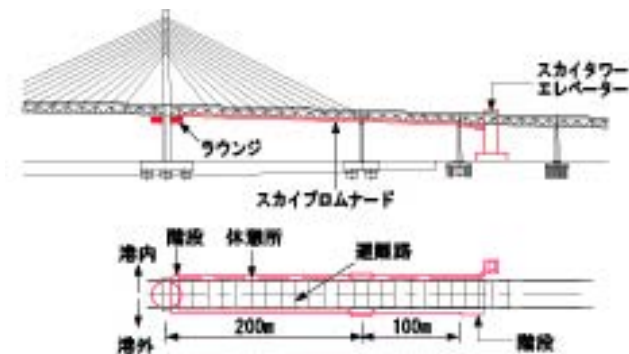
法的な位置づけは道路であるが、建築物として必要な機能を

確保するため、建築基準法、消防法が適用されている。

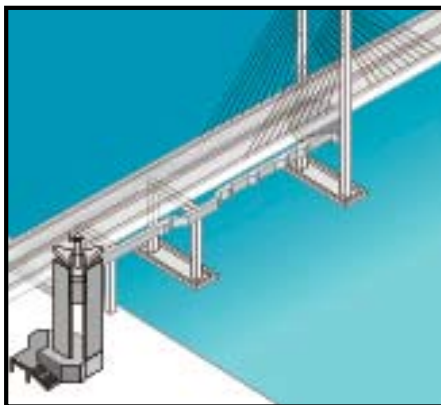
**【ライトアップ】**

投光器 212 灯の設置により、時間によって色を変化させるパターンが計画され、大黒受電所の照明制御盤からプログラム自動制御により、点灯・消灯が行なわれている。正月や祭典時には、日常と異なるパターンや色彩表現を行っている。

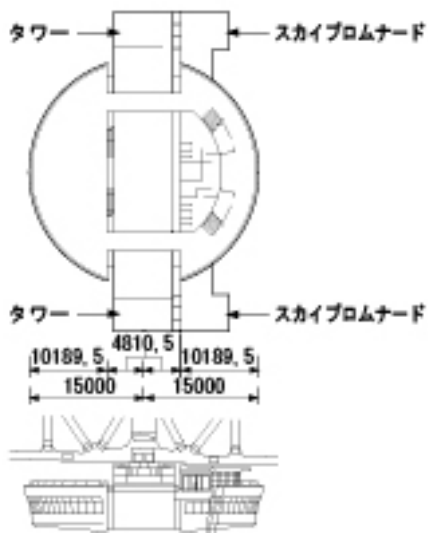
これら夜景の演出も、本橋が港横浜のシンボルであり続ける大きな要素と言えよう。



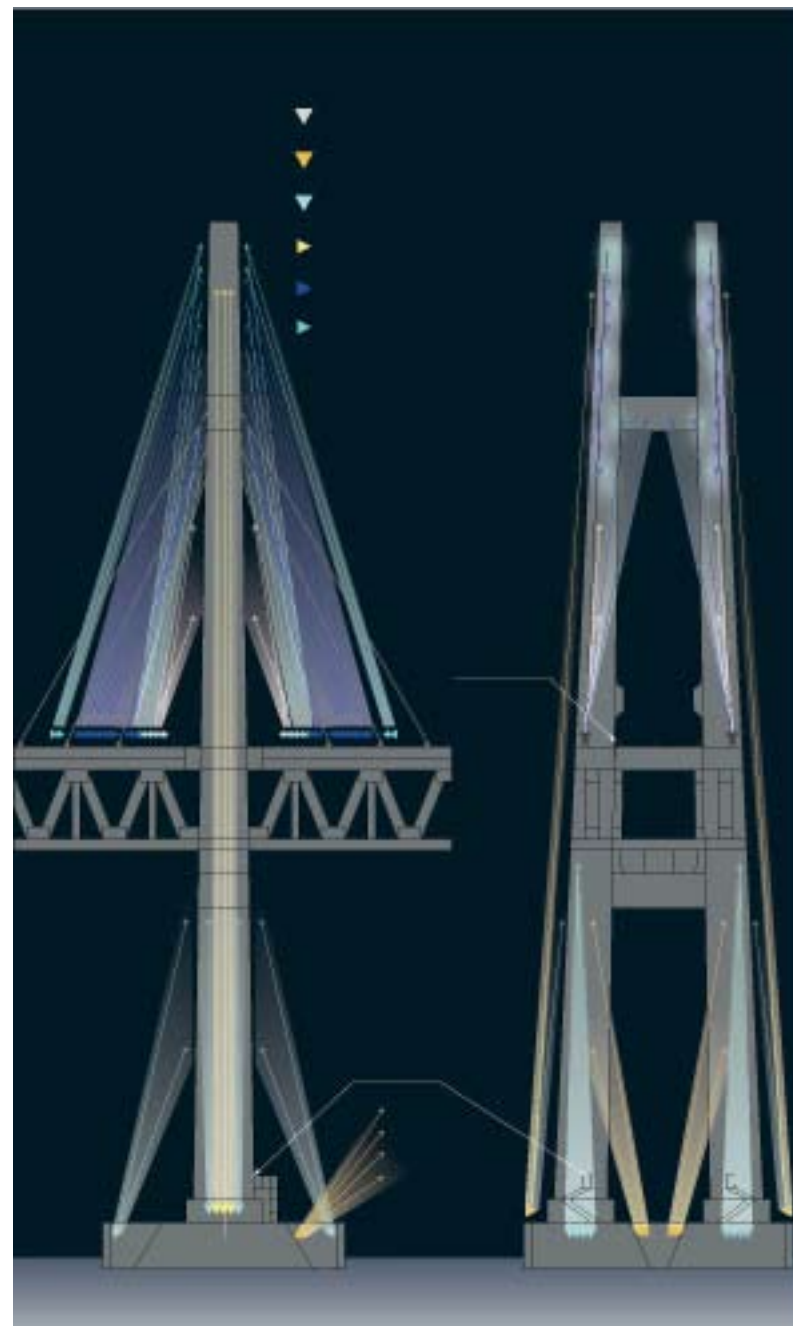
スカイウォーク配置図



配置概要図



S=1/1000 ラウンジ概要図



ライトアップ投光器配置図



# 横向大橋

架橋条件を巧みに利用した独創の構造設計



## 【概要】

本橋は、磐梯朝日国立公園内にあつて、一般国道 115 号土湯峠周辺の冬季交通を確保するために計画された土湯道路の一部を成す橋梁である。本橋は、高森川がつくりだした沢地形の樹林を緩やかにカーブ（単曲線  $R=250m$ ）しながら跨ぐ、橋長 350 m の 9 径間連続 PC 箱桁橋として計画された。

上載荷重に対しては両端支点でねじりを拘束し、中間支点では無拘束とした平面曲線桁である。地震力や温度変化など、水平荷重に対しては、平面的に両

端支点をピンとしたアーチ構造として解析を行っている。

アーチ作用を利用するため、桁に働く水平力は軸力として橋台に伝達し、橋脚にかかる水平力を減じることによって、スレンダーな橋脚を実現した、独創的な構造デザイン事例である。

その結果として、基礎構造も小さくすることが出来、国立公園内の地形改変量を減じる効果も配慮されている。

また、8 角形断面を採用した橋脚デザインや排水処理など、全体をシンプルにすっきりと納

めるためのデザイン配慮も行き届いている。

独創的な設計力に裏打ちされたシンプルな構造美が、周囲の自然景観に対してしっくりと納まる美しい橋である。

## 【沿革】

昭和 55 (1980) 年 土湯道路事業開始  
 昭和 62 (1987) 年 横向大橋設計完了  
 平成 2 (1990) 年 11 月竣工  
 土木学会田中賞受賞

## 【諸元】

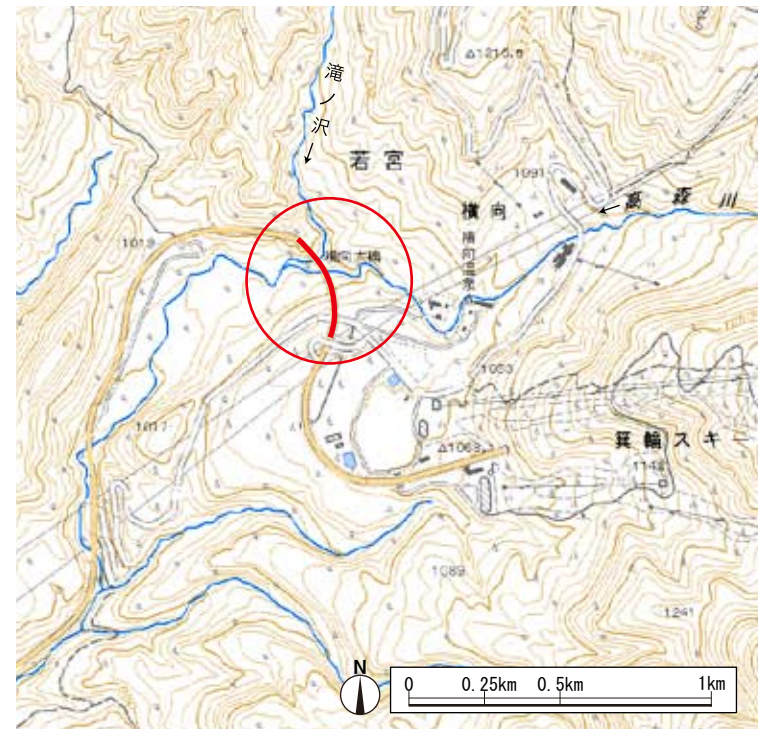
所在地：福島県猪苗代町  
 管理者：福島県  
 設計：星野邦夫橋梁設計事務所  
 施工：ピー・エス、会津工建社共同企業体  
 規模：橋長 350m、  
 最大支間長 42m、  
 幅員 9.7m



押し出し工法による施工中の様子



橋面の様子



S=1/25000 位置図



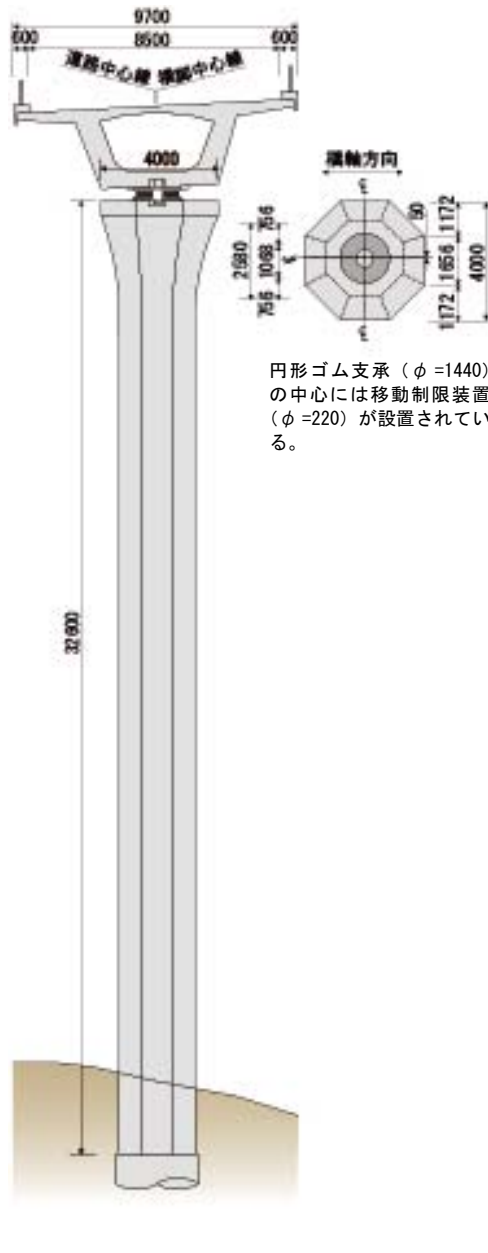
**【構造デザイン】**

桁が曲線のため、ねじり剛性の高い箱桁断面を採用すれば、連続桁を一点支承で支える構造が成立する。課題は地震力と温度荷重をどのように処理するかということである。

この課題に対して本橋は、橋台部において、ケーブルとゴムのダンパーを用いて桁と橋台を平面的にピン構造とし、桁への水平力がアーチ作用により圧縮力となる場合は水平沓ゴムパットを通して、反対の場合は引張力をケーブルを通して橋台に伝える構造として、橋脚には水平力がほとんど作用しないように設計している（下・橋台部概要図参照）。

また、温度変化による桁の伸縮については、両端固定された曲線桁は、伸びる時は外側へ張り、縮む時はその反対に変形するが、その変形をゴム支承のせん断変形で吸収している。

このような、確かな技術力が独創的な着想を支えている。



円形ゴム支承（φ=1440）の中心には移動制限装置（φ=220）が設置されている。

S=1/200 橋台部概要図

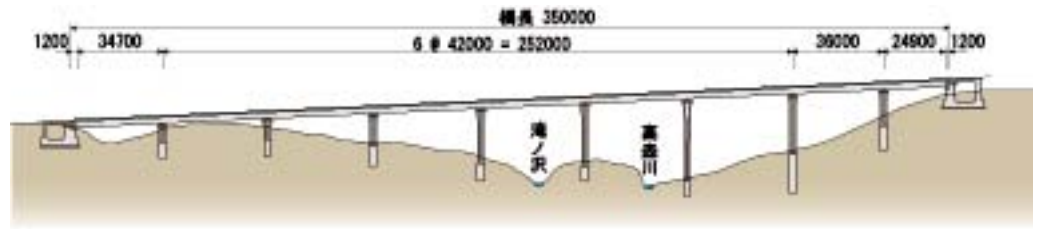
S=1/250 断面図



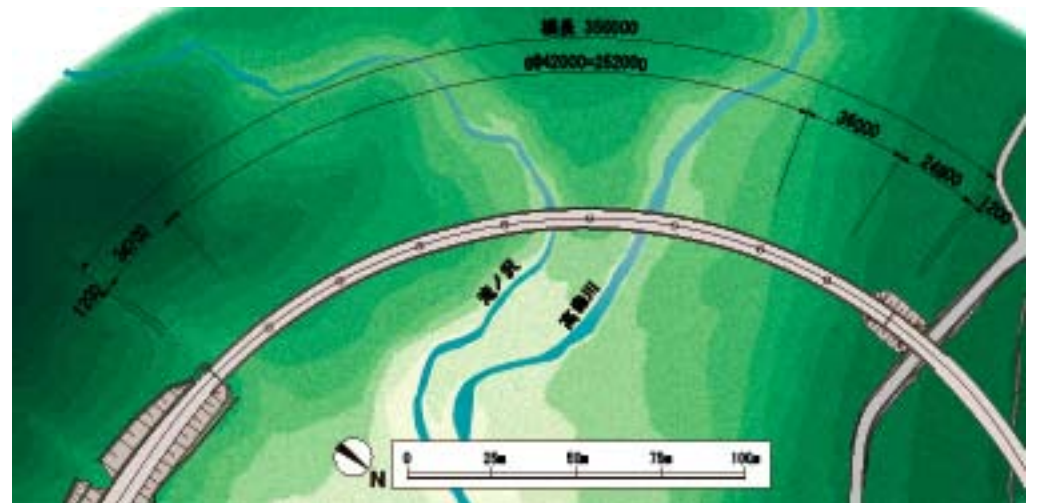
支承部温度変化による桁の伸張収縮は、曲線桁の平面的な変形でとらせている。橋脚上ではゴム支承がその変形を逃がすため、せん断変形が生じている。この写真は冬季のもので、桁は収縮するため、曲線の内側に変形していることが見てとれる。



林立する橋脚が周囲の樹林と同化し、地山を痛めた印象が少ない



S=1/3000 側面図



S=1/3000 平面図

# 鶴見橋／さりげない心遣いが行き届くディテールの完成度



## 【諸元】

所在地：広島市鶴見町  
 管理者：広島市  
 設計：八千代エンジニアリング、デザイン／エムアンドエムデザイン事務所  
 規模：橋長 96.8m、  
 最大支間長 35m、  
 幅員 31m

## 【概要】

本橋は、広島市の平和大通り（総幅員 100m）の東端に位置し、比治山に向けて京橋川を跨ぐ3径間連続鋼桁橋である。平和大

通りとの関連や、被爆に耐えた橋詰めのシダレヤナギ悲話などの物語もある場所であるが、あえて大げさなモニュメントなどは配置せず、暮らしの中の市民の橋として、さりげないデザインで場所性に応えている。

橋本体の支間割り、桁断面、変断面桁の曲線、さらに橋脚および歩行空間の高欄、舗装、照明装置、親柱など、そのすべてにわたって丁寧な造形が統合的になされている。

また、地覆外側に張られた白系の御影石が、ボリューム感の

ある高欄やコントラストの利いた桁の濃青色とともにファインアラインを際立たせて、スレンダーな印象を醸しているなど、材料や色彩選定にも配慮が行き届いている。

さらに、平和大通りと接続する橋詰広場は基より、ここから川面へ降りる階段を設けるなど、橋を取り巻く空間全体もトータルにデザインされている。

控えめで正調な美しさを有する、橋梁デザインの定石を踏まえた、秀逸デザイン事例である。

## 【沿革】

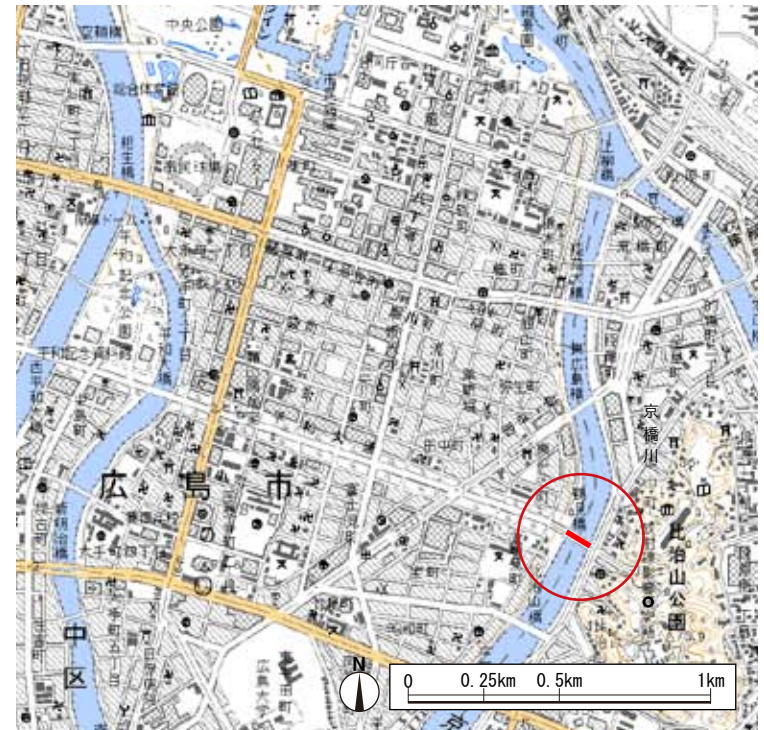
- 明治 13(1880) 年 初代の鶴見橋が「比治山渡し」という渡し場附近に、木製桁橋として橋長 110m、幅 5.4m で竣工
- 昭和 20(1945) 年 空襲による延焼を防ぐ目的で、市街地を東西に横切る幅 100m の防火帯が計画され建物疎開が始まるが、この年に原爆が投下される。鶴見橋では欄干など一部が燃えるもこれは消火され、比治山へ多数の被災者が渡ったとされる
- 昭和 24(1949) 年 広島平和記念都市建設法が制定され、この防火帯が平和大通りとして、両脇を緑地化した公園通りに生まれ変わる計画が動き始める
- 昭和 32(1958) 年 鶴見橋(2代目)に架け替えも、木橋のまま
- 昭和 48(1973) 年 鶴見橋(3代目)がRC橋に架け替えられたが、幅員 1.8 m の歩行者専用橋で車は行止まり
- 昭和 52(1977) 年 平和大通りを主要な会場とする市民の祭典「フラワーフェスティバル」が開催され、平和大通りが広島のシンボルロードとして認知される
- 平成 2(1990) 年 平和大通りの幅員に合わせて整備された現在の鶴見橋(4代目)が開通
- 都市景観大賞 受賞
- 平成 13(2001) 年 土木学会デザイン賞 優秀賞受賞



平和大通りの始終端に相応しい、ゆったりとスペースをとった橋詰め広場



右左岸とも、川面まで人を導く装置が設置され、橋と河川を一体利用できる

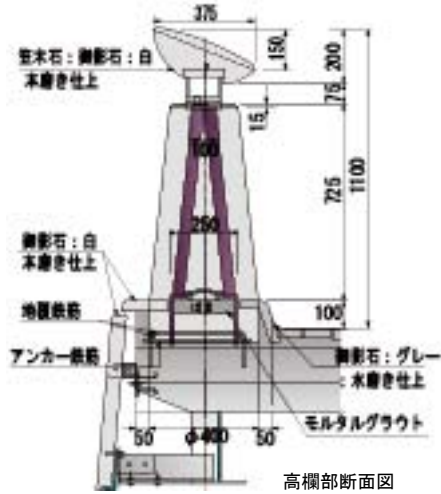


S=1/25000 位置図



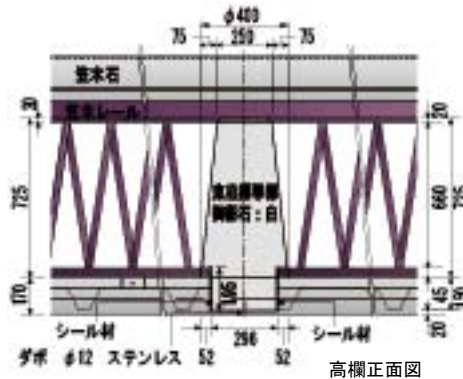
### 【構造デザイン】

規模・構造的には鉸桁構造が合理的な支間割りであるが、全ての桁を鉸桁で構成することなく、両外桁のみを逆台形断面の箱桁構造として、歩道部をブラケットで支えている。これによる景観的な陰影効果は絶大であり、橋全体の存在感を抑えめに、かつスレンダーに見せている。



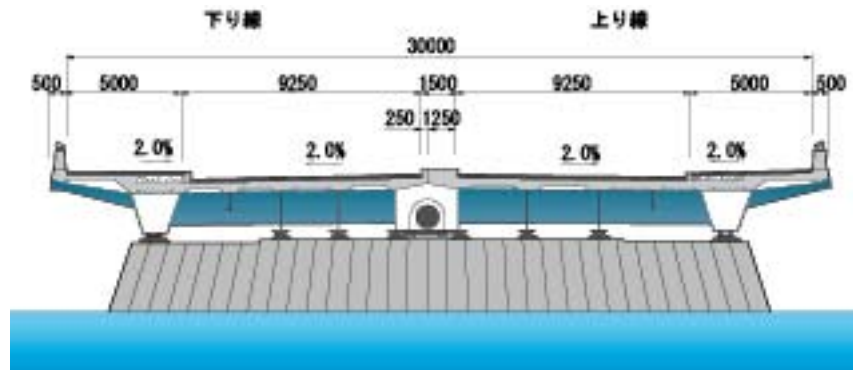
### 【高欄のデザイン】

安定感のある石材と繊細な鋼棒の巧みな組み合わせは、橋上空間の開放感と恐怖心を見事に解決している。シンプルで洗練された造形は、視覚的にも触覚的にも人への配慮に満ちている。

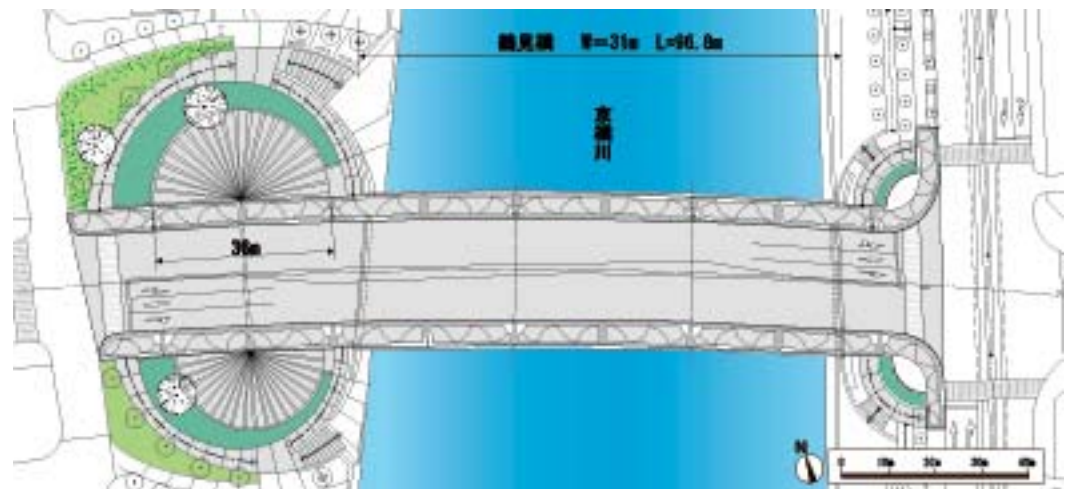


### 【橋詰広場のデザイン】

平和大通り（総幅員100m）の東端部分で、大通りの植栽帯部分を陸と河川の遷移区間を兼ねて橋詰広場として整備している。



S = 1/300 断面図



S = 1/1500 平面図

本画像については著作権所有者の意向によりPDF版には掲載できません



# 牛深ハイヤ大橋 / 設計コンセプト「海上に浮遊した一本の線」を具現化した断面デザイン



## 【概要】

本橋は、天草下島の牛深漁港内に架けられた、7径間連続鋼床版曲線箱桁橋で、橋名は現地に伝わる民謡「ハイヤ節」にちなんで名付けられた。

周囲の繊細な自然と小さなスケールの街並みに調和する橋のイメージを、設計者達は「海上に浮遊した一本の滑らかな線」と定め、それを実現するために、等断面の桁形式がまず選択された。

その上で、最大支間 150m を支えるに見合う 4.8 m の桁高をスレンダーに見せ、同時に風によ

る振動を解決する観点から、フラップ（風除板）の採用と下フランジへの曲面の適用が着想されている。技術的な課題解決を、そのまま形態デザインに結びつけたところが本橋の見どころであり、それが個性となっている。

フラップのデザインを始め、構想からディテールに至るまで、設計チームによる建築設計で培われた様々な技術が遺憾なく発揮されており、特に土木分野では、これまでに見たことのない造形美が創造されている。

1988 年から始まった「くまも

とアートポリス」の初期段階（設計開始は 1989 年）における参加事例である。

なお、P3 橋脚に設置されたループ橋のデザインが本橋と若干異なり、また橋上の信号機、歩車道分離柵が当初から改変されている。これらは本橋の魅力を決定的に破壊するものではないが、確実に損なっている。建設時期の違いからか、本橋設計者による検討が行われなかったことが容易に想像できる。デザインには一貫性が重要である。

## 【沿革】

- 平成元(1989)年 設計開始  
(くまもとアートポリスの初期段階の参加事例)
- 平成 3(1991)年 施工開始
- 平成 9(1997)年 竣工  
平成 9 年度田中賞
- 平成 11(1999)年 P 3 橋脚のループ橋竣工
- 平成 13(2001)年 土木学会デザイン賞 最優秀賞受賞

## 【諸元】

- 所在地：熊本県牛深市牛深町埼 町地内
- 管理者：熊本県
- 設計者：レンゾ・ピアノ、岡部憲明、ピーター・ライス  
+マエダ (伊藤整一)
- 規模：橋長 883m、最大支間 150m、幅員 16m



検討の初期段階での全体模型写真



S=1/50000 位置図

## 【構造デザイン】

地形や航路の条件から、橋の最大支間長 150 m はほぼ与条件であり、その支間をどのような橋梁形式で実現するかが、最初の課題であった。ここで、「構造表現の突出する吊り橋や斜張橋を避け、あえて単純な連続桁梁を選択したのは、最も簡潔な表現によって、一本の線として風景の中に橋を浮上させることで、自然の中に浸透させることを試みたからだ。」と設計者が述べる通り、ここではまず風景のデザインから橋梁形式が選択されたことが判る。

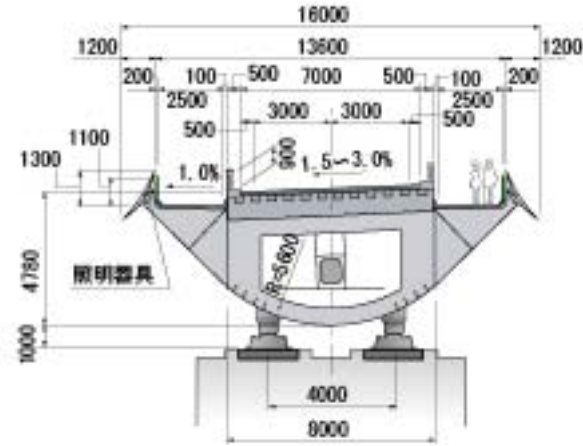
次に、なめらかな線形と、制約条件を回避しつつほぼ均等に見える橋脚のスパン割りなど、橋梁デザインの基本を調整した上で、本橋の最大の見せ場となる、出来るだけ薄く、かつリズムカルな表情をもたらす桁断面とディテールのデザインに焦点が絞られている。

桁断面は、風による振動の検討を中心に、フラップ（風除板）の利用や底面（下フランジ）の

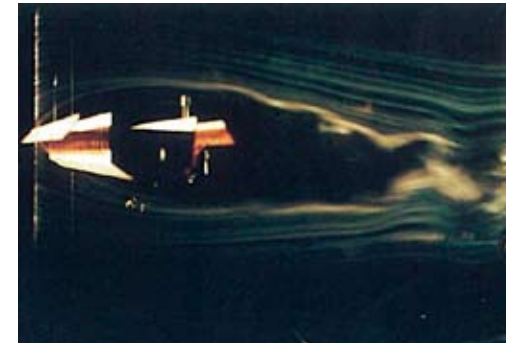
曲面化（ $R=5.6\text{m}$ ）が図られている。この結果、風の抵抗を減少し、また乱気流の発生と桁の振動が抑えられている。こうした技術的要素は、橋のボリュームを視覚的に軽く、リズムカルな連続線として表現するデザインと同時に発想された事は想像に難くない。

下フランジの曲面は、柱脚との分離を明確にし、桁を浮上させるイメージをつくりだす。最外面に配置されたフラップは、高欄と一体となって歩行者を保護し、風の流れ、自然光の反射（夜は歩行者照明が外部景観に於ける演出照明を兼ねる）などの諸要因に基づいて検討され、シャープでオーガニックな形状へと統合されている。

その結果、フラップと下フランジの曲面により、橋桁 4.8 m の高さは視覚的に三分割され、連続する光と影のリズムの形象となって、薄く細やかで豊かな曲線として海上 19 m の空を横切るイメージが鮮明となった。



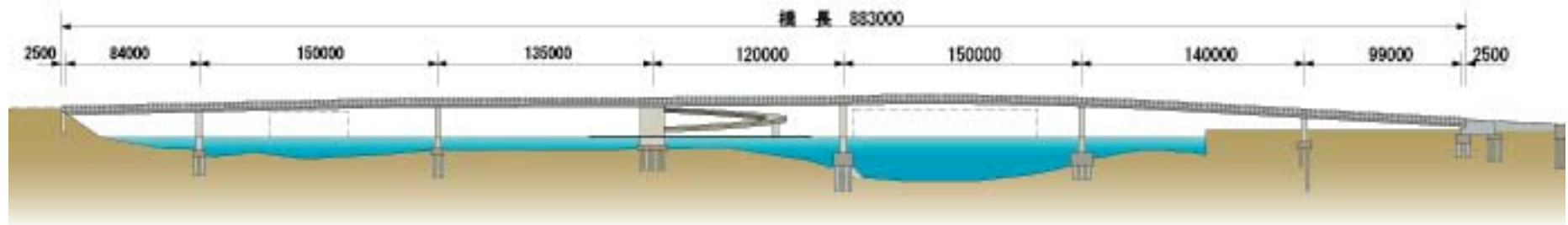
S=1/300 支点上桁断面図



風洞実験の様子



S=1/1000 平面図



S=1/400 側面図



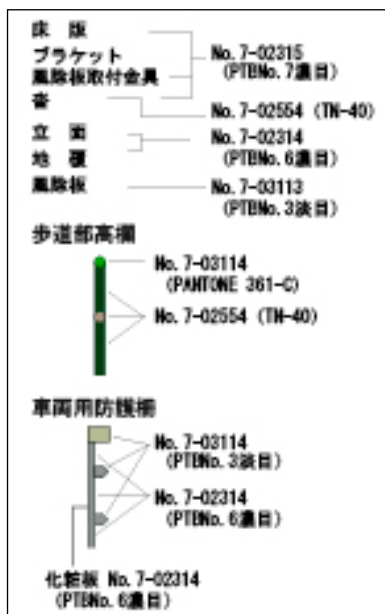




### 【色彩のデザイン】

フラップが生み出す光と影の効果、曲面フランジの採用による橋脚位置における桁の浮遊感の演出、などをより効果的に見せるため、桁の塗装色はグレーを基調に、フラップの白系から、ウェブ（立面）、下フランジ、杓の順に、濃淡に微妙な、あるいは明確な塗分けが施されている（下・塗装区分図参照）。

このような細やかな配慮もあって、当初のコンセプト通り、桁は太陽光の変化を微妙に受けて、表情を豊かに変える効果を見る人に与えている。



塗装区分図



下からの景観



全景



側面からの景観



夜景



## 【概要】

苫田ダムは、吉井川の上流、岡山県苫田郡鏡野町に、治水および上水・工業用水・発電などの利水を目的として平成16年度に建設された。苫田ダムの建設に際し、新たに出現する奥津湖の周囲には、大小合わせて20数橋におよぶ橋梁が計画された。

橋のデザイン担当者は、まずこれらを道路機能（国道、湖岸道）、景観的役割（通過、ダム湖に隣接、横断）、見えのまとまり（全体模型で検討：下写真参照）などに分類整理することで、個々の橋梁に求められる要件を具体

的かつ総合的に把握し、これらの橋梁群を「図」と「地」の役割に分類した。

ここでは、特別な位置づけとして個別にデザイン対応を実施した「図」の橋梁群（次頁図参照）の中でも、奥津湖の中心的存在として、シンボリックなデザインを追求した「苫田大橋（PC5径間連続V脚ラーメン橋）」を取り上げる。

## 【背景】

苫田ダムは、昭和32(1957)年のダム構想以来、長い間地元住民とその建設に対して葛藤があった。そこで事業・管理者である国土交通省は、移転を余儀なくされる住民の方々に報いるために、新たに出現するダム湖の風景や環境を、基のそれ以上に美しく、後世に対しても誇れる環境とすべく、公園空間や個別構造物および施設のデザイン、更には長期にわたる設計や施工を見守る体制づくりを目的とする「環境デザイン検討委員会」を設置した（委員長・河川：

## 【沿革】

- 昭和 56(1981)年 ダム湖の建設工事着手
- 平成 4(1992)年 環境デザイン検討委員会の設置。ダム湖全体のコンセプト、及び個別施設の基本的考え方を設定
- 平成 8(1996)年 橋のデザイン方針と共に、斬新なデザイン案を提示。架橋位置や取付道路の線形も検討
- 平成 10(1998)年 コスト縮減の国家的要請を受けて考え方を再整理。橋長・幅員が縮小され橋梁形式から再検討
- 平成 11(1999)年 橋梁形式の最終選定、および本体デザインと併せて詳細設計を実施
- 平成 12(2000)年 橋詰・親柱のデザインを実施
- 平成 16(2004)年 日本産業デザイン振興会グッドデザイン賞受賞
- 平成 19(2007)年 土木学会デザイン賞 最優秀賞受賞

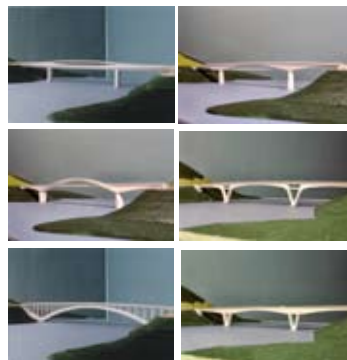
## 【諸元】

所在地：岡山県苫田郡鏡野町奥津湖内

管理者：鏡野町

関係者：発注者 / 中国地方整備局苫田ダム工事事務所、ディレクター / ダム水源地環境整備センター、苫田ダム環境デザイン検討委員会(委員長:名合宏之)、デザインコーディネーター / 高楊裕幸、デザイナー / 友岡秀秋、設計者 / 大日本コンサルタント

規模：橋長 230m、最大支間長 107m、幅員 8.2m



本橋のために考案された多くの（幻の）構造デザイン案。実現可能性の構造検討も同時に実施されている



S=1/2000 全体模型 (A1版7体半の大きさ)



S=1/200000 位置図



名合宏之、植生：千葉喬三、デザイン：清水國夫、景観・構造物：篠原修、建築：内藤廣）。

また、委員会の事務局を（財）ダム水源地環境整備センターにおき、ここにデザイン検討ワーキング（ダム本体・水辺・植栽：岡田一天、橋梁：高楊裕幸、トンネル坑口：畑山義人）を設け、これが一貫して原案づくりに携わった。12年という長きにわたり、この委員会組織ですべての案件を討議、合意したため、一貫した思想による統一感のあるデザイン成果が残されている。

### 【デザイン方針】

ダム湖景観を印象的なものとする、存在感のある橋梁とすべく、架橋条件を活かした前例のない構造デザインを指向した。

また同時に、橋上および橋詰広場を、ダム湖を見渡す良好な視点場として整備する。



S=1/100000 「図の橋梁」の位置図

### 【デザインの特徴】

・周辺風景に対して、適度に目立つシンボル橋となっている。



地の橋（左）と苦田大橋の統合景観

・橋梁形式は、経済性に優れた桁橋形式が前提とされた。視点距離や日照の変化による微妙な見え方の変化を狙った、飽きの来ない桁断面が創出された。

・優しく親しみのある印象を構造本体で表現すべく、桁断面には懸垂曲線が採用され、更にこれを支えるV型橋脚には小判型の断面が採用された。



V型橋脚

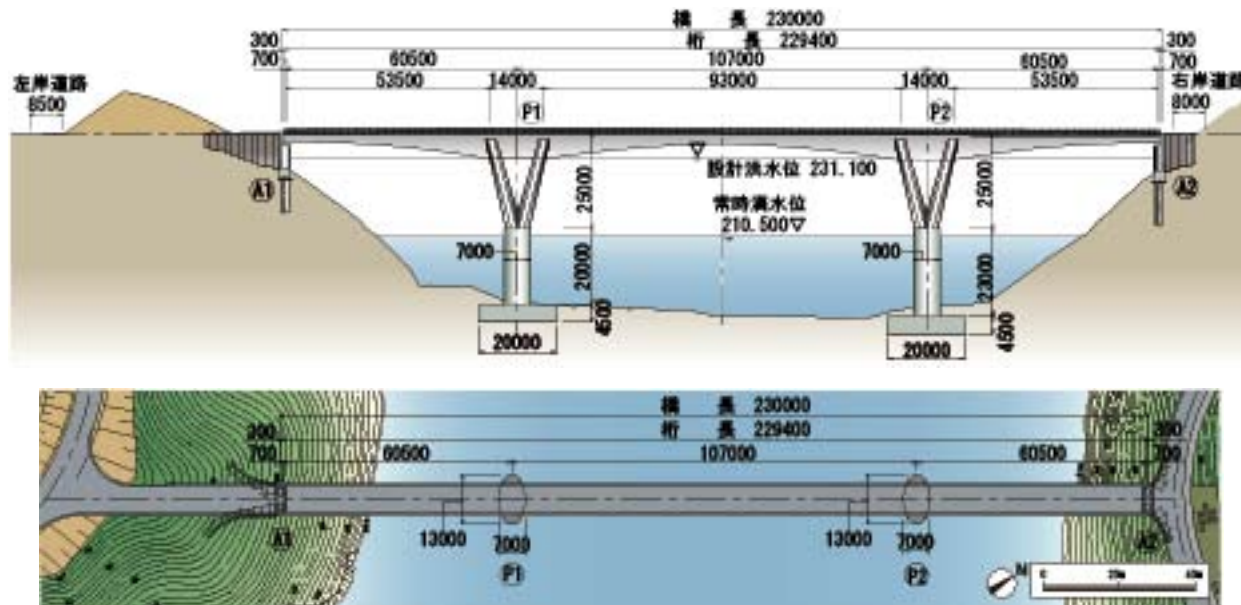
・桁の断面形状を活かす変断面の側面形態や、小判型断面のV型橋脚の採用は、構造的、施工

性、経済性の観点からも合理的なデザインと言える（通常の張り出し架設工法で施工可能）。

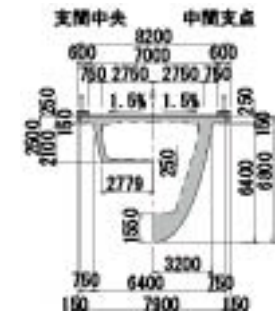
・橋上空間はダム湖を眺める視点場として、全長にわたりすっきりと控えめにデザインした。また、親柱は、桁の懸垂曲線と変断面を模した、シンプルで明るく統一感を感じさせるデザインとした。



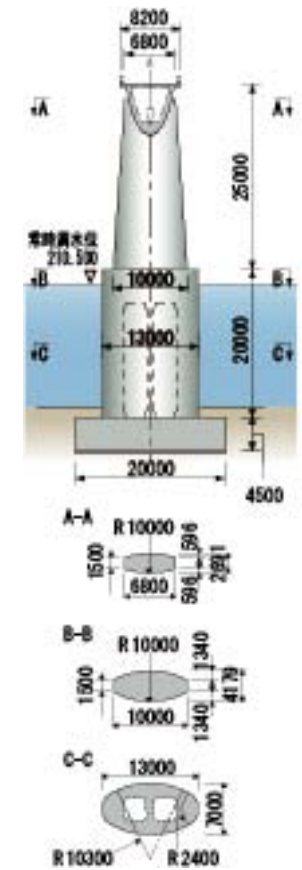
親柱と橋詰空間



S = 1/2000 側面図, 平面図



S = 1/400 桁断面図

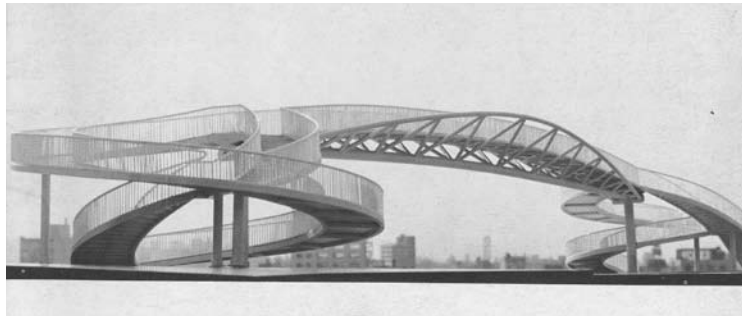


S = 1/1000 断面図



# 歩行者専用の橋

／可能性を拡大する時代に応じた発想



## 【デザイナー柳宗理氏の提案】

歩道橋の標準設計が始まる前には、本事例のような斬新な歩道橋案が検討されていた。しかし、安価に大量に建設しなければならなかった高度経済成長時代の波にのまれて、そのほとんどは実現しなかった。



## 【フランス山歩道橋】(橋長 216.6m 神奈川県横浜市 1984)

高速道路により視覚的に分断された、元町周辺地区と港湾部に開けた山下公園とを結ぶ、緩やかなカーブを描く連絡通路である。本橋は、フランス山公園のゲート機能も合わせ持つ形で、都市デザインの文脈から大野美代子氏がデザインした橋である。



## 【川崎橋】(橋長 129.15m (87.5+40.65) 大阪市 1978年)

橋梁景観設計の規範とも言うべき本橋は、周辺の都市河川景観の中に、シンプルな構造美と行き届いたディテールが、うまく調和している。一連の自転車道路として、河岸歩道を結ぶ遊歩道としても魅力的な空間が提供されている。



## 【イナコスの橋】(橋長 35.74m 大分県別府市 1994)

無駄を一切省いた緊張感が漂う、不完全トラスを用いたサスペンダーアーチ構造。圧縮部材の床版は、別府市の友好都市、中国の烟台市で産出される御影石を枕木状にして並べ一体化している。建築家川口衛による作品。土木学会デザイン賞 2005 優秀賞受賞作品。

日本で初めての横断歩道橋は、昭和 34 年に通学路の安全確保と言う市民からの要望をきっかけに、愛知県名古屋に近い西枇杷島町で建設された。その後、昭和 40 年代には同種の横断歩道橋が、設計の標準化とともに、大量にそして安価に供給された。同時期に、柳宗理氏などから無味乾燥でない、斬新な試みが提案されたが、その殆どは経済性の理由から実現には至らなかった。また、当時から車を避けるために人間が昇降するのは人間軽視だ、との声も存在したが、産業(車)優先の時代の流れにかき消された。そして、その適用範囲を、横断橋から交差点、駅前広場へと拡大していく。

昭和 55 年前後から、時代の流れは歩行者重視の方向に変わり、歩行者・自転車専用道路網の一部としての歩道橋や都市デザインの文脈で計画された歩道橋が姿を現し始める。たとえば、大阪の川崎橋や横浜のフランス山歩道橋がその代表事例である。そして、高齢者や・身障者など弱者への配慮とデザインの洗練が進む。

平成 6 年に完成したイナコスの橋は、独創的な設計技術から生み出された。達人ならではの洗練された構造美は、歩道橋設計に大きな一石を投げ、意匠的な情感をも合わせ持つ架橋構造が、多くの設計者の刺激となった。



この頃より、構造とデザインの融合が広く認識されるようになり、ブリッジ渋谷21や青春橋などの事例が出現し始めた。

平成19年の8月、明治期にドイツから輸入されたトラス橋を再転用した歩行者専用のりんどう橋が開通した。来歴の面白さといった歴史的側面だけでなく、ポーストリング・トラス構造自体に見るものを惹きつける魅力があると同時に、転用に際して現代風なデザイン上の創意工夫が込められていることに好感が持てる。ここにも、未来の歩道橋を考えるヒントが潜んでいる。

横浜の自動車道におけるトラス橋の歩道への転用なども、この流れの先駆的事例の一つに数えられるだろう。

これらのように歩道橋は、それが建設される時代の影響を色濃く反映する構造物である。10年程前から、歩道橋には渡る機能以外に、市民に愛着のもたれる姿という要求が、まちづくりの観点から増えてきた。これは日本に限ったことではなく、欧米の各都市で同じように歩道橋に対する期待が高まり、国の威信を掛けるかのように、競って著名な、また若手の構造デザイナーが作品を発信し続けている。

構造デザインの変遷は、歩道橋から始まる。デザイン的には見逃せない分野である。



【ブリッジ渋谷21】(橋長49.5m 東京都渋谷区 2001)

フレンドイールの格点の武骨さを回避し、トラスに見られる部材の錯綜感を減じている。これらの中間的な構造の採用により、都市空間を2本の平行性で横切る、斬新なシルエットを創出している。



【りんどう橋】(橋長51.35m(トラス部支間32.35m) 長野県上田市 2007)

110年前にドイツより輸入された橋。当初は鹿児島で鉄道橋として、後に千曲川で80年近く鉄道そして道路橋として利用された。建設に注がれた先人の熱意や歴史を後世に伝え、地元へ愛し親しまれる橋として、高欄など現代風なアレンジを加えて転用された。



【青春橋】(橋長60.1m 群馬県嬭恋村 2006)

架設用のケーブル資材を、構造とデザインに取り込む発想から生まれた二重張弦桁橋。重厚で個性的な高欄のデザインが、桁下の張弦ケーブル等の煩雑さを軽減させ、全体シルエットを引き締めている。



【自動車道における鉄道廃線跡の再生】(横浜市 1998)

臨港線跡地として残された廃線跡を歩行者専用道として再整備した事例。その際に、1907年(明治40年)に敷設されたトラス橋を保全、修理し、活用している。

## 【橋梁分野】引用・参考資料リスト

種別	文献名	編著者	出版元	年次	備考
<b>■錦帯橋</b>					
参考	土木学会誌(22巻 515-533頁 錦帯橋の沿革と構造)	大野唯糊	土木学会	1936年	
参考	土木学会誌(35巻 21-23頁 錦帯橋の匠を守る)	依田照彦	土木学会	2001年	
参考	土木学会誌(37巻 76-78頁 錦帯橋-日本が誇る木橋の最高傑作-)	依田照彦	土木学会	2003年	
参考	土木学会誌(54巻 55-60頁 岩国錦帯橋のこと)	堀井健一郎	土木学会	1969年	
参考	名勝錦帯橋架替事業報告書	岩国市	岩国市	2005年	
<b>■永代橋・清洲橋</b>					
参考	近代日本の橋梁デザイン思想 三人のエンジニアの生涯と仕事	中井祐	東京大学出版会	2005年	
<b>■武庫大橋</b>					
引用	阪神国道武庫大橋架設工事概要	兵庫県	兵庫県	1926年	P.12, 概要1-10 ~2段-1行目 P.14, 2~9行目
参考	阪神間モダニズム 六甲山麓に花開いた文化、明治末期-昭和15年の軌跡	「阪神間モダニズム」展実行委員会	淡交社	1997年	
<b>■天神橋</b>					
参考	土木学会誌(20巻 第9号 天神橋改築工事概要)	-	土木学会	1934年	
参考	大阪の橋	松村博	松籙社	1987年	
<b>■西海橋</b>					
参考	土木学会誌(41-4.5巻 1-9, 11-19頁 西海橋(伊ノ浦橋)工事概要その1, 2)	村上永一	土木学会	1956年	
参考	土木学会誌(37巻 74-75頁 西海橋)	吉田巖	土木学会	2003年	
参考	橋のデザインIII(38-47頁)	景観デザイン研究会 橋梁デザイン部会	景観デザイン研究会	2000年	非売品
<b>■十王川橋</b>					
参考	造形 特集1 風景をつくる橋 橋梁デザインの現在 No.2	-	建築資料研究社	1996年	
補足	土木工学大系13 景観論	中村良夫、他	彰国社	1977年	
<b>■横浜ベイブリッジ</b>					
参考	横浜ベイブリッジ	首都高速道路公団神奈川建設局	首都高速道路公団神奈川建設局	1991年	非売品
参考	横浜の都市づくり-市民がつくる横浜の未来-	横浜市総務局	横浜市	1965年	
参考	YOKOHAMA BAY BRIDGE DESIGN CONCEPT 横浜港横断橋景観検討	首都高速道路公団神奈川建設局、新日本技研(株)、(有)M&Mデザイン事務所	-	1981年	
参考	都市プランナー田村明の闘い-横浜(市民の政府)をめざして	田村明	学芸出版社	2006年	
参考	Bridges 田中賞の橋	土木学会 田中賞選考委員会	鹿島出版会	1999年	
参考	横浜=都市計画の実践的手法 その都市づくりのあゆみ	田村明 監修	鹿島出版会	1980年	
<b>■横向大橋</b>					
参考	Bridges 田中賞の橋	土木学会 田中賞選考委員会	鹿島出版会	1999年	
参考	橋梁と基礎(24巻 2-8頁 押出し工法による横向1号橋の設計と施工)	沓沢圭次、他	建設図書	1990年	
<b>■鶴見橋</b>					
参考	デザイン賞 作品選集2001	土木学会 景観・デザイン委員会	土木学会 景観・デザイン委員会	2002年	
<b>■牛深ハイヤ大橋</b>					
参考	土木学会誌(87巻 23-25頁 デザインとエンジニアリング)	岡部憲明	土木学会	2002年	
参考	デザイン賞 作品選集2001	土木学会 景観・デザイン委員会	土木学会 景観・デザイン委員会	2002年	
参考	横河ブリッジ技報(26巻 158-170頁 牛深ハイヤ大橋上部工工事報告)	末吉昭徳、他	横河ブリッジ	1997年	
<b>■苫田大橋</b>					
参考	ダム空間をトータルにデザインする GS群団前走記	篠原修 編	山海堂	2007年	
参考	建築画報 特別号 301 VOL.39 土木デザインの現在+コラボレーション	篠原修 監修	建築画報社	2003年	
<b>■歩行者専用の橋</b>					
参考	デザイン 柳宗理の作品と考へ	柳宗理	用美社	1983年	
参考	土木学会誌(37巻 79-80頁 イナコスの橋-新しい構造システムを求めて-)	川口衛	土木学会	2003年	
参考	デザイン賞 作品選集2005	土木学会 景観・デザイン委員会	土木学会 景観・デザイン委員会	2006年	
参考	ペデ:まちをつむぐ歩道橋デザイン	土木学会編、土木学会構造工学委員会著	鹿島出版会	2006年	

※種別: 「引用」-文献中の文章をそのまま引用している文献(※引用文の掲載ページを文献名欄に記載する)。「参考」-事例集作成の際に参考とした文献

※備考: 種別「引用」の場合、事例集の掲載場所(P.00、00~00行目)を備考欄に記載する。



【橋梁分野】図版出典リスト（写真・図名称に※印があるものは、Web掲載は控える）

■ 錦帯橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
2	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
2	流出前の錦帯橋	写真	-	「土木学会デジタルアーカイブズ絵葉書」	土木学会	-
2	洪水時の様子	写真	-	「土木学会デジタルアーカイブズ絵葉書」	土木学会	-
2	橋脚が流された図	写真	岩国市観光課	「岩国市役所観光課 ホームページ」に掲載された写真を元に、加筆	-	2005
2	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
3	構造図	図	国土技術政策総合研究所	「土木学会誌 22巻 5号 515-533頁 1936年 5月 大野唯糊 錦帯橋の沿革と構造」を元に、着色・トレース	-	2007
3	橋脚写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
4	側面・平面図	図	国土技術政策総合研究所	「土木学会誌 54巻 5号 55-60頁 1969年5月 堀井健一郎 岩国錦帯橋のこと」を元に、着色・トレース	-	2007
4	構造・平面図	図	国土技術政策総合研究所	同上	-	2007
4	新旧橋脚・高欄図	図	国土技術政策総合研究所	「名勝錦帯橋架替事業報告書(平成17年3月 岩国市)」を元に、着色・トレース	-	2007
5	河床写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	橋脚基部	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	橋脚上部	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	河川	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	橋上	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	木材種類	図	国土技術政策総合研究所	「名勝錦帯橋架替事業報告書(平成17年3月 岩国市)」を元に、着色・トレース	-	2007
■ 永代橋・清洲橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
6	鏡写真／建設当時の永代橋	写真	-	「橋梁設計圖集 第二輯」口絵より転載	復興局土木部橋梁課	1928
6	鏡写真／建設当時の清洲橋	写真	-	「橋梁設計圖集 第二輯」口絵より転載	復興局土木部橋梁課	1928
6	明治30年にかげられた永代橋	写真	-	「土木学会デジタルアーカイブズ絵葉書」	土木学会	-
6	豊海橋	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
6	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
7	隅田川六大橋側面図	図	国土技術政策総合研究所	「近代日本の橋梁デザイン思想(2005年7月 中井祐 東京大学出版会 P.434 図5-1)」を元に、加筆・トレース	-	2007
7	永代橋支承部写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
7	清洲橋支承部写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
8-9	平面・側面・断面図	図	国土技術政策総合研究所	土木学会所蔵の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
9	橋面写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
9	全景写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
10	ケルンの吊橋	写真	宮村忠	「隅田川の橋とその歴史」	日本河川開発調査会	1981
10-11	側面・断面図	図	国土技術政策総合研究所	土木学会所蔵の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
11	清洲橋建設当時の写真	写真	-	「土木学会デジタルアーカイブズ絵葉書」	土木学会	-
11	現代の写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007

■武庫大橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
12	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
12	甲子園ホテル	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
12	※. 甲子園住宅経営地鳥瞰図	図	阪神電鉄蔵	「阪神間モダニズム」 (P.6-7)	編:「阪神間モダニズム」展実行委員会、発行:淡交社	1930
12	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
13	排水装置配置図	図	国土技術政策総合研究所	国土技術政策総合研究所蔵の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
13	橋脚拡大図	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
13	側景観	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
14	ブラケット図	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
14	バルコニー正面・側面図	図	国土技術政策総合研究所	国土技術政策総合研究所蔵の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
14-15	側面図	図	国土技術政策総合研究所	国土技術政策総合研究所蔵の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	断面図	図	国土技術政策総合研究所	国土技術政策総合研究所蔵の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	全体のリズム感	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
15	親柱	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
■天神橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
16	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
16	江戸時代の天神橋	写真	堀 威夫	「土木学会誌 20巻 9号 天神橋改築工事概要」 (P.8)	土木学会	1934
16	明治21年架設の天神橋 (橋面)	写真	-	「土木学会デジタルアーカイブズ絵葉書」	土木学会	-
16	明治21年架設の天神橋 (全景)	写真	-	「土木学会デジタルアーカイブズ絵葉書」	土木学会	-
16	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
17	全景	写真	堀 威夫	「土木学会誌 20巻 9号 天神橋改築工事概要」 (P.8)	-	1934
17	平面・側面・断面図	図	国土技術政策総合研究所	「土木学会誌 20巻 9号(昭和9年9月 天神橋改築工事概要 P.9)」の図を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
■西海橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
18	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
18	ディテール写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
18	新西海橋	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
18	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
19	側景観写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
19	一般図	図	建設省九州地方建設局伊ノ浦橋工事事務所	「西海橋 (伊ノ浦橋) 設計図集」より転載・加筆	-	1953

■十王川橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
20	鏡写真	写真	株式会社ピーエス三菱	-	-	1987
20	フォトモン写真	写真	田村幸久	-	-	1978
20	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
21	断面図	図	国土技術政策総合研究所	「造形2 特集1 風景をつくる橋 橋梁デザインの現在 (1996年4月 建築資料研究社 P.83)」の図を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
21	V脚側面図	図	国土技術政策総合研究所	「造形2 特集1 風景をつくる橋 橋梁デザインの現在 (1996年4月 建築資料研究社 P.83)」の図を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
21	側面・平面図	図	国土技術政策総合研究所	「造形2 特集1 風景をつくる橋 橋梁デザインの現在 (1996年4月 建築資料研究社 P.82~83)」の図を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
22	構造形式パース図	図	日本道路公団 (三井共同建設コンサルタント(株))	「日本道路公団東京第一建設局 設計資料」	-	-
22	力学図	図	田村幸久	「土木工学大系13 景観論」 (P.199の図)	彰国社	1977
22	マラカイボ橋	写真	鹿島昭治	-	-	1995
23	印象変化図	写真	国土技術政策総合研究所	「造形2 特集1 風景をつくる橋 橋梁デザインの現在 (1996年4月 建築資料研究社 P.85)」の図を元に、ト	-	2007
23	アプローチ橋	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2002
23	抗口との取り合い	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2002
23	補修後の様子	写真	株式会社ピーエス三菱	-	-	2005
■横浜ベイブリッジ						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
24	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
24	当初の吊橋案	図	横浜市	「横浜の都市づくりパンフレット」	横浜市総務局	1965
24	トラス橋案、斜張橋案	図	-	「横浜=都市計画の実践的手法 その都市づくりのあゆみ」 (P.85の図)	田村明監修・鹿島出版会	1980
24	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
25	タワー姿・桁断面・側面図	図	国土技術政策総合研究所	「横浜ベイブリッジ (首都高速道路公団神奈川建設局 P.1-11, 2-180, 2-217)」の図を元に、着色・トレース	-	2007
25	一階デッキからの写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
26	側面写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
27	スカイウォーク・ラウンジ図	図	国土技術政策総合研究所	「横浜ベイブリッジ (首都高速道路公団神奈川建設局 P.4-1, 6)」の図を元に、着色・トレース	-	2007
27	配置概要図	図	国土技術政策総合研究所	「横浜スカイウォーク ホームページ」に掲載された図を元に、加筆・トレース	-	2007
27	ライトアップ写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
27	投光器配置図	図	国土技術政策総合研究所	「横浜ベイブリッジ (首都高速道路公団神奈川建設局 P.4-30)」の図を元に、着色・トレース	-	2007



■ 横 向 大 橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
28	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2002
28	施工中	写真	株式会社ピーエス三菱	-	-	1990
28	橋面	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2002
28	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
29	橋台概要図	図	国土技術政策総合研究所	福島県（道路整備グループ石井様より借用）の設計図書 を元に、加筆・トレース	-	2007
29	側面・平面・断面図	図	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
29	支承部写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2002
29	全景写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2002
■ 鶴 見 橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
30	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2000
30	橋詰め広場	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2000
30	右岸写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2000
30	左岸写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2000
30	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
31	高欄正面・断面図	図	国土技術政策総合研究所	M+Mデザイン事務所所有の図（基は広島市設計図書）を 元に、加筆・着色・トレース	-	2007
31	側面・平面・断面図	図	国土技術政策総合研究所	M+Mデザイン事務所所有の図（基は広島市設計図書）を 元に、加筆・着色・トレース	-	2007
31	橋脚写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2000
31	高欄写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2000
31	※. 航空写真	写真	藤塚光政	-	-	1990
■ 牛 深 ハ イ ヤ 橋						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
32	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
32	模型写真	写真	岡部憲明	「岡部憲明アーキテクチャーネットワーク ホームページ」 （ <a href="http://www.archinet.jp/etc/jf/jf.html">http://www.archinet.jp/etc/jf/jf.html</a> ）	岡部憲明	-
32	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に加筆・トレース	-	2007
33	箱桁断面図	図	国土技術政策総合研究所	「横河ブリッジグループ技報 第26号(P.159)」の図を元 に、着色・トレース	-	2007
33	風洞実験の様子	写真	岡部憲明	「岡部憲明アーキテクチャーネットワーク ホームページ」 （ <a href="http://www.archinet.jp/etc/jf/jf.html">http://www.archinet.jp/etc/jf/jf.html</a> ）	岡部憲明	-
33	平面・側面図	図	国土技術政策総合研究所	「岡部憲明アーキテクチャーネットワーク ホームページ」 に掲載された図を元に、加筆・トレース	-	2007
34	フラップ詳細図	図	岡部憲明	「岡部憲明アーキテクチャーネットワーク ホームページ」 （ <a href="http://www.archinet.jp/etc/jf/jf.html">http://www.archinet.jp/etc/jf/jf.html</a> ）	岡部憲明	-
34	歩行者空間	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2002
35	下からの景観	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
35	鳥瞰	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
35	側面	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
35	夜景	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007

■ 苫田大橋					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
36	鏡写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2004
36	模型写真6種	写真 大日本コンサルタント(株)	-	-	1997, 1999
36	全体模型写真	写真 大日本コンサルタント(株)	-	-	1993
36	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/200000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
37	風景写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2004
37	橋脚写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2004
37	親柱写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2004
37	側面・平面・断面図	図 国土技術政策総合研究所	国土交通省苫田ダム工事事務所の設計図書を元に、着色・トレース	-	2007
■ 歩行者専用の橋					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
38	柳デザインの橋	写真 柳工業デザイン研究会	「歩道橋計画案」小冊子	八幡製鐵株式会社	-
38	川崎橋	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
38	フランス山歩道橋、橋面	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
38	フランス山歩道橋、側景観	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
38	イナコスの橋	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
39	ブリッジ渋谷2 1	写真 鹿島昭治	-	-	2002
39	青春橋	写真 春日昭夫	-	-	2006
39	りんどう橋	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
39	汽車道再生橋	写真 大日本コンサルタント(株)	-	-	1997

【街路編】





## ●街路分野における候補事例の収集

### (1) 候補事例選定の視点

- ・街路分野については、それぞれが異なる機能に特徴を持った施設であることから、明確に分野を区分して整理した。
- ・街路については、線形や断面構成といった「街路本体に関する規範事例」の収集から、街路を構成する「道路構造物（擁壁、掘割り等）」や「道路施設（植栽、舗装等）」、「街並みや沿道施設との関係」等について、工夫している点や景観・デザイン的に優れている点を中心に解説した。
- ・なお、「街路」とは、市街地に整備されている道路として規定した。

### (2) 規範候補（100 事例）の選定

#### ① 選定対象

- ・市街地に整備されている道路（街路）を対象とする。
- ・一般の市民が利用している既存の街路を対象とする。

#### ② 選定の方法

- ・以下の手順で選定作業を行った。
  - 1) 標準設計以前に造られた街路で、優れたデザインあるいはスタンダードなデザインとして既に評価の定まったものを抽出した。
  - 2) 文化財指定（国・都道府県）や近代土木遺産指定がなされているものを抽出した。
  - 3) 標準設計以降に造られたもので、優れたデザインあるいはスタンダードなデザインとして既に評価の定まったものを抽出した。
- ・選定に際しては、下記資料に基づくことを基本とし、その他、参考となる資料や文献等を併せて参照した。

- ・なお、下記の資料以外の優れたデザインあるいはスタンダードなデザインの事例については、専門家等へのヒアリング（本件においては部会での確認）により抽出した。

#### ■選定に用いた資料

- 資料①：『日本の近代土木遺産』（土木学会、2005 年）
- 資料②：国指定文化財等データベース（文化庁HPより）
- 資料③：都道府県の指定文化財（各都道府県のHPより）  
（参考資料：「日本の道 100 選」、「土木学会デザイン賞」等）  
（参考文献：「道・緑・景」（道路緑化保全協会）  
（参考文献：「道路のデザイン」（道路環境研究所）  
（参考文献：「街路の景観設計」（土木学会）等）

### ③ 事例の分類

- ・選定事例について、その特徴をより明確なものとし、候補の絞り込みを行う際の参考とするため、下記に示す観点に基づき区分を行った。

#### 【分類 1：街路の特性による分類】

- ・対象となる街路の景観的に評価すべき特性に着目し、以下の項目による分類を行った。
  - 1) 規模分類：大路、商店街・路地
  - 2) 歴史分類：城下町、宿場等、参道
  - 3) 整備分類：シボルロード、パークウェイ型、公園一体型、沿道規制型
  - 4) 仕組み分類：山当て、アイストップ、立体交差、既存樹活用、並木、花植栽等、坂道、水辺の街路
  - 5) 施設分類（舗装、照明等）
  - 6) 活用分類（休憩、イベント等）

#### 【分類 2：街路の整備された時代背景による区分】

- ・街路の整備された時代背景に着目し、下記の時代による分類を行った。
  - 1) 明治時代以前 ～ 2) 戦前 ～ 3) 戦後 ～ 4) その他

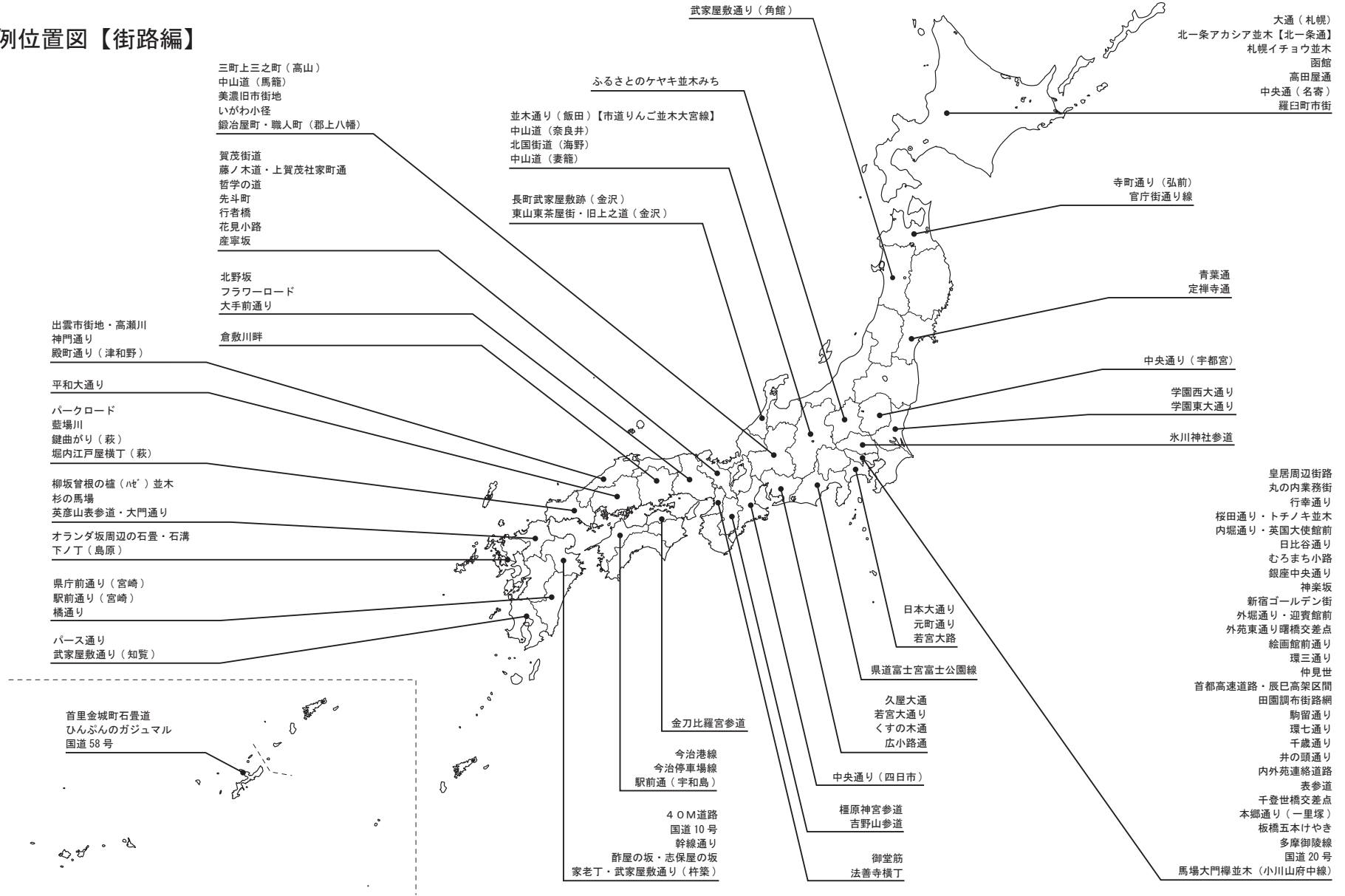
【街路分野】事例分類一覧（太字：景観デザイン規範事例の対象、斜体：コラム的にまとめて紹介する事例対象）

形態分類		年代分類	江戸時代以前	江戸時代	戦前	戦後
規模分類	大 路				<u>御堂筋</u>	40M道路、パース通り、今治港線、今治停車場線、若宮大通り、平和大通り、中央通り(四日市)
	商店街・路地		<u>産寧坂、法善寺横丁</u> 、先斗町	いがわ小径	<u>花見小路、神楽坂</u> 、女木島集落の石垣路地	<u>元町通り</u> 、むろまち小路、新宿ゴールデン街
歴史分類	城下町		家老丁・武家屋敷通り(杵築)、 <u>下ノ丁(島原)</u> 、鍵曲がり(萩)、堀内江戸屋横丁(萩)、殿町通り(津和野)、東山東茶屋街・旧上之道(金沢)、武家屋敷通り(角館)、 <u>武家屋敷通り(知覧)</u>	酢屋の坂・志保屋の坂、寺町通り(弘前)、鍛冶屋町・職人町(郡上八幡)、杉の馬場		
	宿場等		倉敷川畔、三町上三之町(高山)、 <u>中山道(奈良井)</u> 、 <u>北国街道(海野)</u> 、中山道(妻籠)、中山道(馬籠)、美濃旧市街地、英彦山表参道・大門通り			
	参 道		若宮大路、神門通り、馬場大門櫓並木(小川山府中線)、氷川神社参道、金刀比羅宮参道、吉野山参道	仲見世	多摩御陵線	
整備分類	シンボルロード				中央通り(宇都宮)、県庁前通り(宮崎)、駅前通り(宮崎)	パークロード、 <u>青葉通</u> 、 <u>定禅寺通</u>
	パークウェイ型				<u>絵画館前通り</u> 、 <u>内外苑連絡道路</u> 、 <u>表参道</u>	
	公園一体型				<u>大通(札幌)</u> 、 <u>檀原神宮参道</u>	久屋大通、井の頭通り
	沿道規制型				田園調布街路網、日比谷通り	学園西大通り、学園東大通り、官庁街通り線、 <u>銀座中央通り</u> 、中央通(名寄)、丸の内業務街
仕組み分類	山当て				羅臼町市街、県道富士宮富士公園線	
	アイストップ				外堀通り・迎賓館前、行幸通り	大手前通り
	立体交差				外苑東通り曙橋交差点、千登世橋交差点	
	既存樹活用				ひんぶんのガジュマル、幹線通り、板橋五本けやき、本郷通り(一里塚)、柳坂曾根の榎(ハゼ)並木	
	並 木				桜田通りトチノキ並木、高田屋通、札幌イチョウ並木、国道20号	駒留通り、千歳通り、首都高速道路・辰巳高架区間、ふるさとのケヤキ並木みち、並木通り(飯田)、駅前通(宇和島)、環七通り、橋通り、広小路通、国道10号、国道58号、くずの木通
	花植栽等				環三通り	
	坂 道			<u>函館</u>	<u>北野坂</u>	
水辺の街路		<u>藤ノ木道・上賀茂社家町通</u> 、 <u>長町武家屋敷跡(金沢)</u> 、 <u>藍場川</u> 、 <u>賀茂街道</u> 、 <u>阿舍利橋</u>		<u>哲学の道</u>		
施設分類(舗装・照明等)		首里金城町石畳道		<u>オランダ坂周辺の石畳・石濠</u> 、 <u>出雲市街地・高瀬川</u> 、内堀通り・英国大使館前	<u>皇居周辺街路</u>	
活用分類(休憩・イベント等)				<u>日本大通り</u>	フラワーロード	



## 街路分野規範事例候補リスト

# 事例位置図【街路編】



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 1 	No. 2 	公園等一体型 ・戦前	1	大通	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道札幌市中央区</li> <li>●管理者：札幌市</li> <li>●規模：延長1.5km 幅員105m</li> <li>●年代：明治5(1872)年</li> <li>●その他：日本の道100選</li> </ul>	明治4年に計画された防火帯を道路として整備。景観的に評価される近代都市の街路。昭和58年に両側20mを道路とし、中央分離帯(幅員65.45m)を公園に編入。季節の花等、札幌の風物詩が繰り広げられ、イベントも行われる。
		並木・戦前	2	札幌イチョウ並木	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道札幌市北区</li> <li>●管理者：札幌市</li> <li>●規模：延長0.1km、幅員30m</li> <li>●年代：大正14(1925)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	旧市役所に突当る北三条通り。木塊(ブナ材)舗装の竣工記念に植樹したイチョウ並木の内、29本のイチョウが現存する。環境に対する耐性も強く、寿命の長い樹種だが、良く風雪に耐え、札幌の象徴的な存在となっている。
No. 3 	No. 4 	坂道・江戸時代	3	はこだて 函館(坂道)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道函館市</li> <li>●管理者：函館市</li> <li>●規模：-</li> <li>●年代：江戸～明治時代</li> <li>●その他：重伝建地区</li> </ul>	北海道を代表する商港として繁栄したこの街には、港から放射状に伸びる街路と個性ある建物が残されている。昭和63年「函館市西部地区歴史的景観条例」が制定、平成元年に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された。
		並木・戦前	4	高田屋通	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道函館市</li> <li>●管理者：北海道</li> <li>●規模：延長0.3km、幅員35m</li> <li>●年代：昭和14(1929)年(拡幅、植栽)</li> <li>●その他：</li> </ul>	昭和9年の大火を機に拡幅整備された道道立待岬函館停車場線。護国神社の参道に当る神社の正面に向かった坂道で、神社の雰囲気に対応しい仕立物のランダム植栽を歩車道境の幅員7mのゆとりのある植樹帯に整備。
No. 5 	No. 6 	花植栽等 ・戦後	5	中央通	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道名寄市</li> <li>●管理者：名寄市</li> <li>●規模：延長5km、幅員40m(歩車道境植樹帯6m)</li> <li>●年代：-</li> <li>●その他：</li> </ul>	歩車道境に除雪した雪を堆積するために極めて広い空間が確保されており、雪のない時期にはそれが景観的なゆとりとなる。線形が格調高い直線で、春から夏にかけてシバザクラの花が一面に分離帯を覆う。
		山当て・戦前	6	らうす 羅臼町市街	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道羅臼町</li> <li>●管理者：羅臼町</li> <li>●規模：延長0.4km</li> <li>●年代：-</li> <li>●その他：</li> </ul>	若干軸線がずれているが、地域の象徴的な山である羅臼岳に山当てしている。羅臼と宇登呂を結ぶ知床国道が羅臼岳を核として展開する整備がなされていて、その始点に当る羅臼町に相応しい眺望が得られる。
No. 7 	No. 8 	城下町 ・江戸時代	7	寺町通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：青森県弘前市</li> <li>●管理者：弘前市</li> <li>●規模：延長0.6km、幅員15m</li> <li>●年代：江戸時代</li> <li>●その他：</li> </ul>	弘前の城下町に配された寺町の一つで、長勝寺に突当る直線の街路。沿道は塔頭が軒を連ねている。歩道に杉並木が整備され、長勝寺に向かうビスタを強調している。並木が若干ランダムであるのは、未舗装時代の名残。
		沿道規制型 ・戦後	8	官庁街通り線	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：青森県十和田市</li> <li>●管理者：十和田市</li> <li>●規模：延長1km、幅員36m</li> <li>●年代：昭和43(1968)年(シンボルロード整備)</li> <li>●その他：日本の道100選</li> </ul>	戦後間もなく軍用地が開放された際、官公庁用地として整備されたもので、都市計画法の事務所地区に指定。当初の副道が歩道となり、クロマツとソメイヨシノの4列並木がある。十和田市のシンボルロードとして整備。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 9 	No. 10 	シンボルロード ・戦後	9	青葉通	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：宮城県仙台市青葉区</li> <li>●管理者：仙台市</li> <li>●規模：延長1.5km、幅員36～50m</li> <li>●年代：昭和26(1951)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	仙台市青葉区の大町交差点から仙台駅前交差点までの市道青葉通線。ケヤキ並木。戦後の都市計画で生まれた道路で、広瀬通り、定禅寺通りと並ぶ仙台市のメインストリート。ケヤキ並木は杜の都仙台のシンボル。
No. 11 	No. 12 	シンボルロード ・戦後	10	定禅寺通	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：宮城県仙台市青葉区</li> <li>●管理者：仙台市</li> <li>●規模：延長0.7km、幅員46m</li> <li>●年代：昭和32(1957)年(植栽：昭和33(1958)年)</li> <li>●その他：日本の道100選</li> </ul>	勾当台公園から西公園にいたる緑の回廊。歩道を伴う12m幅員の中央分離帯に2列、歩車道境にそれぞれ1列のケヤキを植栽。キャノピーを構築する並木景観は壮観で、青葉通とともに、仙台の象徴に相応しい街路景観を呈する。
No. 13 	No. 14 	城下町 ・江戸時代以前	11	武家屋敷通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：秋田県仙北市(角館)</li> <li>●管理者：仙北市</li> <li>●規模：延長0.7km、幅員11m</li> <li>●年代：江戸時代</li> <li>●その他：重伝建地区、日本の道100選</li> </ul>	旧町内には6戸の武家屋敷が残り、特に武家屋敷が密集している町の中心部から国道46号までの県道日三市角館線は「武家屋敷通り」と呼ばれていて、板塀が続き、塀内の庭の植栽が街路を装い、藩政時代の情緒を残している。
No. 15 	No. 16 	沿道規制型 ・戦後	12	学園西大通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：茨城県つくば市</li> <li>●管理者：茨城県</li> <li>●規模：延長20km、幅員35～50m</li> <li>●年代：昭和52(1977)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	筑波研究学園都市を南北に縦貫する最も主要な幹線道路で、つくば市内から牛久市内へ至る国道408号と県道妻木赤塚線からなる。セットバックは学園西通りと同様に行っていて、ユリノキの2本寄せ植えた並木がある。
		沿道規制型 ・戦後	13	学園東大通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：茨城県つくば市</li> <li>●管理者：茨城県</li> <li>●規模：延長16km、幅員30～50m</li> <li>●年代：昭和52(1977)年</li> <li>●その他：日本の道100選</li> </ul>	筑波研究学園都市を南北に縦貫する最も主要な幹線道路の県道土浦筑波線。歩道は現地系に沿っていて、車道と歩道の境界部(法面)でレベル差を調整している。沿道の建築物、境界柵は協定によってセットバックしている。
		シンボルロード ・戦前	14	中央通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：栃木県宇都宮市</li> <li>●管理者：栃木県</li> <li>●規模：延長0.3km、幅員20m</li> <li>●年代：昭和14(1939)年(植栽)</li> <li>●その他：</li> </ul>	県道宇都宮向田線。県庁をアイストップとし、国道等でも多く用いている栃木県の象徴であるトチノキを植栽。幅員が狭いためアイストップ効果は失われているが、鬱蒼と繁ってシンボルロードとしての印象は強い。
		並木・戦後	15	ふるさとの ケヤキ並木みち	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：群馬県前橋市</li> <li>●管理者：群馬県</li> <li>●規模：延長0.5km、幅員19m</li> <li>●年代：昭和25(1950)、42(1967)年(植栽)</li> <li>●その他：</li> </ul>	戦後復興特別区画整理事業により整備された県道前橋停車場線他のケヤキ並木。並木は良好に生育していて、市を代表する並木の1つ。ケヤキは地域性を反映するものであり、住民や駅を利用する多くの人々に親しまれている。
		参道 ・江戸時代以前	16	氷川神社参道	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：埼玉県さいたま市大宮区</li> <li>●管理者：さいたま市</li> <li>●規模：延長0.9km、幅員25m</li> <li>●年代：江戸時代</li> <li>●その他：市天然記念物(樹木29本のみ)</li> </ul>	大宮駅北東にある氷川神社の参道。武蔵国一宮の格に相応しい立派なケヤキ並木が整備されて、町のシンボルとなっている。参道の中程は若干過剰に整備されて往時の面影はないが、神社の近くは旧態を保っている。

■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 17 	No. 18 	舗装・照明等 ・戦後	17	皇居周辺街路	●所在地： 東京都千代田区 ●管理者： 東京国道事務所、東京都、千代田区 ●規模： 延長4km、幅員5.4m(歩道部) ●年代： 平成10(1998)年(最新の改修) ●その他：	旧江戸城の濠に臨む道路で、水が主役の景観を活かすためシンプルな人止柵、照明、歩道舗装の整備を行い、心地良い空間を形成。部分的に残っていた江戸期の遺構(道路残地)を視点場に改変してファニチャー類を整備。
		沿道規制型 ・戦後	18	丸の内業務街	●所在地： 東京都千代田区 ●管理者： 千代田区 ●規模： 延長0.6km、幅員16m ●年代： 明治時代 ●その他：	明治中頃に「一丁ロンドン」として誕生して以来の日本を代表する近代業務街。沿道の高さ制限や、整形的な並木の植栽、歩車道境と民地に植樹帯の設置などを行い、歩道を真っ直ぐに通して、格調のある街路景観を形成。
No. 19 	No. 20 	アイストップ ・戦前	19	ぎょうこう 行幸通り	●所在地： 東京都千代田区 ●管理者： 東京都 ●規模： 延長0.5km、幅員80m ●年代： 大正12(1923)年 ●その他：	市区改正街路を帝都復興事業で延伸。皇居から東京駅に通じる広幅員、直線のフルヴァールで、駅舎がアイストップ。堀を渡る橋はアール・デコ風のグリルをもつ高欄で、橋詰の国道1号との交差点にRC造の四阿がある。
		並木・戦前	20	桜田通り トチノキ並木	●所在地： 東京都千代田区 ●管理者： 関東地方整備局東京国道事務所 ●規模： 延長0.58km、幅員44m ●年代： 明治45(1912)年(トチノキ植栽) ●その他：	国道1号。霞ヶ関に官庁街が整備されて以来のトチノキの並木道。都内最古級の街路樹。樹形が整い、大きくなることから街路樹として用いられるが、期待に達わない生育をして、官庁街に相応しい格調の高さがある。
No. 21 	No. 22 	舗装・照明等 ・戦前	21	内堀通り ・英国大使館前	●所在地： 東京都千代田区 ●管理者： 東京都 ●規模： 延長0.2km、幅員25m ●年代： ー ●その他： 日本の道100選	都道廻町竹平線。縦断線形の改良によって車道が下げられたが、英国大使館の要請を受け、歩車道境のソメイシノを残すため、低い石積みによって歩道の原地盤を保全。歩道を広く取り、舗装も根方を十分に避けている。
		沿道規制型 ・戦前	22	日比谷通り	●所在地： 東京都千代田区～港区 ●管理者： 東京都 ●規模： 延長1km、幅員35m ●年代： 明治30年代 ●その他：	国道1号。江戸城の濠に臨み、高さ制限によって庁舎等が整然と立ち並ぶ人工的な空間を直線的なイチヨウ並木が強調。高度地区制限がなされていたが、その解除後、徐々にスカイラインが乱れてきている。
No. 23 	No. 24 	商店街・路地 ・戦後	23	むろまち <small>こうじ</small> 小路	●所在地： 東京都中央区 ●管理者： 中央区 ●規模： 延長0.2km、幅員7m ●年代： 平成18(2006)年(最新の改修) ●その他：	これまでの「室町仲通り」を昭和通りまで延長し、一体的な整備を道路と沿道商店街が行い、あわせて愛称名を「むろまち小路」に変更。石畳舗装とし、電線等の地中化を図っているが、照明の変電施設等、完全ではない。
		沿道規制型 ・戦後	24	ちゆうおう 銀座中央通り	●所在地： 東京都中央区 ●管理者： 関東地方整備局東京国道事務所 ●規模： 延長1km、幅員27m ●年代： 江戸時代 ●その他： 日本の道100選	協定によって沿道の高さ制限をしていて、通りの格調を保つ。かつてシダレヤナギの植栽がシンボルとなっていたが、地下の共同溝整備により控除された。歩道の敷石の一部は都電の廃線敷きの舗石を再利用。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 25 	No. 26 	商店街・路地 ・戦前	25	かぐらざか 神楽坂	●所在地： 東京都新宿区 ●管理者： 新宿区 ●規模： 延長0.4km、幅員3m前後 ●年代： 江戸～明治時代 ●その他：	坂に特徴づけられる近世以来の街割り骨格を維持し、表情豊かな景観変化を見せる自在な幅員・折れ等を旧態のままとした石畳路地。路地復権の様々な活動が行われ、環境整備、高さ規制を含む地区計画策定の動きもある。
					商店街・路地 ・戦後	26
No. 27 	No. 28 	アイストップ ・戦前	27	外堀通り <small>げいひんかん</small> ・迎賓館前	●所在地： 東京都新宿区 ●管理者： 東京都 ●規模： 延長0.1km、幅員27m(歩車道境植樹帯2.2m) ●年代： 大正2(1913)年 ●その他：	都道405号外濠環状線。全線にユリノキが植栽されていて、整然とした街路景観を構築。ことに迎賓館(旧赤坂離宮)前は植樹帯幅員が広く、並木が立派に生長していて、アイストップに迎賓館を据えた見事なビスタを形成。
		立体交差・戦前	28	外苑東通り <small>あけぼのばし</small> ・曙橋交差点	●所在地： 東京都新宿区 ●管理者： 東京都 ●規模： 幅員22m ●年代： 昭和32(1957)年 ●その他：	都心部ではあまりみられない地形を活用した立体交差。関東大震災後の復興事業として計画された道路の、谷間(靖国通り)で分断されていた二つの地域を結ぶ陸橋。地形に無理なく納めているため、景観的な違和感がない。
No. 29 	No. 30 	パークウェイ型 ・戦前	29	絵画館前通り	●所在地： 東京都新宿区、港区 ●管理者： 東京都(区) ●規模： 延長0.4km、幅員39m ●年代： 大正15(1926)年 ●その他： 選奨土木遺産(2004)	明治神宮造営に伴い計画された都道四谷角管線。本格的なネオ・バロックの計画。聖徳記念絵画館に向かってピスタを構築する整然とした4列のイチヨウ並木を整備。上下水道、電線、ガスを地中化した模範道路でもある。
		花植栽等・戦前	30	かんさん 環三通り	●所在地： 東京都文京区 ●管理者： 東京都 ●規模： 延長0.5km、幅員40m ●年代： 昭和20(1945)年頃(サクラ植栽) ●その他：	都道319号の開通区間。この通称で呼ばれている播磨坂区間は戦災復興計画の当初の思想を実現した3列のソメイシノの並木道で、桜の名所。広い中央分離帯は現在遊歩道として整備されており、植栽の良好な基盤が失われた。
No. 31 	No. 32 	参道・江戸時代	31	なかみせ 仲見世	●所在地： 東京都台東区 ●管理者： 台東区 ●規模： 延長0.25km、幅員25m ●年代： 江戸時代 ●その他：	浅草寺の参道。雷門から宝蔵門までの朱塗りの商店街。明治期の煉瓦造の仲見世は関東大震災により壊滅して、大正14年に現在の鉄筋コンクリート造りになる。歩行者専用道路で、商店への物品搬入は背後の車道から。
		並木・戦後	32	首都高速道路 <small>とつみ</small> ・辰巳高架区間	●所在地： 東京都江東区 ●管理者： 東京都 ●規模： 延長0.8km、幅員50m ●年代： 昭和55(1980)年 ●その他：	高架構造の首都高速道路を整備するに当り、下部空間全面を一般道の一部に充て、一般道の外側に広い植樹帯を設けている。高架の下部空間を植樹帯とすることが多いが、植栽にとって環境が劣悪で、好ましいものではない。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 33 	No. 34 	沿道規制型・戦前	33	田園調布街路網	●所在地：東京都大田区 ●管理者：大田区 ●規模：— ●年代：大正末期 ●その他：—	鉄道敷設に伴う住宅地開発の魁で、ヨーロッパの田園都市構想を実践したものである。坂下に位置する駅を見下ろす放射街路と同心円街路がネットワーク化されていて、沿道は生垣整備、壁面のセットバック等の規制がある。
		並木・戦後	34	こまどめ 駒留通り	●所在地：東京都世田谷区 ●管理者：世田谷区 ●規模：延長0.5km、幅員11m ●年代：— ●その他：—	住宅地の幅員の狭い道路で、歩車道境の植樹帯を無理に広く確保して高木植栽することを避けているために見通しが良い。低木のオオムラサキを一律に植栽して、沿道の住宅地の豊かな植栽を借景としている。
No. 35 	No. 36 	並木・戦後	35	かんんな 環七通り	●所在地：東京都世田谷区 ●管理者：東京都 ●規模：延長1km(植栽帯範囲)、幅員30m ●年代：昭和55(1980)年(改修) ●その他：—	都道環状七号線。極めて交通量の多い道路で、住民の要請を容れ、車線幅を狭くして歩車道境にバファーゾーンを設定。車両の出入りのために植樹帯が分断されることを念頭に入れ、自在に整備できるランダム植栽を採用。
		並木・戦後	36	ちよせ 千歳通り	●所在地：東京都世田谷区 ●管理者：世田谷区 ●規模：延長0.4km、幅員12m ●年代：— ●その他：—	道路幅員が狭く、道路の北側に集中している商店街の明るさと活気を失わないように、道路の南側にケヤキの1列並木を整備。片側並木とすることでその生育が保証されるばかりでなく、剪定等の管理が不要となっている。
No. 37 	No. 38 	公園等一体型 ・戦後	37	いのかしら 井の頭通り	●所在地：東京都渋谷区 ●管理者：東京都 ●規模：延長1km、幅員20m ●年代：昭和39(1964)年 ●その他：—	道路を新設する際に沿道の代々木競技場と代々木公園を一体的に整備。中央分離帯を広く確保し、沿道の切土を緩く造成して、やや奇を衒った傾向はあるが模様植栽を行い、切土の閉鎖感を払拭した快適な走行環境を形成。
		パークウェイ型 ・戦前	38	ないがいろん 内外苑連絡道路	●所在地：東京都渋谷区 ●管理者：東京都(区) ●規模：延長0.8km、幅員36.4m(当初) ●年代：大正9(1920)年 ●その他：—	都道四谷角筈線の明治神宮の内苑と外苑を結ぶ区間で、乗馬道、遊歩道を伴う総幅員120尺(36.4m)の本格的な公園道路(パークウェイ)として計画された。その後、計画が修正され、イチヨウ並木を伴う一般道路となっている。
No. 39 	No. 40 	パークウェイ型 ・戦前	39	表参道	●所在地：東京都渋谷区、港区 ●管理者：東京都(区) ●規模：延長1km、幅員36.5m ●年代：大正9(1920)年 ●その他：—	都道赤坂杉並線のケヤキ並木。明治神宮の造営に伴い表参道、内外苑連絡道路とともに計画されたパークウェイ構想の街路の1つ。剪定を控えたのびやかな枝葉が天空を覆い、緑陰を形成。現在の並木は戦後復興したもの。
		立体交差・戦前	40	明治通り ちよせばし 千登勢橋交差点	●所在地：東京都豊島区 ●管理者：東京都 ●規模：幅員20m ●年代：昭和7(1932)年 ●その他：東京都の著名橋	段丘地形の下を走る明治通りと、段丘の上下を結ぶ目白通りの高低差を利用した立体交差橋。地形を活かしたこうした処理は景観的に違和感がない。道路の立体交差としては日本初のものといわれている。

■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 41 	No. 42 	既存樹活用 ・戦前	41	本郷通り(一里塚)	●所在地：東京都北区 ●管理者：東京都 ●規模：幅員30m ●年代：— ●その他：国史跡(西ヶ原一里塚)	都道本郷赤羽線。道路幅員を確保して一里塚を中央分離帯に保全している。街道は昔の交通事情と大きく異なるため、路線を付替えないと旧態を残せない場合が多いが、貴重な歴史遺産を後世に残すことは重要である。
		既存樹活用 ・戦前	42	板橋五本けやき	●所在地：東京都板橋区 ●管理者：東京都 ●規模：幅員25m ●年代：昭和14(1939)年 ●その他：—	国道254号。拡幅工事の際、当時の飯島村長が屋敷林の一部を残すことを条件に土地を提供。こうして残されたケヤキが「五本けやき」と呼ばれるようになり、今では川越街道上板橋付近のランドマークとなっている。
No. 43 	No. 44 	参道・戦前	43	たまごりょう 多摩御陵線	●所在地：東京都八王子市 ●管理者：東京都 ●規模：延長0.84km、幅員25m ●年代：— ●その他：—	都道187号線。武蔵陵墓地に至る一般道。歩車道境の連続した植樹帯にケヤキ並木を整備。伸びやかに育ってキャノピーを構築している。並木は旧東浅川宮廷駅から甲州街道を越え、多摩御陵まで続いている。
		並木 ・戦前・戦後	44	国道20号	●所在地：東京都八王子付近 ●管理者：関東地方整備局相武国道事務所 ●規模：延長50km、幅員20m ●年代：昭和初期(イチヨウ植栽) ●その他：—	八王子までの区間は平坦立地に当る高規格の道路である。それに相応しい並木として戦前は樹形の整ったイチヨウが選定され、オリンピックを契機に武蔵野を象徴するケヤキが採択されて一部区間をケヤキ並木としている。
No. 45 	No. 46 	参道 ・江戸時代以前	45	ぼばおおもんけやきなみき 馬場大門櫛並木 (小川山府中線)	●所在地：東京都府中市 ●管理者：東京都 ●規模：延長0.7km、幅員30~35m ●年代：江戸時代以前 ●その他：国名勝・天然記念物	大國魂神社の表参道のケヤキ並木。源頼義・義家が前九年の役で東征した際、ケヤキの苗木を寄進したのが起源とされる。甲州街道を挟んだ反対側にも植樹帯があるが、イヌシデ等の鬱蒼とした雑木林になっている。
		休憩・イベント ・戦前	46	日本大通り	●所在地：神奈川県横浜市中区 ●管理者：横浜市 ●規模：延長0.5km、幅員36m ●年代：明治12(1879)年(イチヨウ植栽) ●その他：菊池道路環境賞	R. H. プラントンにより設計された日本で初めての西洋式街路、日本のブルヴァールの原点。最初期のマカダム舗装がなされた。現在は、歩道部において、地元が主体となった取り組みとしてオープンカフェを実施している。
No. 47 	No. 48 	商店街・路地 ・戦後	47	もとまち 元町通り	●所在地：神奈川県横浜市中区 ●管理者：横浜市 ●規模：延長0.6km、幅員11.6m ●年代：平成17(2005)年(最新の改修) ●その他：—	横浜市と地元の協同組合本町SS会の協力により、質の高い整備が実現・維持されている街路。沿道建物のセットバックの完成をみたのが昭和30年で、その後整備を重ね、現在のストリートファニチャーの完成が最新の改修。
		参道 ・江戸時代以前	48	わかみやおおじ 若宮大路	●所在地：神奈川県鎌倉市 ●管理者：神奈川県 ●規模：延長0.5km(中分植栽区間)、幅員25.5m ●年代：寿永元(1182)年 ●その他：日本の道100選	鶴岡八幡宮への参道。県道横浜鎌倉線と鎌倉片瀬江ノ島線。大路の中央に「段葛」と呼ばれる小高い築堤があり、神様が神主等が通る聖なる道とされていた。現在も車道と区別されて桜並木の歩道として活用されている。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 49 	No. 50 	水辺の街路 ・江戸時代以前	49	ながまち 長町武家屋敷跡	●所在地：石川県金沢市 ●管理者：金沢市 ●規模：延長0.6km、幅員10m(河川含む) ●年代：江戸時代 ●その他：	武家屋敷の区画の裏に当る部分に大野庄用水が流れていて用水に沿って道路がある。往時のままに、用水の流路は自然に屈曲して道路もそのなりになっていて、沿道の家は旧態を踏襲した補修管理を行っている。
		城下町 ・江戸時代以前	50	東山 東茶屋街 ・旧上之町	●所在地：石川県金沢市 ●管理者：金沢市 ●規模：延長0.14km、幅員5.5m ●年代：江戸時代 ●その他：重伝建地区	加賀藩時代の遊郭が始まり。藩政期の敷地割がそのまま残り、明治初期までに建てられた100軒近くが現存。大半が茶屋様式で、近年までの呼称は東廓。1軒の異質な建築もなく、金沢でも最も色濃く昔の風情が残っている。
No. 51 	No. 52 	並木・戦後	51	並木通り	●所在地：長野県飯田市 ●管理者：飯田市 ●規模：延長1.2km、幅員30m ●年代：昭和28(1953)年(りんご植樹) ●その他：日本の道100選	大火の後の復興土地区画整理事業で防火帯の役割をもたせて整備。飯田を象徴するリンゴの植栽区間は歩車共存道路として過剰に整備してしまっているが、8m幅員の中央分離帯にソメイシノを植栽した区間は風格をもつ。
		宿場等 ・江戸時代以前	52	中山道・奈良井	●所在地：長野県塩尻市 ●管理者：塩尻市 ●規模：延長1km、幅員3.3m~7.0m ●年代：江戸時代 ●その他：重伝建地区 美しい日本の歴史的風土100選	江戸時代の宿場町であり、一般的に宿場町等の多くは一旦寂れたために旧態を留めるが、奈良井は商店街として発展しながらも良く旧態を保っていて、観光により俗化することなく、日常の街並みとしての活気がある。
No. 53 	No. 54 	宿場等 ・江戸時代以前	53	ほっこく 北国街道・海野	●所在地：長野県東御市 ●管理者：東御市 ●規模：延長0.8km、幅員4.5m ●年代：江戸時代 ●その他：重伝建地区、日本の道100選	長野県の上田盆地東南部の宿場。国道が迂回し、全く寂れてしまったために、中央水路を含めて沿道の建築がほとんど現存。近年、観光的に整備されて若干往時の雰囲気は失ったが、比較的良く旧態を留めている。
		宿場等 ・江戸時代以前	54	中山道・妻籠	●所在地：長野県木曾郡南木曾町 ●管理者：木曾町 ●規模：延長0.27km、幅員4m ●年代：江戸時代 ●その他：重伝建地区	近年の観光的な整備で安普請が目立つようになったが、ほとんど放置されていたことが幸いして、中山道・木曾路といえば『妻籠宿』と言われるほど、木曾路11宿の中でも江戸時代の面影を残している宿場と言われる。
No. 55 	No. 56 	宿場等 ・江戸時代以前	55	かみさんの 上三之町	●所在地：岐阜県高山市 ●管理者：高山市 ●規模：延長0.2km、幅員4m ●年代：江戸時代以前 ●その他：重伝建地区	高山は、江戸時代、金森氏により商業経済を重視した城下町として形成され、城を取り囲んで高台を武家屋敷、1段低いところを町人の町とした。この町人町の一部が観光的な変貌を遂げながらも旧態を留めている。
		宿場等 ・江戸時代以前	56	中山道・馬籠	●所在地：岐阜県中津川市 ●管理者：中津川市 ●規模：延長0.6km、幅員4m ●年代：江戸時代 ●その他：	宿場として寂れてしまって放置されてきたが、建屋が残りしていたこともあって、旧態が良く保存されている。妻籠は坂道であるために建屋の維持が難しく、馬籠は平地にあったことが幸いしている。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 57 	No. 58 	宿場等 ・江戸時代以前	57	美濃旧市街地	●所在地：岐阜県美濃市 ●管理者：美濃市 ●規模：延長1km、幅員7m ●年代：江戸時代 ●その他：重建地区	卯建を上げた昔の街並が現存している、無電柱化によって景観保全を図っている。往々にして舗装を模様貼り等にしがちだが、最も気にならないアスファルト舗装としている。ただ、歩車道境の切石のマーキングが若干問題。
		歩行者系街路 ・江戸時代	58	いがわ小径	●所在地：岐阜県郡上市 ●管理者：郡上市 ●規模：延長0.12km 幅員1m ●年代：江戸時代 ●その他：-	寛文(1600)年代に防火用水として開削された島谷用水に沿う小径。民地に挟まれた狭い空間ながら、水路にコイやイワナ、アマゴ等を放流し、清潔に保たれている。現存する洗い場2カ所が、コミュニティ空間となっている。
No. 59 	No. 60 	城下町 ・江戸時代	59	鍛冶屋町、職人町	●所在地：岐阜県郡上市 ●管理者：郡上市 ●規模：延長0.2km、幅員5m ●年代：江戸時代 ●その他：-	長良川と吉田川の合流点に位置する郡上八幡は林業の中心地として栄えたが、その後衰退したために旧態を多く留めている。なかでも町外れの長敬寺に突当る鍛冶屋町・職人町は町ぐるみで町景観の保全に取り組んでいる。
		山当て・戦前	60	県道富士宮 富士公園線	●所在地：静岡県富士宮市 ●管理者：静岡県 ●規模：延長1km、幅員15m ●年代：- ●その他：-	富士山への山当て。若干軸線がずれているが、商店街の上に立ちのぼる富士山は山当ての効果が十分にある。富士山を祀る浅間神社に近いこともあって富士山が象徴となっている商店街の街路に相応しい対応である。
No. 61 	No. 62 	公園等一体型 ・戦後	61	ひさや久屋大通	●所在地：愛知県名古屋市中区 ●管理者：名古屋市 ●規模：延長1.8km 幅員113.5m ●年代：昭和43(1968)年 ●その他：日本の道100選	多目的な都市機能を包蔵する道路として昭和21年(1946)からの戦災復興事業により建設。通称「100メートル道路」。幅員70mの中央分離帯の久屋大通公園は、最奥部のケヤキの列植区間の他は、やや過剰に整備されている。
		大路・戦後	62	わかみや若宮大通	●所在地：愛知県名古屋市中区～千種区 ●管理者：名古屋市 ●規模：延長4km、幅員100m ●年代：- ●その他：-	戦後の戦災復興事業により、防火帯として建設された100m道路。調節池を収容し、高架道路を通して都市機能の向上を図っている。総合整備事業により、片側4車線を3車線に縮小し、中央分離帯部分を公園化している。
No. 63 	No. 64 	並木・戦後	63	くすの木通	●所在地：愛知県豊橋市 ●管理者：豊橋市 ●規模：延長1.5km、幅員30m(中央分離帯5m) ●年代：昭和23(1948)年(植栽：昭和27(1952)年) ●その他：-	防火帯を兼ねてつくられた豊橋公園にアプローチする市道八町前田町30号線。広い中央分離帯の一行の並木が十分に繁って公園アプローチを印象づける。歩車道境のプラタナス並木等は景観的に不調和。
		並木・戦後	64	ひろこうじ広小路通	●所在地：愛知県豊橋市 ●管理者：豊橋市 ●規模：延長0.5km、幅員20m ●年代：- ●その他：-	市道広小路1号線。商店街に相応しいヤナギ並木。風格をもった老樹が独特の道路の景色をつくっている。ヤナギは亜硫酸ガス等に弱いといわれているが、状況に対する反応が早いだけで、あらゆる環境に強い樹種である。

■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 65 	No. 66 	大路・戦後	65	中央通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：三重県四日市市</li> <li>●管理者：四日市市</li> <li>●規模：延長1km、幅員108m(中央分離帯14m)</li> <li>●年代：—</li> <li>●その他：—</li> </ul>	市道四日市中央線。広い中央分離帯が確保された副道を伴う立派な横断構成で、四日市駅を核とするビスタを構築している。中央分離帯の中央に歩道があり、その両側のクスノキ並木が良好に生育している。
No. 67 	No. 68 	水辺の街路 ・江戸時代以前	67	藤ノ木道・ かみかもしけまち 上賀茂社家町通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：京都府京都市北区</li> <li>●管理者：京都市</li> <li>●規模：延長0.3km(伝建地区)、幅員10m(河川含む)</li> <li>●年代：江戸時代以前</li> <li>●その他：重伝建地区</li> </ul>	道路の片側に比較的川幅のある浅い流れの速い名神川があって、神官等の宅地が沿道に展開。土地利用に変動がなく、緑の豊かな旧態を良く留めている。川と道路の間に柵等がないため納まりの良い景観が保全されている。
No. 69 	No. 70 	水辺の街路 ・戦前	68	哲学の道	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：京都府京都市左京区</li> <li>●管理者：京都市</li> <li>●規模：延長2km、幅員11.5m(河川含む)</li> <li>●年代：明治23(1890)年</li> <li>●その他：日本の道100選</li> </ul>	深く開削された琵琶湖疏水に沿う道路。疏水の岸が道路面より高く、歩道が車道から分離して岸上に設定されている。そのため、車道の影響を受けずに、疏水の流れを眺めながら緑陰の散策を楽しむことができる。
No. 71 	No. 72 	商店街・路地 ・江戸時代以前	69	ほんとうちよう 先斗町	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：京都府京都市中京区</li> <li>●管理者：京都市</li> <li>●規模：延長0.5km、幅員2m</li> <li>●年代：江戸時代</li> <li>●その他：—</li> </ul>	木屋町の東側、三条から四条までの南北に走る石畳の直線的な街路で、紅殻格子の家が両側に立ち並ぶ。東西に五十番まで数える大小の路地が交差し、長い歴史の積み重ねによる奥深さを感じさせる。
		水辺の街路 ・江戸時代以前	70	ぎょうじや あしせり 行者橋(阿舎利橋)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：京都府京都市東山区</li> <li>●管理者：京都市</li> <li>●規模：延長12m、幅員0.7m</li> <li>●年代：明治40(1907)年(現在の橋)</li> <li>●その他：—</li> </ul>	白川の細い流れに沿った茶屋街の白川北通はやや整備が過剰だが、白川南通近辺は防護柵はなく、シダレヤナギの植栽があるだけで、歩行者動線に合致した効果的な石橋が架かっていて、かつての街路の面影が濃い。
		歩行者系 街路 ・明治～大正	71	はなみこうじ 花見小路	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：京都府京都市東山区</li> <li>●管理者：京都市</li> <li>●規模：延長0.4km、幅員4m(四条通以南)</li> <li>●年代：明治～大正時代</li> <li>●その他：—</li> </ul>	京都の祇園南界隈は、明治の末から大正にかけて築造されたといわれる2階建てのお茶屋建物が並ぶ、風情ある街路景観が有名である。この景観を保全するために地元で協議会を設立し、既往の景観資源を守っている。
		商店街・路地 ・江戸時代以前	72	さんねい 産寧坂	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：京都府京都市東山区</li> <li>●管理者：京都市</li> <li>●規模：延長0.3km、幅員4m</li> <li>●年代：江戸時代以前</li> <li>●その他：重伝建地区</li> </ul>	清水寺の門前町として発展した地区。「むしこ造り」の町家に住宅・社寺が混在し、京都の典型的な歴史的風致を形成している。多分に観光的に整備されているが、石畳の舗装等は旧態のまま、良くその風致を保全。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 73 	No. 74 	大路・戦前	73	みどうすじ 御堂筋	●所在地：大阪府大阪市北区～中央区 ●管理者：近畿地方整備局大阪国道事務所 ●規模：延長4km、幅員44m ●年代：昭和12(1937)年 ●その他：選奨土木遺産(2005) 日本の道100選	国道25号と175号からなる第一次都市計画事業で造られた大阪の近代的な幹線道路。沿道の高さの揃った調和の取れた街並みを形成している。現在は一方通行で、広い側方分離帯と歩車道境にイチヨウの4列並木が良好に生育。
No. 75 	No. 76 	坂道・江戸～明治	75	きたのさか 北野坂	●所在地：兵庫県神戸市中央区 ●管理者：神戸市 ●規模：延長0.3km、幅員15m ●年代：江戸～明治時代 ●その他：重伝建地区	昭和55年、北野は重要伝統的建造物群保存地区に選定。風見鶏の家(旧トーマス邸)、萌黄の館(旧シャープ邸)等の国指定重要文化財を中心に、数多くの洋風建築やこれに調和した店舗が独特の界隈文化を形成している。
No. 77 	No. 78 	休憩・イベント ・戦後	76	フラワーロード	●所在地：兵庫県神戸市中央区 ●管理者：兵庫県 ●規模：延長0.6km、幅員50m(歩道17+6.5m) ●年代：— ●その他：—	神戸の三宮駅から港に出る県道新神戸停車場線。神戸を象徴する「花と彫刻の道」。市役所と公園に接する西側の歩道を広くし、公園のように設え、イベント対応のために中央分離帯の植樹は可動式のポットとしている。
No. 79 	No. 80 	アイスストップ ・戦後	77	大手前通り	●所在地：兵庫県姫路市 ●管理者：姫路市 ●規模：延長1km、幅員50m ●年代：昭和30(1955)・再整備：昭和62(1987)年 ●その他：日本の道100選	戦後の市街地復興に際して整備した姫路駅から国宝・世界遺産である姫路城の大手前まで一直線に伸びる道路。当初、副道を伴う道路で、側方分離帯と歩車道境に4列の並木が植栽されたが、当該部分を歩道として再整備。
		公園等一体型 ・戦前	78	かしはら 檀原神宮参道	●所在地：奈良県橿原市 ●管理者：奈良県 ●規模：延長4km、幅員16m ●年代：昭和15(1940)年 ●その他：日本の道100選 日本の桜名所100選	県道畷傍御稜前停車場四条線と檀原神宮公苑線。道路自体は5m弱のゆとりのある歩道に植樹帯を設けず、シンプルに仕上げている。道路と一体的に整備した神宮の森の緑に覆われていて、極めて快適な環境となっている。
		歩行者系 街路 ・江戸時代以前	79	吉野山参道	●所在地：奈良県吉野郡吉野町 ●管理者：奈良県 ●規模：延長1km、幅員4m ●年代：江戸時代以前 ●その他：—	吉野山は院政時代の昔に全盛を極め、以降物見遊山の指向が強まり、繁盛して今に往時の様相を留めている。参道は胃腸薬や葛を商う店が軒を連ね、日除け、雨除けの可動式の布シートが上空を覆う特異な界隈を形成。
		舗装・照明等 ・戦前	80	いずも 出雲市街地・高瀬川	●所在地：島根県出雲市 ●管理者：出雲市 ●規模：延長1.5km、幅員14m(将来計画：24.5m) ●年代：江戸時代 ●その他：—	元々高瀬川の両側に道路があり、昔からの街並みが点在する片側の道路をそのままに地先道路として残し、反対側の道路を拡幅して供用。さらに拡幅の計画がある。水路際に防護柵を設けず、水路と街並み景観を保全。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 81 	No. 82 	参道 ・江戸時代以前	81	しんもん 神門通り	●所在地： 島根県出雲市 ●管理者： 島根県 ●規模： 延長0.57km、幅員11.5m ●年代： 大正3(1914)年 ●その他：	県道出雲大社線の旧出雲大社駅と出雲大社を結ぶ出雲大社の参道。マツ並木は大正時代、邑南町(旧瑞穂町)出身の小林徳一郎氏が神門通りの大鳥居とともに寄進されたもの。植え樹が窮屈だが、旧態の景観性を維持。
		城下町 ・江戸時代以前	82	とのまち 殿町通り	●所在地： 島根県鹿足郡津和野町 ●管理者： 島根県 ●規模： 幅員11m ●年代： 江戸時代 ●その他：	城下町の面影を色濃く残した津和野のメイン道路。古い家並みが続く通りには白壁を映す堀割があり、津和野のシンボルの色とりどりの鯉が悠然と泳いでいる。ただし、若干造込み過ぎて、旧態を損じている。
No. 83 	No. 84 	宿場等 ・江戸時代以前	83	倉敷川畔	●所在地： 岡山県倉敷市 ●管理者： 倉敷市 ●規模： 延長0.5km、幅員26m(河川含む) ●年代： 江戸時代 ●その他： 重伝建地区	倉敷川を挟む市道新川藤戸線と市道中央4号線・本町5号線。舟運によって繁栄した河岸で、塗家造の重厚な意匠の町家が並び、倉敷川の2段に設えられた護岸の石組みとともに洗練された美しい景観が良く保存されている。
		大路・戦後	84	平和大通り	●所在地： 広島県広島市中区～西区 ●管理者： 広島市 ●規模： 延長4km、幅員100m ●年代： 昭和40(1965)年 ●その他： 日本の道100選	「100m道路」の愛称で親しまれている市道比治山庚午線。戦時中、空襲に備えて幅100mの防火地帯を設けようとして整備が進められた。幅員28.5mの側方分離帯にはやや雑然とクスノキやケヤキ等が繁り、彫刻や慰霊碑が並ぶ。
No. 85 	No. 86 	シンボルロード ・戦後	85	パークロード	●所在地： 山口県山口市 ●管理者： 山口県 ●規模： 延長0.8km、幅員40m ●年代： 昭和55(1980)年 ●その他： 日本の道100選	県庁前から商店街に向け、ゆるやかなカーブを描く住宅地内の県道203号厳島早間田線。道路のケヤキ並木と散歩道として整備された歩道、沿道の公園、建物とが一体となってゆとりのある街並みを造りだしている。
		水辺の街路 ・江戸時代以前	86	はぎ 萩市街地・藍場川 あいは 藍場川	●所在地： 山口県萩市 ●管理者： 萩市 ●規模： 延長0.5km、幅員8m(河川含む) ●年代： 江戸時代 ●その他：	日本海から阿武川に入った船の荷を小船に積替えて城下に送った流路が藍場川で、舟運に支障のないように造られた太鼓橋は残されていないが、防護柵を設置せず、沿道のたたずまいを含めて旧態が保全されている。
No. 87 	No. 88 	城下町 ・江戸時代以前	87	かいま 鍵曲がり	●所在地： 山口県萩市 ●管理者： 萩市 ●規模： 幅員4～6m ●年代： 江戸時代 ●その他： 重伝建地区	鍵曲がり(かいまがり)と呼ばれるクランク状の路地。外敵の侵入や攻撃に備えるための工夫で、更に見通しを妨げるために道の両側を高い塀で囲んでいる。舗装を砂利敷きに留めて往時の状態を保っている。
		城下町 ・江戸時代以前	88	堀内地区 ・江戸屋横丁	●所在地： 山口県萩市 ●管理者： 萩市 ●規模： 延長0.2km、幅員4.5m ●年代： 江戸時代 ●その他： 重伝建地区	ピンツケ商の江戸屋があったという通り。木戸孝充や青木周弼の旧宅、金比羅社等があり、白壁と黒板塀のおりなす風情は別格。旧来に倣って溝蓋を取除き、標識を設置せず、舗装もシンブルにして城下町の面影を留める。

■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 89 	No. 90 	歩行者系街路 ・戦前・戦後	89	おぎじま 男木島集落の 石垣路地	●所在地：香川県高松市 ●管理者：高松市 ●規模：延長0.3km、幅員1~2m ●年代：江戸時代 ●その他：	島の急斜面に展開する路地。雑壇状に石垣を用いて造成した平場の海側は住宅地に充てられ、その背後に細い道路が通されている。海側は軒を目の下に見て、山側は石垣(オーテ)が迫る独特な漁師集落の風情が残されている。
No. 91 	No. 92 	大路・戦後	91	いまばり 今治港線	●所在地：愛媛県今治市 ●管理者：愛媛県 ●規模：延長0.6km、幅員36m ●年代：— ●その他：	戦災復興道路。側方分離帯に植えられたクスノキが枝を広げ、道路の格調を高めている。市役所前の国道317号との交差点にロータリーが象徴的に整備されていて、当時の道路整備の形態が保全されている。
No. 93 	No. 94 	大路・戦後	92	いまばり 今治停車場線	●所在地：愛媛県今治市 ●管理者：愛媛県 ●規模：延長0.4km、幅員36m ●年代：— ●その他：	戦災復興道路。今治港線と国道317号とで、港、市役所、駅を繋ぐクラックした象徴的な道路となっている。今治港線と同様、側方分離帯に植えられたクスノキが幹線道路に相応しい格調を保っている。
No. 95 	No. 96 	並木・戦後	93	駅前通	●所在地：愛媛県宇和島市 ●管理者：愛媛県 ●規模：延長0.3km、幅員35m ●年代：— ●その他：	県道宇和島停車場線。ワシントンヤシの並木。駅前という地域の象徴性をもつ道路に植えられた樹高の高いヤシは、幅員が狭いこともあって高さが強調され、暖かい土地柄をあらわしながら、整然とした格調をもつ。
		既存樹活用 ・戦前	94	やなぎさかそね 柳坂曾根の榎並木	●所在地：福岡県久留米市 ●管理者：久留米市、福岡県 ●規模：延長1.1km、幅員10m ●年代：— ●その他：県天然記念物	250年前に久留米藩が灯明用の榎蠟生産のために植樹させた名残り。200本が現存。九州の並木における榎蠟生産は加藤清正が奨励して以来の伝統があり、歴史的価値があるばかりでなく、紅葉の美しさが楽しめる。
		城下町 ・江戸時代	95	杉の馬場	●所在地：福岡県甘木市 ●管理者：甘木市 ●規模：延長0.3km 幅員12m ●年代：江戸時代 ●その他：	江戸時代の秋月は黒田藩の支藩として安永4年(1775)城下町が形成。城館に向かう骨格街路が「杉の馬場」である。明治38(1905)年に桜並木が整備され、道路舗装は中央の4m余りに限られているため、並木は壮健である。
		宿場等 ・江戸時代以前	96	ひこさん 英彦山表参道 ・大門通り	●所在地：福岡県田川郡添田町 ●管理者：添田町 ●規模：延長1.5km(標高差260m)、幅員7m ●年代：江戸時代 ●その他：	英彦山は平安時代に栄えた修験道の名残で、東西南北1kmの範囲に僧院、宿坊が轟めいていた。起点から奉幣殿(現英彦山神宮)まで、直線の階段が連続し、現在は建築物が取除かれ、威厳のある空間が緑に包まれている。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 97 	No. 98 	舗装・照明等 ・戦前	97	オランダ坂周辺の 石畳、石溝	●所在地：長崎県長崎市 ●管理者：長崎市 ●規模：延長0.7km(オランダ坂)、幅員4m ●年代：明治10(1877)年頃 ●その他：重伝建地区、日本の道100選	東山手(外国人居留地)を中心にいくつかの石畳の坂道が現存。深い側溝と斜めに敷かれた切石が特徴。拡幅や敷き直し等改変点が多いが、周辺環境も合わせて保存状態が良く、全体の雰囲気には長崎らしさが色濃く漂う。
		城下町 ・江戸時代以前	98	したんちよう 下ノ丁	●所在地：長崎県島原市 ●管理者：島原市 ●規模：延長0.14km、幅員5m ●年代：江戸時代 ●その他：	武家屋敷跡が江戸時代さながらに残されている。町筋の中央の水路は北西の「熊野神社」を水源とし、飲料水として使われ、水奉行を置き、厳重に管理されていた。現在は溝幅を狭めて住民の自動車走行を可能にしている。
No. 99 	No. 100 	大路・戦後	99	4 O M道路	●所在地：大分県大分市 ●管理者：大分県 ●規模：延長14km、幅員40m ●年代：— ●その他：	住宅地と工場地帯を分ける主要地方道大分大分港線。土地利用の緩衝のための緑地の重要性を考え、広い中央分離帯を確保。沿道の工場敷地内の豊富な緑と相まって、ゆとりのある空間に緑の豊かさが感じられる。
		既存樹活用 ・戦前	100	幹線通り	●所在地：大分県佐伯市 ●管理者：大分県 ●規模：幅員15m ●年代：— ●その他：	国道388号。幹周り7mにも及ぶクスノキの大き木が交差点のアイランドに1本保存されている。交通量が多くないこともあって、交通の妨げとなっておらず、樹勢も旺盛で、格好な街角のシンボルとなっている。
No. 101 	No. 102 	城下町 ・江戸時代	101	すや 酢屋の坂、しおや 志保屋の坂	●所在地：大分県杵築市 ●管理者：杵築市 ●規模：延長0.15km、幅員5m前後 ●年代：江戸時代 ●その他：	杵築の城下町は海に突出した城から西に伸びる町屋の谷を挟んで南北の台地上に武家屋敷が展開していて、南北を連絡するために坂道が設けられている。騎馬の往来を考えて、幅員は広く、斜路に近い石段となっている。
		城下町 ・江戸時代以前	102	かろうちよう 家老丁・ 武家屋敷通り	●所在地：大分県杵築市 ●管理者：杵築市 ●規模：延長0.2km、幅員5.6m ●年代：江戸時代 ●その他：	沿道の街並みの景観を最大限に活用するため、排水溝は従来のままにし、電柱や電線は完全に排除。標識等も最小限の設置。路面表示等も行っていないが、路面は旧来の裸地の土色を再現していたが、現在はアスファルト舗装。
No. 103 	No. 104 	シンボルロード ・戦前	103	県庁前通り	●所在地：宮崎県宮崎市 ●管理者：宮崎県 ●規模：延長0.8km、幅員30m ●年代：昭和8(1933)年 ●その他：	県道宮崎佐土原線。旧知事公舎等から28本の樹齢100年以上のクスノキを移植した県内最古の街路樹が健在。道路をすっかり覆い尽くして、他に比類ない風格ある県庁前に相応しい街路景観を形成している。
		シンボルロード ・戦前	104	駅前通り	●所在地：宮崎県宮崎市 ●管理者：宮崎県 ●規模：延長0.6km、幅員40m ●年代：大正2(1923)年頃 ●その他：	県道宮崎停車場線。駅舎に突当たる道路で、側方分離帯と歩車道境に4列のクスノキが植栽されている。他の主要な道路は観光的にヤシ類が植栽されていて、県庁前通りと一対で、地域住民にとっての象徴となっている。



■【街路分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 105 	No. 106 	並木・戦後	105	橋通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：宮崎県宮崎市</li> <li>●管理者：宮崎県</li> <li>●規模：延長1.8km、幅員36m</li> <li>●年代：昭和42(1967)年(ワシントンヤシ植栽)</li> <li>●その他：</li> </ul>	国道220号。宮崎はかつて南国であることをアピールしてきた。その一環として観光地の道路をヤシ類で整備。市街地の幹線道路もその例に漏れず、樹高があって格調の高いワシントンヤシの並木としている。
		大路・戦後	106	パース通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：鹿児島県鹿児島市</li> <li>●管理者：鹿児島市</li> <li>●規模：延長2km、幅員38m</li> <li>●年代：-</li> <li>●その他：</li> </ul>	戦災復興計画のクスノキ並木の広路。道路の幅員に相応しい大木となる樹種を選定。地域の高規格街路のほとんどがクスノキ並木であり、それによって地域性が強調され、鹿児島市のアイデンティティーを確立している。
No. 107 	No. 108 	城下町・江戸時代以前	107	武家屋敷通り	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：鹿児島県知覧町</li> <li>●管理者：知覧町</li> <li>●規模：延長0.8km、幅員4m</li> <li>●年代：江戸時代</li> <li>●その他：重伝建地区、日本の道100選</li> </ul>	藩政時代の鹿児島街道に当たっている町道武家屋敷通り線。沿道の武家屋敷の石垣や特徴的な生け垣を借景とするため、道路自体をシンプルに、路面は景観的に調和する色あいのシラスを模した特殊舗装。電柱は民地に移設。
		舗装・照明等・江戸時代以前	108	しゅりきんじょう 首里金城町石畳道	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：沖縄県那覇市</li> <li>●管理者：那覇市</li> <li>●規模：延長0.08km、幅員4m</li> <li>●年代：大永2(1522)年</li> <li>●その他：県史跡・名勝、日本の道100選</li> </ul>	尚真王の時代に沖縄南部に通じる道路として造られた琉球石灰岩の石畳の道。現存するのはわずかだが、道の両脇には古い石垣や沖縄独特の赤瓦の家が並ぶ。傾斜のきつい坂道で開放的な明るい眺めが得られる。
No. 109 	No. 110 	既存樹活用・戦前	109	ひんぷんの ガジュマル	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：沖縄県名護市</li> <li>●管理者：沖縄県</li> <li>●規模：交差点部幅員25m</li> <li>●年代：-</li> <li>●その他：県天然記念物(ガジュマル)</li> </ul>	県道84号線のロータリーにあるガジュマルの大木。江戸時代に植えられたものといわれ、幹周りが10m以上もある。道路の拡幅に伴って道路敷地に取込まれ、道路の正面に当たっているため、町の象徴的な存在となっている。
		並木・戦後	110	国道58号	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：沖縄県名護市</li> <li>●管理者：沖縄総合事務局北部国道事務所</li> <li>●規模：延長1km、幅員30m</li> <li>●年代：-</li> <li>●その他：</li> </ul>	沖縄では並木にヤシ類を用いることが多いが、ヤシは広範囲の地域で植栽されていて、沖縄を意識させるものではない。ここでは民家の生垣に用いられていたフクギを移植して並木とし、本来の沖縄らしさを演出している。
※特記無き写真は、大日本コンサルタント株式会社及び松崎喬が撮影					●規模：特徴に示した内容に該当する概ねの範囲を表記 特定できないものは「-」で表記 ●年代：特定できないものは「-」で表記 ●その他：受賞歴や文化財指定等について表記 土木学会デザイン賞・デザイン賞…土木学会景観・デザイン賞 選奨土木遺産…土木学会選奨土木遺産 菊池道路環境賞…(社)道路緑化保全協会菊池道路環境賞	
注記)						

## ●街路分野における規範事例選定の考え方

### (1) 事例選定のポイント

#### ① 選定対象

- ・前項で抽出した規範候補（110 事例）から選定した。

#### ② 選定のポイント

部会において協議した結果を踏まえ、規範事例の選定に関するポイントを以下に整理した。

##### 【ポイント1 歴史・風土の継承】

- ・歴史や風土に根ざした「生活の形」として成立した城下町や宿場等の街路空間については、現在もその価値を損なうことなく、歴史的な遺産として見直されるべきものである。
- ・古くからある良好な景観を維持する歴史的な街路について、その成立に関する背景や景観を維持するための工夫などについて整理し、広く伝えることは有意義なことである。

##### 【ポイント2 沿道との良好な関係の形成】

- ・街路の良さは、沿道のまちなみや植栽、水辺などとの良好な関係により成り立つものである。
- ・街路の成立過程において、沿道との良好な関係を築くため、どのようなプロセスにより整備され、どのように維持しているのか、その手法や取り組みについて良好な事例を押さえておくことが重要である。
- ・特に、沿道の緑や広がりをもった水面を街路景観に取り込むことは、人為的な都市の中においてゆとりや潤いを与えるものであり、良好な街路景観を形成する上で重要な要素である。

##### 【ポイント3 オープンスペースとしての街路空間の活用】

- ・イベントの開催や市民の憩いの場など、街路空間を地域にとってのオープンスペースとして様々な活用がなされていることに着目し、その好事例を取り上げ、地域の活性化や賑わいづくりに寄与する良好な空間としての街路について紹介する。

##### 【ポイント4 「大通り」～「路地」までを網羅】

- ・広幅員のいわゆる「大通り・目抜き通り」と呼ばれる街路から、ヒューマンスケールの路地・界限等まで、幅広く事例として取り上げる。
- ・「大通り・目抜き通り」については、街の骨格として周囲とどういう関係を作ろうとしているのか、という観点でとらえる。
- ・ヒューマンスケールの街路としては、路地・界限・横丁・商店街・ショッピングモールなど、歩行者にとっての街路としてとらえる。

上記のポイントを踏まえ、以下の項目に着目した規範事例を選定した。

- 1) “歴史・風土”的な空間を保全活用した街路
- 2) “目抜き通り・シンボルロード”に見る、沿道との良好な関係を構築する大通り
- 3) 心地よいスケール感を持った“路地・界限”
- 4) 広がりをもった水面を取り込んだ“水辺の街路”

## (2) 事例選定の考え方

街路のデザインをおこなうとき、直接の操作対象すなわち設計要素となるのは、道路としての路面と、路面上に現れる付随設備である。平面・縦断線形、幅員と横断面構成、舗装、縁石、排水設備、植栽、ストリートファニチュア、照明や信号、標識などである。しかし、これら諸要素がよく設計されていれば、よい街路ができあがるというわけにはいかない。それだけでは道路のデザインと変わらない。

なによりも、街路のデザインとは都市空間のデザインである、という前提に立つ必要がある。単なる車両や歩行者の移動路ではない。街並みを眺めながら散歩をしたり、買いものや食事を楽しんだり、恋人とデートをしたり、仕事で外回りの途中に一息いれたり、あるいは祭りのときには山車が通って人々が踊って歌う空間である。つまり街路は第一に都市生活の舞台であり、それゆえに、たとえばパリといえばシャンゼリゼ通り、バルセロナといえばランブラス通り、という具合に、その都市を代表するイメージを担うのである。街路とはそういう空間であることを銘記したうえで、そのデザインを検討しなければならない。

したがって、どのような街路デザインが規範となるかを考える際、以下の二点がポイントとなるであろう。

第一は、さまざまな都市的アクティビティの舞台としての、空間の総合的な質が確保されているか否かである。路面および付属物のデザインの機能性と洗練はもちろんであるが、沿道の建築物の形態と用途（とくに低層部）、建物に付随する広告や看板、隣接して流れる川や運河、背景となる周囲の山並みなど、街路空間を構成する路面以外の要素（むしろ、街路空間の主要素であるといってもよい）と一体となった空間を形成していることが理想である。したがって、舗装やストリートファニチュアなどの具体物

のデザインだけでなく、沿道の建物や看板などのコントロール、街路景を維持していくための運営システムなども、広く街路デザインの一部として考えられねばならない。

第二は、その街路の格に応じたデザインがなされているかどうかである。都市空間としての街路は、その都市を代表するイメージシンボル、境界の形成、ショッピングストリート、歴史的町並み、水辺の散歩道や生活路地など、その形態や場所の性格に応じて、さまざまな役割を担っている。したがって、都市のコンテクストによって定まるその街路の格に応じた、適切なデザインが施されていることが重要となる。

以上を念頭において、規範事例の選定をおこなった。もちろん、ひとつひとつが上記二点の要件を完全に満たしているわけではないが、いずれも、その街路が担うべき都市文脈上の機能と空間のデザインとが、齟齬なく一致していることは共通している。そのうえで、街路空間の構成手法がバラエティに富むように、かつ各手法の代表選手と見なせる事例を選定した。

知覧の武家屋敷通りと旧中山道奈良井宿は、歴史的町並みを主役とした街路デザインの代表である。知覧の場合は石垣、生垣、旧武家屋敷の庭園の緑と背景の山並みが主役、奈良井宿の場合は街道沿いの近世宿場町の建築群が主役、と互いに性格は異なるが、ともに沿道住民が日常的生活を営みながら維持されていること、街路自体は脇役に徹してあっさりとしてデザインされていることが、共通したポイントである。

都市のシンボルとなる広幅員街路としては、銀座中央通り、御堂筋、青葉通・定禅寺通、表参道と絵画館前の銀杏並木、札幌大通公園を選定した。街路樹を有さない銀座中央通りは、建築群によって都市を代表する街並を形成している目抜き通りとして、日本では希有の存在である。御堂筋は副道を有する四列植栽の横断面構成と建物の高さ規制によって、また青葉通



と定禅寺通は緑の屋根を形成するほどの豊かなケヤキ並木によって、それぞれ大阪、仙台を象徴する都市空間を形成している。明治神宮外苑絵画館前の銀杏並木はヴィスタ・アイストップ型街路の代表、また札幌大通公園は街路と都市公園を一体化することによって都市軸をつくりだした事例である。都市のシンボルとしての街路空間を構成する手法ができるかぎり多様になるように、選定を行った。

さらに、まちづくりと一体となった街路デザインとして横浜元町のショッピングモールを、水景を主役にしてシンプルなデザインに徹した水辺街路の皇居周辺街路を加えた。また「水辺の街路」「坂道」「歩行者系街路」「オープンカフェ」をコラムとして付加し、都市空間としての街路デザインに必要な項目を補足した。

土木デザイン集成編集小委員会 街路・公園部会長  
東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻  
中井 祐

【街路分野】規範事例一覧

区分	事例対象	テーマ（副題）	特徴
歴史・風土	伝統的建築群地区指定（環境物件）	知覧武家屋敷通り（鹿児島県）	武家屋敷の特徴的な雰囲気をも維持・継承している街路 <ul style="list-style-type: none"> <li>敷地内への見通しや進入を防ぐ目的でつくられた石垣、生垣が街路からの景観を特徴的、魅力的なものにしている。</li> <li>重要伝統的建造物群保存地区の指定により、美しく保存・管理されている。</li> </ul>
	伝統的建築群地区指定（建物）	中山道・奈良井宿（長野県）	近世の街並みを日常的な生活の中で維持・継承している街路 <ul style="list-style-type: none"> <li>重要伝統的建造物群保存地区として、幕末・明治期の街並みが保存・管理されている。</li> <li>観光地化するのではなく、日常生活の中で保存活動が行われている。</li> </ul>
目抜き通り・シンボルロード	自主ルール（形態規制）	銀座中央通り（東京都）	自主ルールにより格調を高めている先進的な近代街路 <ul style="list-style-type: none"> <li>明治6年の煉瓦街建設に始まり、日本を代表する先進的な街路の役割を果たして来た。</li> <li>「銀座ルール」と呼ばれる自主的な規制を定め、壁面位置の制限や建築物の高さ制限などを設定し、街並みの質を高めている。</li> </ul>
	建築指導（形態規制）	御堂筋（大阪府）	先見の思想により都市の骨格を形成した街路 <ul style="list-style-type: none"> <li>幅員44mで大阪のキタとミナミを貫いた近代的な幹線街路であり、沿道建物高さの揃った調和の取れた格調ある街並みを形成してきた。</li> <li>受益者負担制度による事業費の一部の地元負担や地下鉄建設を同時に行うなど、先進的な手法により事業を実施している。</li> </ul>
	景観形成地区指定等（景観保全）	青葉通・定禅寺通（宮城県）	緑豊かな並木により都市のイメージを象徴したブロムナード <ul style="list-style-type: none"> <li>戦災復興の際に確保された広い幅員を生かし、「杜の都 仙台」のイメージを具現化した緑豊かで象徴的な街路景観を呈している。</li> <li>ゆとりある空間で大きく成長したケヤキ並木が緑のキャノピーを形成し、うるおいある心地よい空間を提供している。</li> </ul>
	ヨーロッパの都市デザイン手法	絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路（東京都）	欧州の都市デザインを取入れた近代的都市空間 <ul style="list-style-type: none"> <li>明治神宮内外苑の造営に伴い計画された近代都市を象徴する街路であり、欧州の都市デザインに則った街路景観を形成している。</li> <li>神宮内外苑のアプローチ、ネットワークという位置づけの中で、並木により格調高い空間を創出している。</li> </ul>
	街路と公園の融合	大通・大通公園（北海道）	街路と公園を融合した都市の中心となるオープンスペース <ul style="list-style-type: none"> <li>大火の延焼を防ぐための「火防線」であった空間を活用し、街路と公園が一体となって街の軸となるオープンスペースを創出している。</li> <li>都市の拠点となる大空間を、人を集める装置として積極的に活用しており、「雪祭り」「ビール祭り」などのイベント会場としている。</li> </ul>
界限・路地	セットバックとデザインコントロール等	元町通り（神奈川県）	自主的に維持・更新を行っているショッピングストリート <ul style="list-style-type: none"> <li>1階のファサードを軒下1.8mまでセットバックするという、全国に先駆けた手法により、ゆとりある歩行者空間を確保した。</li> <li>行政と地元の協力により、質の高い整備が実現・維持されており、こうした取り組みが周辺の街路整備にも波及している。</li> </ul>
	坂道	函館 ほか	勾配の変化がもたらす情緒ある空間 <ul style="list-style-type: none"> <li>土地の起伏に応じ、独特の界限文化や風情を形成する坂道に関する事例。</li> <li>対象事例：神戸北野坂、産寧坂、函館弥生坂、オランダ坂 等</li> </ul>
	歩行者系街路	神楽坂 ほか	賑わいや楽しさを演出するヒューマンスケールの空間 <ul style="list-style-type: none"> <li>地域の歴史や人の生活に根ざして形成されてきた歩行者系街路の事例。</li> <li>対象事例：神楽坂、祇園南界限、法善寺横丁</li> </ul>
	オープンカフェ	日本大通り ほか	街の活性化を図る身近で効果的なオープンスペース <ul style="list-style-type: none"> <li>街路空間の活用方策として、まちに賑わいをもたらすオープンカフェの実施事例。</li> <li>対象事例：日本大通り 他</li> </ul>
水辺の街路	空間配分とデザイン処理	皇居周辺街路（東京都）	印象深い歴史的な水景を取込んでデザインした歩道 <ul style="list-style-type: none"> <li>日本を代表する歴史的景観資源のお濠、石垣などと沿道との関わりに配慮した歩行空間を再整備した。</li> </ul>
	水辺の街路	下ノ丁 ほか	潤いと親しみを感じさせる水景と一体化した空間 <ul style="list-style-type: none"> <li>開放感のあるな水面を取り込み、ゆとりや潤いのある街路空間を形成している事例。</li> <li>対象事例：賀茂街道、上賀茂社家町、藍場川、阿舍利橋、下ノ丁、北国街道（海野宿） 他</li> </ul>

規範事例集【街路編】



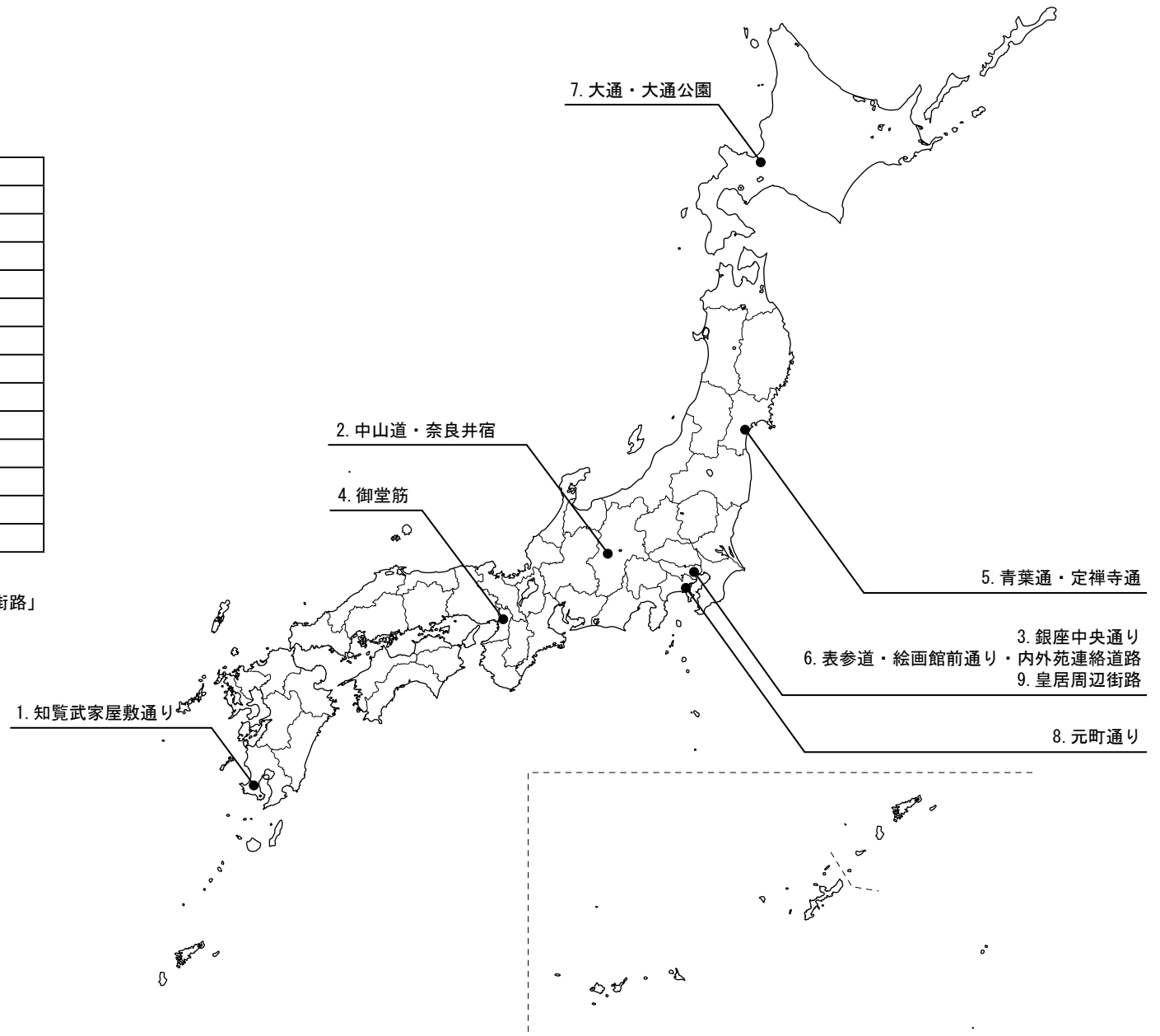
## 目 次

事例位置図【街路編】 .....	001
1. 知覧武家屋敷通り	
／武家屋敷の特徴的な雰囲気を持て・継承している街路.....	002
2. 中山道・奈良井宿	
／近世の街並みを日常的な生活の中で維持・継承している街路.....	006
3. 銀座中央通り	
／自主ルールにより格調を高めている先進的な近代街路.....	008
4. 御堂筋／先見的な設計思想と制度により都市の骨格を形成した街路.....	010
5. 青葉通・定禅寺通	
／緑豊かな並木により杜の都のイメージを象徴したプロムナード.....	014
6. 絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路	
／欧州の都市デザインを取り入れた近代的都市空間.....	016
7. 大通・大通公園	
／街路と公園を融合した都市の主軸となるオープンスペース.....	020
8. 元町通り	
／沿道建物と街路を一体で計画・実現したショッピングストリート.....	022
9. 皇居周辺街路／印象深い歴史的な水景を取込んでデザインした歩道.....	026
10. 水辺の街路／潤いと親しみを感じさせる水景と一体化した空間.....	030
11. 坂道／勾配の変化がもたらす情緒ある空間.....	034
12. 歩行者系街路／賑わいや回遊性を演出するヒューマンスケールの空間.....	036
13. オープンカフェ／街の活性化を図る身近で効果的なオープンスペース.....	038
参考文献リスト.....	040
図版出典リスト.....	041

## 事例位置図【街路編】

No.	事例対象
1	知覧武家屋敷通り
2	中山道・奈良井宿
3	銀座中央通り
4	御堂筋
5	青葉通・定禅寺通
6	絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路
7	大通・大通公園
8	元町通り
9	皇居周辺街路
10	水辺の街路
11	坂道
12	歩行者系街路
13	オープンカフェ

コラム的にまとめた「水辺の街路」「坂道」「歩行者系街路」「オープンカフェ」は、後に並べることとした。





## 【概要】

江戸時代、城下町などの街割りでは、屋敷の通りに面する部分は「表」として位置づけられ、裏手は畑などとしていた。知覧もその例外ではなく、通りと屋敷の前庭が表の表情をもつものとなっている。

今でも、当時からの名残がある街区形態や沿道の街並みが健在であり、生垣、石垣とその内側の庭木などによって特徴付けられる街路景観は、魅力的な空間を形成している。

## 【景観的特長】

### (1) 山当て

通りの線形は、一般的に城下町で行われていた山当てによって基軸が決められたと思われ、同時に城下町一般のつくりにみられる見通しのきかない屈曲した道路となっている。結果として山が借景となり、変化あるシーケンス景観となっている。

### (2) 民地の景観要素

沿道の石垣や生垣、庭木、瓦屋根などが街区で統一感をもって連なるため、民地側の景観要素によって美しい街路が形成されている。

### (3) 舗装、構造物

舗装は往時の雰囲気をとどめるグレー系の色とされ、道路構造物は極力除き、必要最小限の構造物も目立たない配慮がなされている。

また電線類や駐車場は建物の裏側に設置され、街路側に露出しない配慮がなされている。

### (4) 交通処理

武家屋敷通りの北側に並行する県道を整備することによって、車の乗り入れを最小限にしている。

## 【沿革】

江戸時代

18代領主・島津久峯<sup>ひさみね</sup>の時代、(1760年頃)、麓川<sup>ふもとがわ</sup>の南に東西に延びる本馬場通り(旧鹿兒島街道)を中心に武家屋敷街が形成される

昭和56(1981)年

武家屋敷通りと亀甲城跡を含む18.6haが国の「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される  
同年度から保存事業が開始され、主に石垣の修理・復旧工事を実施

昭和59(1984)年

武家屋敷通り(本馬場通り)においてグレー系の舗装を整備

## 【諸元】

路線名：町道武家屋敷通り線

所在地：鹿児島県川辺郡知覧町

延長：約0.8km

幅員：約4m

舗装：脱色アスファルト舗装(グレー系)

管理者：知覧町



「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される以前の様子

上：昭和49年当時  
石垣が崩れている箇所も見られる。  
下：昭和54年当時  
電柱、電線が残っている。



位置図



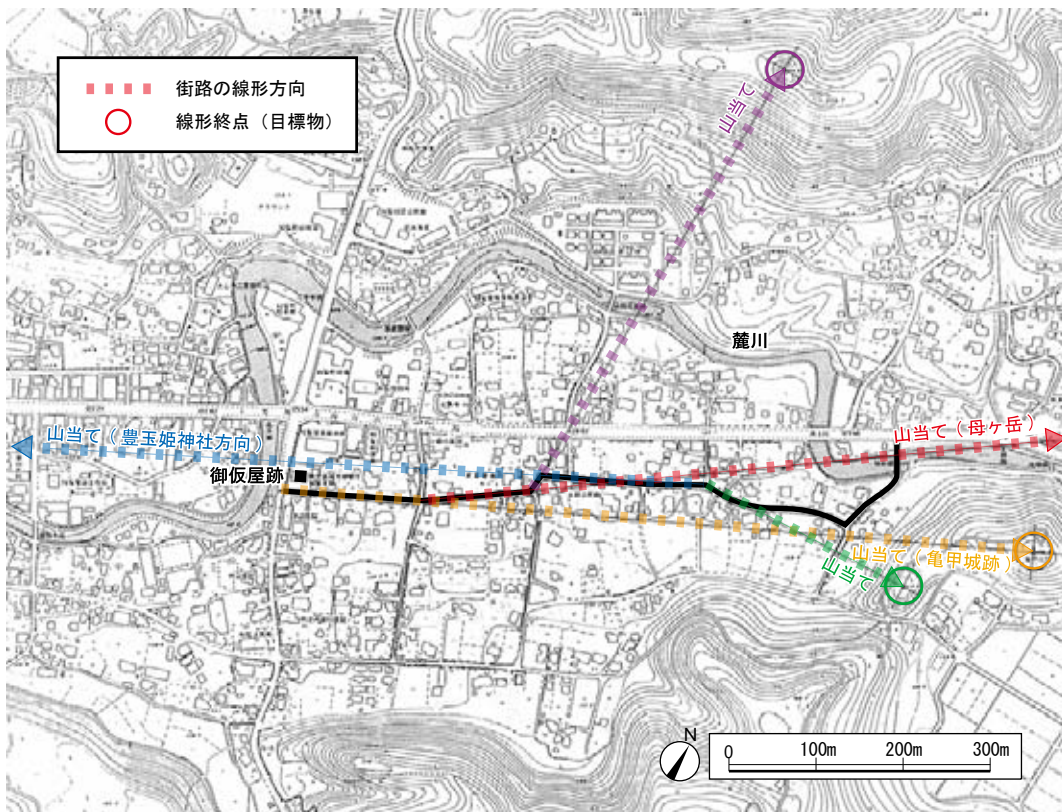
### 【街路の線形】

知覧は南に山、東には亀甲城、北と西には麓川が天然の外堀として位置する地形条件となっている。そして、知覧領主の居宅である御飯屋を中心に、麓という武家の街並みが形成された。

武家屋敷通りの主要な線形は麓川と山に囲まれた平坦地をほ

ぼ2分する位置に配置されている。これは均等な街区割りや亀甲城からの監視を行いやすくするためとも言われている。主要な街路線形をそのように設定しつつも、微妙な線形の変化や三叉路を多用しているのは、戦術的な配慮と考えられる。

また、武家屋敷通りおよび交差小路の線形は、周辺の山や頂に向かっており、常に目標物を見つけれられる状況にある。これは県内の他の麓でも見られる現象であり、街づくりのための大切な指標であったと考えられる。



武家屋敷通り上に見える母ヶ岳 各街路上に見える山当てされた山々は空間を特徴づける景観要素ともなっている。



三叉路 見通しのきかない道路線形や三叉路を多用しているが、その結果、変化のある街路となっている。

## 【街路の内外景観】

通りの両端には石垣があり、その上にチャノキなどの低い生垣、さらにイヌマキなどの高い生垣が整備されている。それらが通りに沿って連続し、街並みに一体感があるのが知覧武家屋敷通りの特徴である。また石垣や生垣は、民地への部外者の侵入や通りからの視線を妨げる効果があり、それらで垂直に縁取られ引締った街路空間からは武士の尊厳さが感じとれる。

屋敷内景観は、引き締まった街路内景観に対して、格調を保ちつつも変化に富んだ優しい雰囲気となっている。これは、隣接する家屋等を適度に遮蔽し、遠景の風景等を取り込む効果がある曲線状の高生垣や、庭園内のランダムな高木植栽と緩やかな曲線の低木刈込み等によるものである。



①



②

写真①：垂直に近い石垣や生垣により引締った感じのする武家屋敷通り内の景観。  
写真②：曲線状の生垣を多用することで主屋側からは柔らかで優しい印象を受ける（遠方の借景の山は母ヶ岳）。

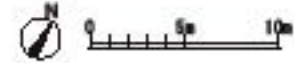


＜武家屋敷通り＞

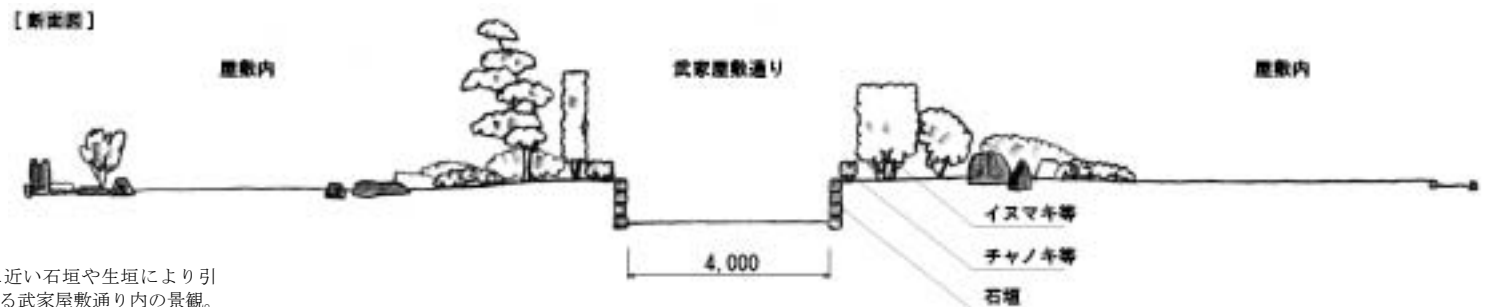
写真①→

写真②→

平山克己氏庭園



側面図 平面図



S-1/150 断面図



### 【維持管理】

武家屋敷通り沿いの民地内の建造物等は、「知覧町伝統的建造物群保存地区保存条例」で原則現況のまま保存・復元することが規定されている。建築物に至っては復旧の際は色や材質等が定められている他、経費の助成措置が施される。しかし、生垣や庭園は現況の保存に努めるまでで、管理費用の助成はなく、所有者の自己負担により維持されている。この武家屋敷の風景は、民地側の理解と努力によって維持されている。



生垣等、民地側の理解と努力により維持されている街路景観

### 【電柱・看板】

街路灯は生垣内に設置され、電柱・電線類は武家屋敷通りに交差する小路沿いの家屋裏手に配置されている。

店舗や観光案内等の看板は極力目立たせない配慮がされ、営業時間外に看板をしまうことができるように、取り外し可能なものが多い。

さらに駐車場は、建物裏側に配置するなど、武家屋敷通り側に景観阻害要因となる施設が露出しないように配慮している。



移設された電柱（手前が武家屋敷通り）

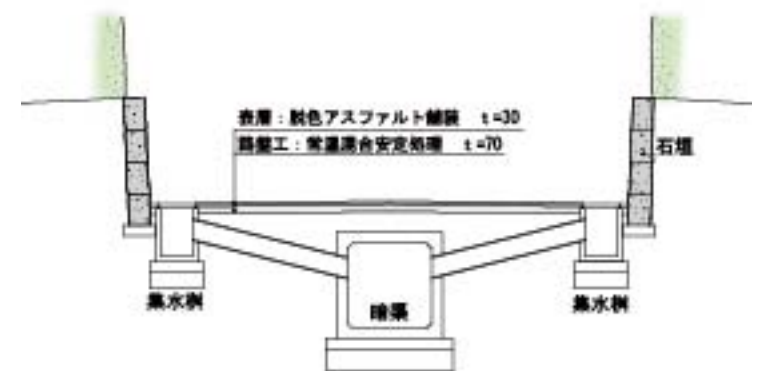
### 【舗装】

舗装は、正月に鹿兒島から領主が帰る際、道に白砂を撒いて清める習慣があったこと、また、地域の基盤が「シラス」であることなどから、グレー系脱色アスファルト舗装としている。

道路排水は集水桝にて行うことにより、道路上に出現する構造物は可能な限り少なくしている。また、桝蓋にも同様な舗装を行うことにより、簡素で目立たないものとしている。



グレー系脱色アスファルト舗装 桝蓋等は道路上に出現するものを極力少なくするとともに舗装との一体感を持たせている。



標準横断面図



# 中山道・奈良井宿

ならいじゆく

／近世の街並みを日常的な生活の中で維持・継承している街路



## 【諸元】

路線名：長野県道 258 号奈良井  
停車場線（旧中山道）  
所在地：長野県塩尻市  
（旧榑川村）  
延長：約 1km  
幅員：約 1 間 5 尺～ 3 間 5 尺  
（約 3.3 m～ 7.0 m）  
車線数：1 車線対面  
（一般車乗り入れ禁止）  
管理者：長野県塩尻市



祭礼時のにぎわい



典型的な奈良井の建築様式 手前は、その移築問題が奈良井保存の契機となった「中村邸」

## 【概要】

中山道の奈良井宿は、山と川に細長く囲まれた街道沿いに開かれた宿場町であり、現在の街並みは火災後再建された江戸末期～明治時代のものが約 1km の区間にわたり残されている。建て替え後の家屋も、ファサードは当時の様式を参考に復元されており、日常的な生活を営みながら、昔ながらの町並みが保全・活用されていることが大きな特徴である。

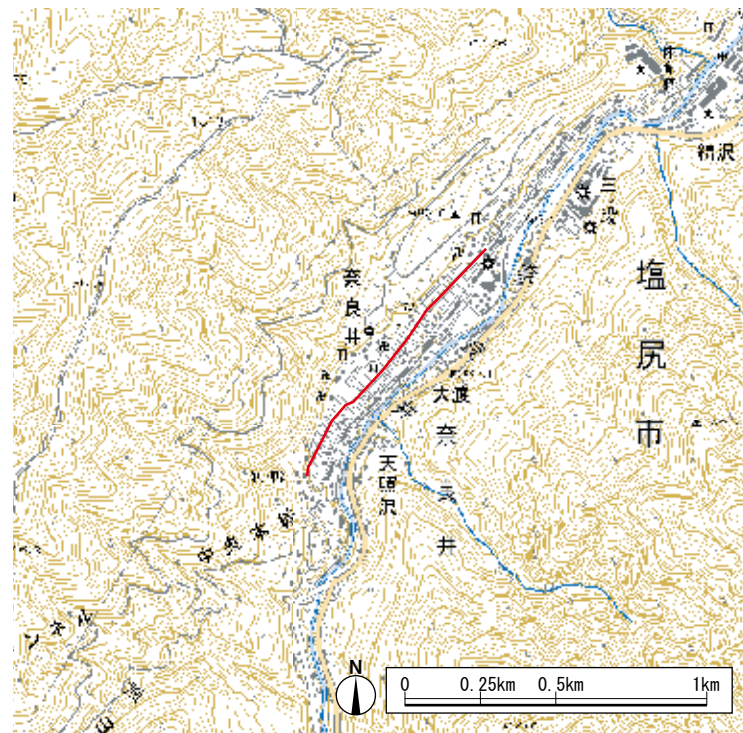
昭和 44 年に、奈良井宿内でも近世の民家として高い評価を

受けていた「中村邸」を川崎市の日本民家園へ移築することになった。しかし「中村邸」は、奈良井の地においてその存在価値であるとする意見が村の中で支配的であり、奈良井での保存が決定した。

その後、街並みが昭和 53 年に「重要伝統的建造物群保存地区」に選定され、それ以降も電柱・電線の建物裏側への移設、看板・広告類の撤去等、官民が共同して景観保全を図っている。

## 【沿革】

- 江戸期 (1847) 年 奈良井宿大火により奈良井宿は全焼し、現在の街並みはそれ以降に形成
- 昭和 44 (1969) 年 「中村家」の川崎市日本民家園への移築問題発生
- 昭和 46 (1971) 年 奈良井宿保存会設立
- 昭和 49 (1974) 年 奈良井宿での「中村家」復原工事完成
- 昭和 53 (1978) 年 「榑川村伝統的建造物群保存地区保存条例」制定  
「重要伝統的建造物群保存地区」に選定される  
保存修理修景事業および保存防災事業開始
- 昭和 63 (1988) 年 電柱移設事業開始
- 平成 2 (1990) 年 街並みにあわせた街路灯の設置
- 平成 4 (1992) 年 自販機・看板・広告類の撤去・木目クロス貼り
- 平成 9 (1997) 年 平成 9 年度修理修景事業



位置図



### 【街並みの歴史】

奈良井宿は16世紀には形成されたと推察されており、近世では慶長7(1602)年に徳川家康が中山道六十七次を定め、宿場町が成立したことが知られている。記録上では20回を超える火災を経験し、特に弘化4(1847)年12月の奈良井宿大火では全焼している。現在の街並みはそれ以降に形成されたものである。

### 【街並み保存の背景】

一般に、伝統的な街並みが失われる理由として、①火災、②鉄道整備(街の空洞化により消失)、③道路の整備(拡幅により消失)、④建物の老朽化(立て替えにより消失)⑤人口流出に伴う過疎化、などが挙げられる。奈良井の場合は、1)定住率が高い(人口の7割以上が明治前より定住し、地域への愛着が高

い)、2)鉄道、国道が旧街道を迂回、3)町を愛する住民の存在、4)外部の人や組織にプロデュースを任せず、日常的な生活をしてきた、身の丈に合った街づくりをしてきた、などの幸運な条件が重なったことによって保存されてきた。

### 【街並み形成の手法】

奈良井では、昭和53年度から平成9年度の間までに、国庫・県費補助事業により、210件の修理(建物全体)、138件の修景(表層のみ)を行っている。電柱は昭和63年に建物の裏側に移設させ、あたかも無電柱化を図ったような景観を実現している。また、自動販売機のクロス貼り、郵便ポストの自作など、

手づくりの街づくりも行われている。



平面図



上町(幅員約2間4尺~3間 正面に鍵の手)



中町(幅員約1間5尺~3間5尺)



下町(幅員約1間5尺~2間半)



横丁の景観 (建物側面は新しい。)



JR沿いの建物裏に移設電柱



# 銀座中央通り / 自主ルールにより格調を高めている先進的な近代街路



## 【沿革】

- 江戸期 60間（京間約120m）を一辺とする正方形街区を整然と配置（この基本形状を現在まで踏襲）
- 明治 6(1873)年 明治5年の銀座の大火を受け、不燃化を目的に銀座煉瓦街が建設され、幅員15間（江戸間約27.3m、車道8間、歩道3.5間）の街路が完成し、街路樹にマツ、サクラ、カエデをランダムに植栽
- 明治 10(1877)年 街路樹にシダレヤナギを列植
- 明治 15(1882)年 鉄道馬車布設。明治36年に市街電車布設
- 大正 10(1921)年 路面改良工事により歩道幅を約5.5mに縮小し、街路樹をイチョウに植え替え
- 昭和 7(1932)年 街路樹を再びヤナギに植え替え
- 昭和 43(1968)年 都電を撤去。改修工事により歩道幅員を当初の約6.3mとし、鉄道敷石を再利用した御影石で舗装共同溝整備のため街路樹のヤナギは撤去
- 平成 10(1998)年 建築物の円滑な更新を行うために「銀座ルール」と呼ばれる独自の建築ルールを定め、壁面位置の制限や容積率を緩和し、銀座中央通り沿いの建物最高高さを56mと取り決める
- 平成 18(2006)年 屋上工作物を含む建築物全体の最高高さ制限の設定など、銀座ルールを見直し

## 【概要】

明治6年の煉瓦街建設に伴い、銀座中央通りは幅員15間の街路として完成した。この頃より日本を代表する先進的な通りとして認識され始め、次第に街づくりに対する地元の意識も高まっていく。

近年、沿道建築物の円滑な更新を行うために、地域と行政が一体となって銀座らしい街づくりのための独自の建築ルールである「銀座ルール」を設定・更新し、街並み景観に配慮している。

## 【諸元】

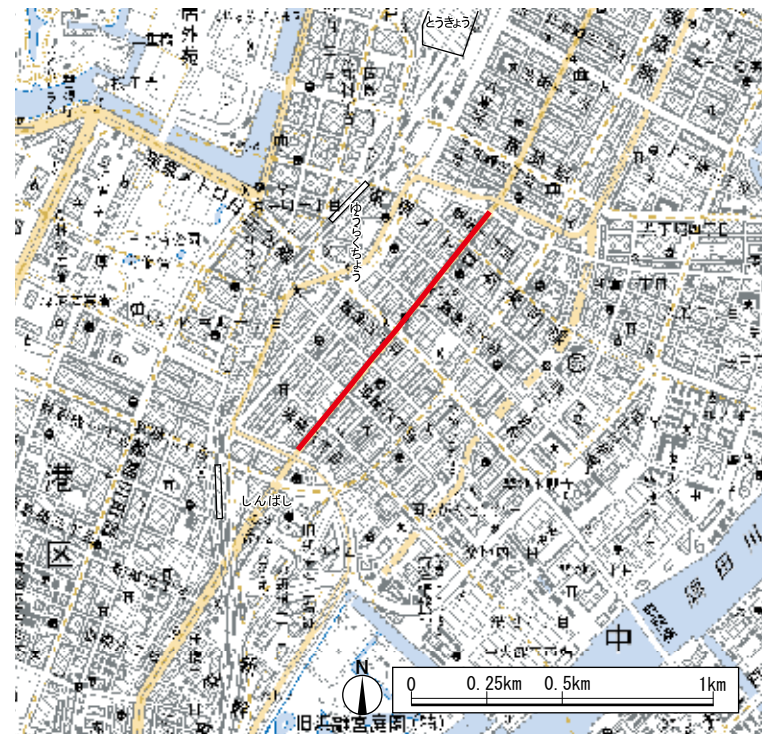
- 路線名：国道15号
- 所在地：東京都中央区
- 延長：約1km
- 幅員：15間（約27.3m）
- 車線数：4車線
- 煉瓦街設計者：トーマス・J・ウォートルス
- 管理者：関東地方整備局  
東京国道事務所



鉄道馬車（明治30年代）



市街電車（明治40年代）



位置図



### 【街区構造】

銀座の街割りは、直線的な銀座中央通りに対し、それに直行する道路が等間隔で規則的に配置されている。この骨格は京都で発展した街割りを基本にしておりとされ、江戸時代初期にはすでに完成している。

煉瓦街建設時に新たな街路構成が計画されたが、土地取得に行き詰り、結果的には歩くことを前提としたヒューマンな空間スケールが現在においても継承されている。そのため、今も街歩きに適した、わかりやすい街となっている。

### 【銀座煉瓦街時代】

銀座煉瓦街は、江戸時代までの瓦や板等で葺いた木造や土蔵から成る都市景観を一変させた。

次第に、地理的な利便性が高いこと、煉瓦建築が印刷機のある新聞社のオフィスに適すること、日本最初の西欧風街並みである銀座に社屋を置くことが新聞社の宣伝にもなることなどから、多くの新聞社が銀座に集まり、銀座の名は文明開化のシンボルとして全国に広められた。こうして銀座は日本を代表する格調ある街路として認識されていく。

### 【昭和43年改修】

都電銀座線の廃止に伴い、銀座中央通りの改修が行われた。

このとき、歩道の舗装には都電の軌道敷石を利用することが考えられたが、再利用とはいえ多額の費用を必要とした。それに対し、地元の銀座通連合会は、歩道を敷石舗装とするための追加費用（5千万円）の負担を申し出た。その結果、質の高い敷石による歩道の整備が実現することになった。

この頃すでに、街づくりに対する地元の意識は極めて高く、また、実行力があつた。

### 【銀座ルール】

平成10年、風格ある落ち着いた街の継承と商業地域としての質の向上を図るため、地区計画の「銀座ルール」を条例化し、銀座中央通りの建物高さを最大56m、壁面後退を20cmと定めた。

その後、都市再生法に基づく大規模開発が提案されたことから、平成18年、新たな「銀座ルール」により、銀座中央通りは改めて建物高さを最大56mとし、屋上工作物を設置する場合は建物の高さ制限プラス10mを上限とすることなどを定めた。

また、大規模開発の提案があつた際には地元主体でその対応を協議し、行政に提案を行うなど、銀座が日本を代表する最先端の場所であるという自負もあり、こうした地元の意識の高さが街並みの質を高めることにつながっている。



新しい銀座ルールの一例

現在の街区

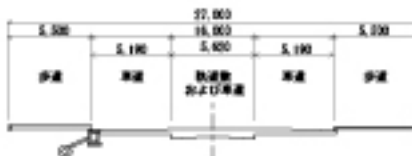


江戸寛永年間(1624-43年)の街区

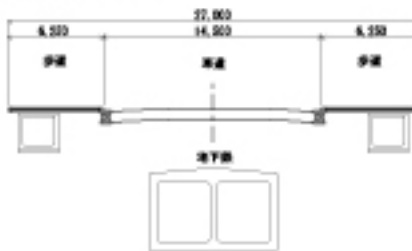


寛永年間(1624-43年)の街区  
寛永年間(1624-43年)の金所地(未利用地)

改修前の幅員構成



改修計画幅員構成



S=1/500 昭和43年改修工事前後の標準断面  
※銀座中央通りの幅員は、現在、約27.1m～約27.4m(15間≒27.3m)であるが、一般に標準断面を27.0mとして表している。



現在の銀座中央通り

銀座の街区の様子

# 御堂筋 / 先見的な設計思想と制度により都市の骨格を形成した街路



## 【沿革】

- 16世紀末 大阪城築城とほぼ同時期に現在の御堂筋周辺の開発が始まり、42間の正方形街区と幅員4間3分の東西の「通り」、同3間3分の南北の「筋」（御堂筋も当初は3間3分（約6m）の幅員）による市街地を形成（この基本的な形を現在まで踏襲）
- 大正7(1918)年 大阪市に都市改良計画調査会が設置され、翌8年に1～5等の市内道路交通網を計画。御堂筋を唯一の1等道路として定義
- 大正10(1921)年 特に緊急を要する路線が第1次都市計画事業として事業化され、御堂筋も幅員24間（約43.6m）の街路として建設計画が始動
- 大正15(1926)年 地下鉄が計画決定され、御堂筋の工事の進行に合わせて施工されることとなり、10月22日に着工、昭和12年に竣工
- 昭和45(1970)年 南行き一方通行とし、大型車通行を禁止
- 昭和57(1982)年 梅田新道交差点から大江橋北詰交差点までの延長330mについて歩道拡幅による御堂筋プロムナードが完成
- 昭和58(1983)年 御堂筋における最大規模のイベントである「御堂筋パレード」開始

- 平成7(1995)年 「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」が定められ、壁面後退を4mとしたうえで、百尺（約30m）制限のあったビルの高さを50mに緩和
- 平成17(2005)年 道路インフラ整備の先見性により、「土木学会選奨土木遺産」に認定
- 平成19(2007)年 地下鉄・淀屋橋駅と本町駅付近に限り、1階を公共空間などとするを条件に、最高140mまで高層化することを認可

## 【概要】

御堂筋は「本市最高の機能を達成すべきものであり、大阪の中心街路たるに恥じざる幅員と体裁を備える」という、大正15年当時の関市長の先見的な計画思想により、梅田地区（キタ）と難波地区（ミナミ）の両拠点を結ぶ幅員24間という空前規模の街路が誕生したものである。

受益者負担金制度により事業費の一部を地元が負担したことや地下鉄建設（御堂筋線）と電線地中化工事を同時に行ったことなど、当時としては先進的な方法により事業が進められた。

## 【土木遺産】

平成17年度土木学会選奨土木遺産として御堂筋が認定された。「第一次都市計画事業で造られた大阪の都市軸である御堂筋は、道路インフラ整備の優れたプロトタイプとして位置づけられるため」とされ、御堂筋の先見性が認められたものである。

## 【諸元】

- 路線名：国道25号  
国道176号
- 所在地：大阪府大阪市
- 延長：4.15 km
- 幅員：24間（約43.6 m）
- 車線数：6車線
- 計画者：関一（当時大阪市長）
- 完成年：昭和12（1937）年
- 管理者：国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所



位置図



### 【御堂筋の計画】

明治22年、東海道線が開通し、大阪駅が大阪の玄関となり、大阪商業の中心である船場やその南側の島の内地区を結ぶ南北交通の必要性が高まった。明治22年の「市区道路改正案」では、今の御堂筋に幅員15間（約27.3m）の構想を描いていたが、財政難のため事業化には至らず、大正15年の拡張工事着手まで16世紀末の街路幅が継承されることになった。

大正15年からの拡張工事により、御堂筋はキタとミナミを貫く都市の骨格軸としての機能を果たすものとなったが、事業開始当初は24間（約43.6m）という破格の幅員に対して、「街の真ん中に飛行場をつくる気か」とも言われた。それに対し、関市長は何度も市民に対して理想を説き、経済・街の発展にどれだけ意味のあることかを伝え、御堂筋開通に力を注いだと言われる。

### 【受益者負担金制度】

御堂筋の整備はこれまでに例を見ない大事業であり、膨大な工事費用を要した。また、幅員の拡張により多くの立ち退き料が必要となった。当初は国からの援助を期待していたが、世界恐慌や関東大震災の影響を受け、十分な予算を得られなかった。

そのため、「受益者負担金制度」という新しい制度を考え出し、御堂筋が通ることにより沿道の商家がどれだけ利益を上げるかを計算して、その額に応じて税金を徴収することにした。当然、沿道の市民からは猛反対を受けたが、最終的には御堂筋の総事業費の3分の1が、市民の負担によってまかなわれた。



拡張前の御堂筋



拡張工事後の様子



完成当時の御堂筋



道頓堀川付近の拡張図面 旧御堂筋と比較して大きく幅員が広がっており、相当数の立ち退きが発生したことが見てとれる。



### 【横断構成】

御堂筋は、当初、車道内に2列の植栽帯を設け、その中央を高速車道に、また、植栽帯と歩道間の車道を緩速車道とし、交通の円滑な流れと交通事故の防止を考慮した対面通行の断面構成であった。

その後、交通量の増加によって幹線道路の混雑は激しくなり、また、大阪万博の交通対策の一

環として昭和45年より一方通行となり、同時に大型車を通行禁止とした。

ゆとりのある横断構成から生まれた車道部および歩道部の植栽帯は、一部を除き基本的に4列の並木を構成し、現在ではそれが大阪を代表する美しい景観として市の指定文化財になっている。

### 【建物高さ制限】

大正8年、市街地建築物法・都市計画法が制定され、住居地域以外では建物高さが100尺(約30m)以内と定められた。

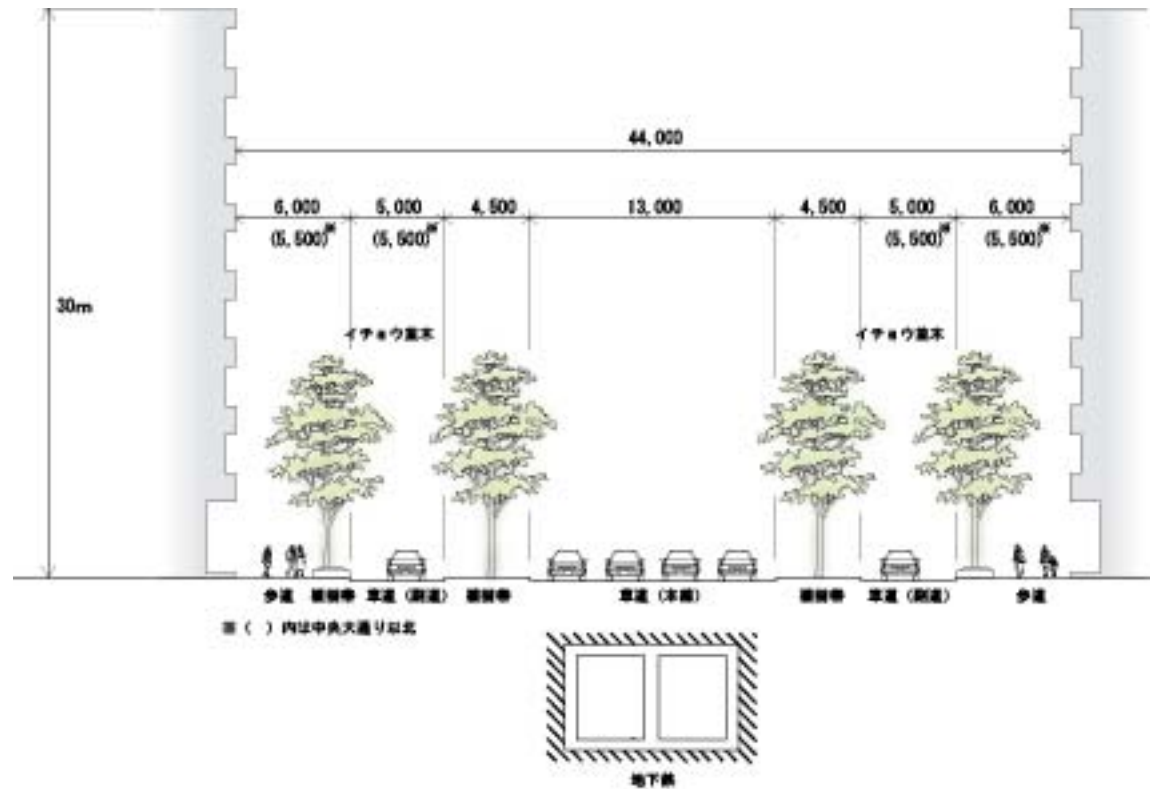
昭和44年に都心部に容積地区が指定され、それまでの絶対高さ制限が廃止されたが、「御堂筋の景観保持に関する建築指導方針」の制定により御堂筋の行政指導が開始された。昭和48年に

は大阪市全域に新用途地域を指定し、建築物の絶対高さ制限を廃止したが、御堂筋の建築指導方針に基づく行政指導は続けられ、御堂筋の建築物高さは30mに揃った景観が維持された。

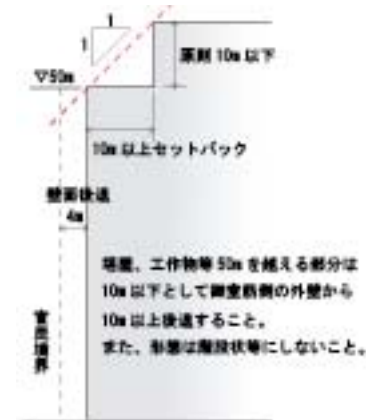
平成7年には、「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」が定められ、壁面後退を4mとしたうえで、外壁の高

さを50mに緩和することとなった。

平成19年には、国の都市再生特別地区に指定され、「にぎわい拠点ゾーン」と定めた淀屋橋駅と本町駅付近に限り、地権者からの要請があれば最高140mまで高層化することを認めた。ただし街のにぎわい創出に貢献できるように、ビルの1階は公共空間や市民の憩いの場として開放することを求めるものとした。



S=1/400 建物高さ100尺制限時の断面  
※御堂筋は、現在、総幅員44.0mを標準断面としている。



平成7年の「御堂筋沿道建築物のまちなみ誘導に関する指導要綱」によるセットバックと高さ制限の緩和のイメージ  
平成19年より、本町駅付近などにおいて最高140mの高さの建築も可能となった。



高さ制限に基づいた街並み 建築物高さが揃った部分は風格ある街並みを形成している。



## 【植栽】

御堂筋の工事が行われていた当時は、街路樹の主流はプラタナスであった。街路樹選定会議の中でも、プラタナス並木とする意見が多数を占めた。しかし、当時の大阪市職員であった伊東調査主任、椎原公園課長の2人が、「イチョウは姿に風格があり、夏は深い木陰をつくり、秋になると葉が散ってゆく。季節感のとぼしい都会にこそ、こんな季節感をただよわせてくれる樹木が必要である」、さらには「プラタナスは西欧にもあるが、イチョウは東洋の特産だか

ら、外人にも珍しがられるに違いない。国際都市を目指す大阪にはイチョウがふさわしい」と主張し、イチョウ並木とすることを積極的に推した。結果的には、大江橋以北がプラタナス、大江橋から淀屋橋までは街路樹がなく、淀屋橋以南がイチョウとなった。

御堂筋のイチョウは雌株であり、ギンナンが実る。このギンナン拾いは、戦時中の乏しい食料を少しでも補うものとなり、また、戦後は季節の風物詩となっていった。

現在では、御堂筋といえば第一にイチョウ並木が連想されるほど、イチョウ並木は御堂筋の象徴となっている。



副道部



車道（本線）



秋の黄葉



# 青葉通・定禅寺通 じょうぜんじ / 緑豊かな並木により杜の都のイメージを象徴したプロムナード



青葉通



定禅寺通

## 【概要】

仙台の街づくりは、伊達政宗による城下町整備に始まる。江戸時代の骨格道路や街割りを継承しながら、明治20年には東北本線の開通に伴い街路整備が行われた。第二次大戦後の戦災復興事業では、旧来の狭く入り組んだ街路に対し、戦災経験を生かして防災面の充実を図るため、広幅員の骨格道路を貫通させる整備と緑環境の創出に努め、東北の中心的文化都市づくりを目標とした建設が進められた。

仙台を象徴する「杜の都」という呼称は、明治期に北海道に移住した武士の屋敷跡が鬱蒼とした樹々に覆われ、周囲に緑に恵まれた小高い丘陵が残存していたことによる。そのイメージは市民に広く受け入れられ、街路等の積極的な緑化にも継承されている。戦災復興事業では、幅員15間（約27m）以上の街路を対象として、植樹帯の造成事業が行われ、都市景観の基軸となる緑の帯が確保された。

なかでも、青葉通・定禅寺通は、都市の主軸として「杜の都」を象徴する緑量のあるケヤキを中央分離帯と歩道に植栽している。現在では十分な樹高、樹冠が備わり、利用者に快適な空間を提供している。

## 【沿革】

- 慶長 5 (1600) 年 伊達政宗が城下町を整備
- 慶長 6 (1601) 年 城の鬼門封じのため定禅寺を開基（門前町が現在の定禅寺通りの基となる）
- 明治 37 (1904) 年 仙台城天守台が初めて一般開放（このころから「杜の都」といわれ始める）
- 昭和 20 (1945) 年 仙台市街が空襲により被害
- 昭和 21 (1946) 年 仙台市の戦災復興計画を作成
- 昭和 25 (1950) 年 市内の道路整備に着手  
（青葉通のケヤキは昭和25～41年にかけて、定禅寺通は昭和33年頃に植栽）
- 平成 11 (1976) 年 定禅寺通シンボルロード事業を実施

## 【諸元】

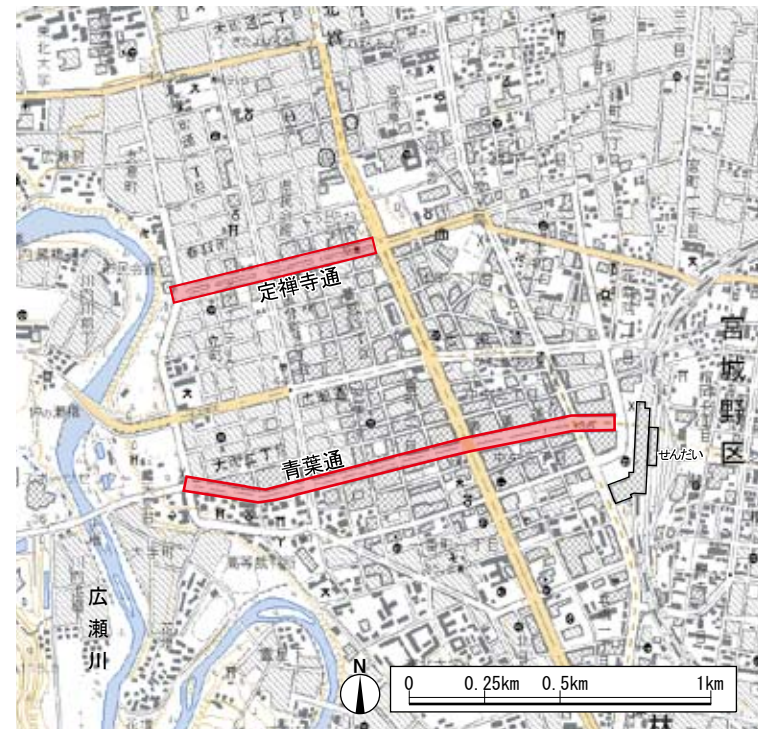
- 所在地：宮城県仙台市
- 管理者：仙台市
- 設計者：国分 浩（宮城県復興建設課）、津田康吉（仙台市技術都市計画課）、八巻芳夫（仙台市復興局工営課）

### （青葉通）

- 路線名：市道青葉通線
- 延長：約1.5km
- 幅員：36m、50m
- 車線数：6車線、8車線
- 完成年：昭和26（1951）年（定禅寺通）

### （定禅寺通）

- 路線名：市道定禅寺通線
- 延長：約0.7km
- 幅員：46m
- 車線数：6車線
- 完成年：昭和32（1957）年



位置図 ケヤキ並木整備区間



### 【青葉通のケヤキ並木】

青葉通のケヤキ並木は昭和25年の整備当初から昭和41年までに植栽された。当初は両側の歩道だけの植栽であったが、その後、幅員構成の見直しに伴う改良により、中央分離帯にもケヤキが植えられ、現在の3列の並木が実現している。やがてこの並木は、定禅寺通の緑とあわせて、「杜の都」のシンボルとなった。

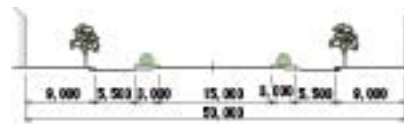
現在の青葉通のケヤキは、ゆとりある植栽帯幅員に支えられて樹冠が十分に成長し、キャノピー効果が得られている。



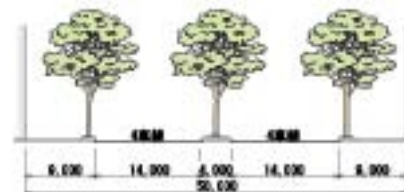
青葉通 平面図

青葉通の横断構成（幅員50m区間） 戦災復興事業で十分な幅員と植樹帯が確保されたことにより、現在の利用形態に合わせて幅員構成を見直し改良するだけで、高い景観効果が得られている。

（竣工時）S=1/1,000



（現在）S=1/1,000



### 【定禅寺通のケヤキ並木】

定禅寺通は、青葉城の鬼門に当たる定禅寺へ向かう参道として、古くから整備されてきた直線街路である。

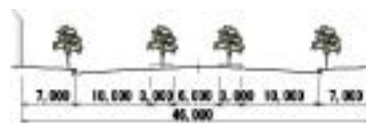
戦災復興事業においては、藩政時代から続いた幅員12mの道路を幅員46mの道路の中央に緑地帯として残しており、両側の歩道の植栽帯とあわせて4列にケヤキ植栽を行っている。それによって、青葉通と同様に、ゆとりある空間に相応しい緑豊かな街路が形成されている。



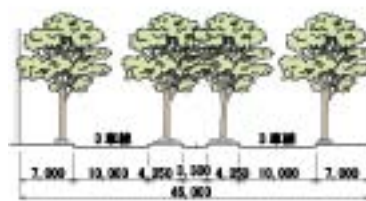
定禅寺通 平面図

定禅寺通の横断構成 戦災復興事業の幅員構成を継承して、道路が都市の緑地帯として十分な効果を発揮している。

（竣工時）S=1/1,000



（現在）S=1/1,000



# 絵画館前通り・表参道・内外苑連絡道路 / 欧州の都市デザインを取り入れた近代的都市空間



絵画館前通り



表参道



内外苑連絡道路

## 【沿革】

- 大正 4 (1915) 年 明治神宮造営局<sup>\*1</sup> が神宮外苑の造営計画を策定
- 大正 6 (1917) 年 委員会<sup>\*2</sup> による外苑のマスタープランの策定  
奉賛会より明治神宮造営局に造営を委嘱  
造営局に外苑課を設置し実施計画を立案
- 大正 7 (1918) 年 12月に着工
- 大正 15 (1926) 年 神宮外苑全体が竣工（途中、関東大震災で中断）  
表参道と内外苑連絡道路の参道沿道が風致地区に  
指定される
- 平成 16 (2004) 年 絵画館前通りが「土木学会選奨土木遺産」に認定

\*1：内務省の外局として設立

\*2：明治神宮奉賛会が任命

## 【諸元】

(絵画館前通り)  
路線名：東京都道 414 号四谷角  
管線  
所在地：東京都新宿区・港区  
延長：約 0.4km  
幅員：39 m (130 尺)  
車線数：4 車線  
完成年：大正 15 (1926) 年  
管理：東京都 (区)

(表参道)  
路線名：東京都道 413 号赤坂杉  
並線  
所在地：東京都渋谷区・港区  
延長：約 1km  
幅員：36.5 m (120 尺)  
車線数：6 車線  
完成年：大正 9 (1920) 年  
管理：東京都 (区)

(内外苑連絡道路)  
路線名：東京都道 414 号四谷角  
管線  
所在地：東京都渋谷区  
延長：約 0.8km  
幅員：約 36.4 m (120 尺、当初)  
車線数：2 車線  
完成年：大正 9 (1920) 年  
管理：東京都 (区)

計画者：藤井真透、川瀬善太郎、  
本多静六、本郷高德、  
田坂美徳、折下吉延

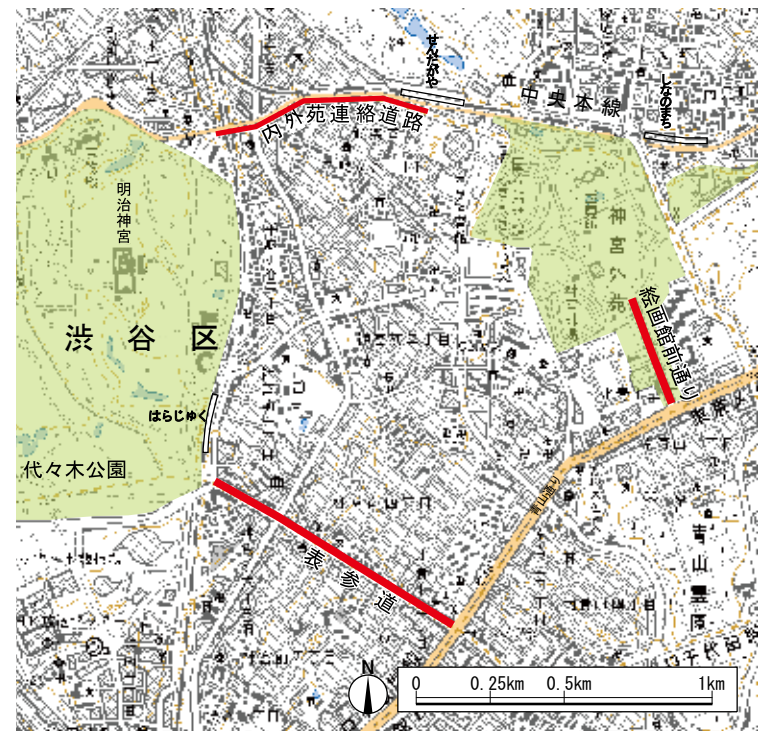
## 【概要】

加藤清正の旧下屋敷で代々木御料地であった神宮内苑は、現在、明治天皇を祀る明治神宮とその境内地であり、「森厳幽邃たる風致を作ること」を目的に設計され、現在は人工森林となっている。表参道は、この明治神宮の造営に際して整備された街路である。

神宮外苑は、明治天皇を顕彰するための国家的記念事業として建設されたものであり、天皇の一代を描く絵画を納めた聖徳記念絵画館を中心に、そのアプローチとしての並木道が計画され、天皇の業績を偲ぶよすがとしてのスポーツ施設を配置した 48 万㎡の広大な空間が整備された。特に絵画館前通りと呼称される並木道は、欧州の都市デザイン的手法に則った大変洒落たものであった。

これらの内苑と外苑を結ぶ内外苑連絡道路は、パークウェイとして計画されたものである。

その後、戦後の改変によって、大都会に潤いと安らぎを与えるオープンスペースは殆ど消滅し、戦前の造営当初の美しい姿をかるうじて伝えているのは、外苑の絵画館通りに見る 4 列のイチョウ並木しかないのが現状である。



位置図 現在の並木整備区間（神宮外苑は竣工時の範囲）



### 【神宮外苑のマスタープラン】

神宮外苑の風致の基調は芝生であり、周囲に行くに従って濃い植込みの樹林となるようにデザインされている。青山口正面より4列の植樹帯からなる直線道路が伸び、周回道路に分岐する所に噴水が置かれている。そこから絵画館までの前庭は広大な芝生広場として外苑の中心的な景観を創出している。スポーツ施設は、外苑のランドスケープ上あくまで脇役として捉えられ、公園的な風致景観を阻害しないように外苑西部に配置している。

絵画館前通りのイチョウ並木は、当初の設計では2列であったが、外苑課の技術責任者が欧米から取り入れた新しい知見を反映し、4列に変更された。これは、庭園や社寺境内地を転用したに過ぎないそれまでの日本の公園とは異なり、都市のなかでの公共造園と都市計画との関係の重要性を意識した公園道路（パークウェイ）や公園緑地系統（パークシステム）の考えに基づくものである。



明治神宮外苑平面図

### 【神宮外苑の敷地】

土木建築工事画報（第1巻第7号）によると、神宮外苑の敷地は、「赤坂区青山喜多町一、二、三、四丁目、三筋町一、二丁目六軒町、四谷区東西信濃町大番町霞丘町に跨り、明治20年4月に練兵場敷地として買収せるもので、明治天皇御在世当時、幾多の観兵式凱旋式をあげさせられたる由緒ある土地で、その後、明治42年10月、大博覧会開設のため、農商務省に於いて代々木練兵場を買収建設してこれと交換したるものである」とある。

### 【神宮外苑の工事】

神宮外苑の工事は、当時の土木建築の精粋を集めたものであり、全国各地から集められた地方青年団員の奉仕作業が土木工事に大きく貢献している。

#### (1) 地下埋設物工事

外苑工事に先立っては、水道、下水、電線、ガス管等を全て地下埋設している。工事画報によると「排水系統としては全苑地を地勢上5区に分ち、各々鉄筋コンクリート管を埋設し、苑地及び路面の排水を導きて西方渋谷川に放流せしめている。排水管は内径一尺、一尺五寸、二尺、二尺五寸の四種の鉄筋コンクリート管であって、各々直営を以て製作し、その管径の選定は管径と勾配より考えて排水系統の始点から放水口までの時間を約十分間を要するとし、この間

の極雨量十五ミリ、即ち一時間の換算極量九十ミリを完全に排除し得るを目的とし、管の強度計算は五百封度平方フィートと定めた。渋谷川放出口の流速を緩和して対岸の被害を少なからしむるため、暗渠、ボックスカルバートを築造した。これらの幹線の四千七百間に達している。排水幹線は道路の約中央に埋設し、これに並行に道路の側溝に沿って排水側線として、内径一尺の鉄筋コンクリート管を埋設し、側溝中に所々に設けたる雨水枡を縫うて、人孔に於いて幹線に連絡せしめている」とある。

#### (2) 工事材料

歩車道の整備に用いた主要骨材は、神奈川県高座郡寒川村明治神宮造営局直営採取場の砂利が用いられている。砕石には、山梨県比都留郡初狩村近ヶ坂御料林の原石を宮内省より受け、砕石機にかけたものを使用している。また、歩車道境の縁石側溝は、塩山花崗岩の縁石を据付け、巾約75cm、勾配1/10でコンクリートガッターを設けている。苑地との境界には、塩山花崗岩を歩道路面より約75mm高く据付けている。さらに、雨水枡は、道路縦断に応じて相応の距離に新案特許の金蓋を取付けるなど、当時として考え得る最良の材料を適所に使用している。



ボックスカルバート築造工事



鉄筋コンクリート管製作工事



### 【戦後の変貌】

戦後、神宮外苑は次々と改変され、当初の設計理念とは異なる姿に変貌している。

(昭和20年9月)

- ・進駐軍が神宮外苑各種競技場を接収
- ・米軍将校のスポーツセンターとなりメイジパークと改称
- ・芝生の美しい中央広場は球技場に改変

(昭和27年5月)

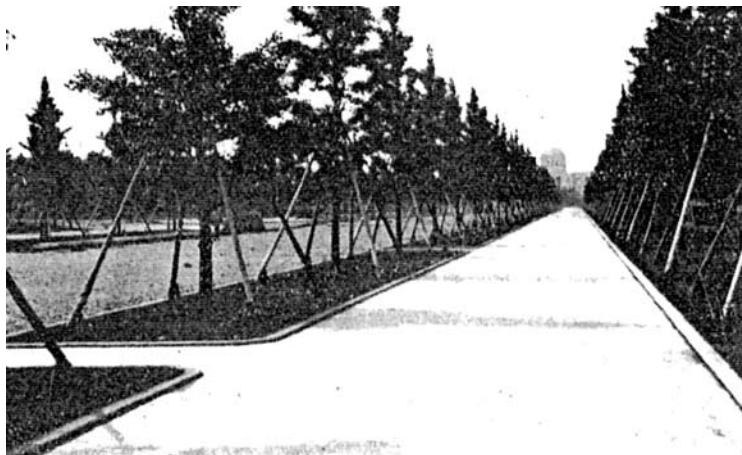
- ・政教分離政策により明治神宮は宗教法人に変革
- ・宗教法人から除外された明治記念館の改築により緑のオープンスペースが消失

(昭和31年12月)

- ・東京オリンピック開催により陸上競技場を文部省に譲渡
- ・大スタジアム建設に伴い競技場周辺の緑のオープンスペースが消失

(以降～現在)

- ・明治神宮自身によるスポーツ施設建設により緑のオープンスペースが極端に減少
- ・接収解除後も芝生の中央広場は野球場に転用のまま次々と施設を建設し西側のオープンスペースは全て消滅
- ・内外苑連絡通路およびその両側の植栽地を潰して首都高速道路4号線を開通
- ・首都高速道路の高架下を有料駐車場及び飲食店に利用



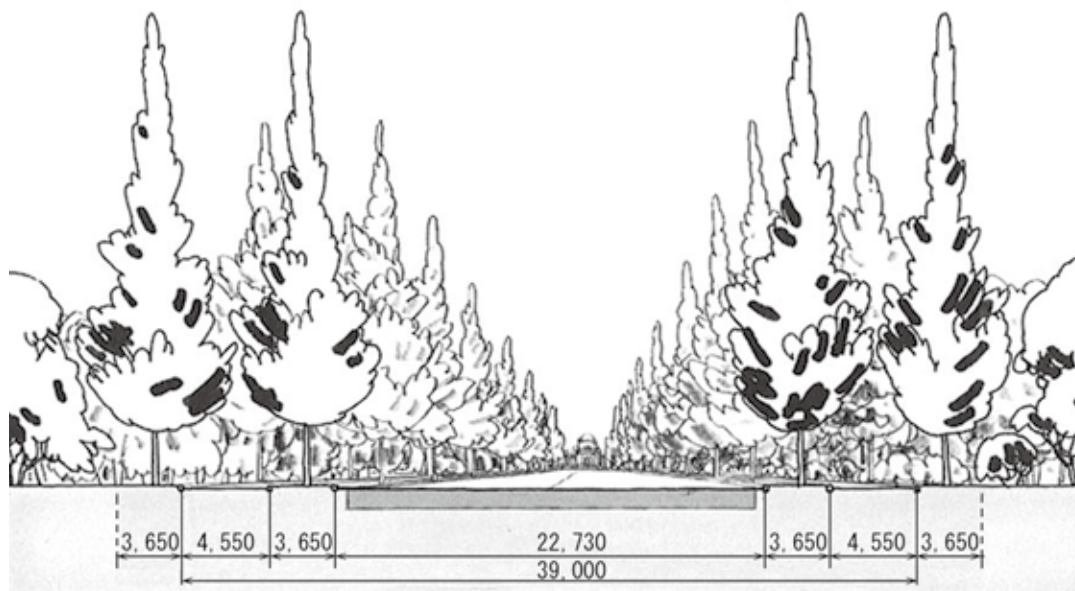
青山口から見た絵画館前通りの東側歩道（整備当初）

### 【絵画館前通りのイチョウ並木】

大正12年春には、延長221間（約400m）にわたって内苑で育苗されていたイチョウが移植され、ビスタの効いた並木道が整備された。このとき、遠近法の効果をねらい、絵画館へ向けてイチョウの樹高を少しずつ低くするように植栽を行っている。

### 【絵画館前通りの横断構成】

横断構成は、車道の両側に幅2間（約3.6m）の植樹帯を取り、更に幅2.5間（約4.5m）の歩道が確保されている。また、その外側に各2間の植樹帯が加えられ、樹下は芝生とされている。これらの外側には外苑の芝生地が配置されているため、実質的な並木道の幅はさらに広く、ゆとりのある心地よい緑の空間を創出している。



S=1/400 イチョウ並木の横断構成



四季の変化が美しいイチョウ並木（冬期）



（春期）



（秋期）

**【表参道のケヤキ並木】**

表参道は、明治神宮に参詣する人々のために広い歩道幅員が確保されており、それに相応しいケヤキ並木の樹冠が道路を覆い、キャノピー効果を発揮している。このことで利用上の快適性が向上すると同時に、沿道要素の景観的な影響が緩和され、道路景観の保全が図られている。

**【表参道の横断構成と縦断線形】**

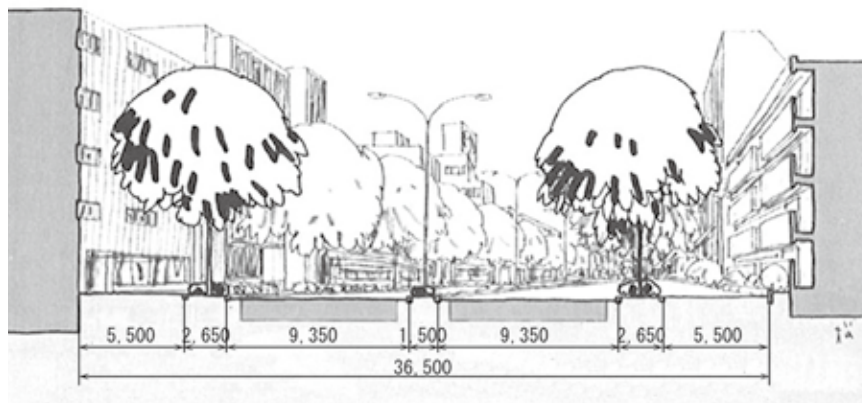
明治神宮への参道として整備された直線道路の空間は、十分なゆとりをもつ横断構成が確保されている。当該道路は、途中で縦に凹のサグが入る地形に立地し、交差道路付近まで下り勾配が続くため、緑量のある並木が連続する景観整備の効果を見通すことができる。



緑陰のある広幅員の歩道



ケヤキ並木の景観効果



S=1/400 ケヤキ並木の横断構成

**【内外苑連絡道路の計画】**

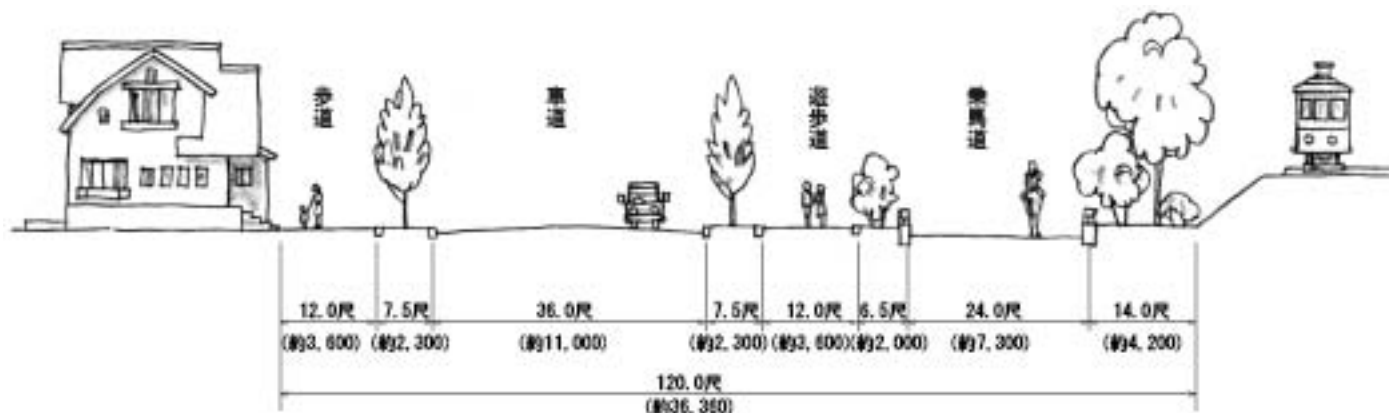
絵画館前通りが本格的な「アヴェニュー」として設計されると同時に、裏参道である内外苑連絡道路も本格的な「公園道路」として計画された。

当該道路は一般的な道路規格で設計されていたが、大正3年11月の神社奉祀調査会で道路の性格が見直された結果、風致を重視した設計に変更されている。最終的には断面構成を左右対照にせず、街路を南側に寄せ、北側の残余地をプロムナードとした日本初の本格的な公園道路が誕生した。これは、明治神宮の内苑と外苑の景観的な一体性を保つために、十分なゆとりある幅員とそれに相応しい横断構成と、2列のイチョウ並木によって表現されている。

その後、車線拡幅や首都高速道路の建設等に伴い、植栽用地が大幅に減少したが、それでも現在の緑深い姿が残っている。



内外苑連絡道路のイチョウ並木



S=1/300 内外苑連絡道路の横断計画（計画当初）



# 大通・大通公園 / 街路と公園を融合した都市の主軸となるオープンスペース



## 【沿革】

- 明治 2 (1869) 年 開拓判官島義勇が札幌市の土地利用を南北で二つに分け、北を官庁、南を住宅・商業の区域とする計画を立案
- 明治 4 (1871) 年 岩村通俊が計画を見直し、大火の延焼を防ぎ、官地と民地を分ける「火防線」を現在の大通公園の位置に設定
- 明治 9 (1876) 年 大通西三丁目、大通西四丁目に2千坪(約6600㎡)の花壇を整備
- 明治 11 (1878) 年 大通西二丁目・三丁目に第一回農業博覧会会場が設けられ、これ以後各種催しの会場に利用
- 明治 14 (1881) 年 「札幌市街名称改正」で条丁目制が導入され、通りの名を大通と設定
- 明治 42 (1909) 年 造園設計家の長岡安平を招いて逍遙地としての整備(大通公園のはじまりとされる)
- 第二次世界大戦中 市民菜園等を利用
- 第二次世界大戦後 進駐軍が教会、野球場やテニスコートを整備
- 昭和 25 (1950) 年 進駐軍撤退後、公園としての整備を再開
- 昭和 55 (1980) 年 都市公園告示(特殊公園)
- 昭和 63 (1988) 年 「大通シンボルロード整備事業」「大通公園再整備事業」により民地側の歩道を4mから6mに拡幅し、電線地中化やファニチャー類を整備
- 平成 5 (1993) 年 イサム・ノグチ作「ブラック・スライド・マントラ」を、西9丁目線を遮断して設置

## 【諸元】

路線名：市道大通北線  
市道大通南線  
所在地：北海道札幌市  
延長：約1.5km  
全幅員：約58間(105.45m)  
両側道路部幅員：  
20m(車道12m 歩道6m)  
公園部幅員：65.45m(78.901㎡)  
車線数：6車線  
完成年：明治初期に骨格整備  
管理者：札幌市



大正7年の頃の大通付近



戦争時の菜園としての活用

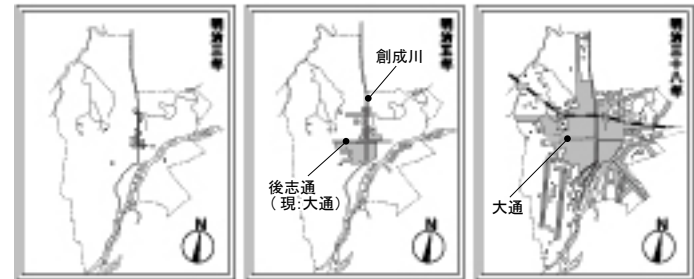


昭和26年頃の街並みと大通

## 【概要】

明治初期、北の官地と南の民地を分ける「火防線」が整備された。その火防線は、創成川とともに札幌市の都市形成の軸となり、時代背景とともに姿を変え、現在では街路と公園が融合した「大通公園」として都市の骨格を成すオープンスペースへと変貌している。

都市の中心に広大な空間が創出されたことを活用して、それを都市の顔に、さらに、人を集めるインフラ空間としている。



大通、創成川を中心に市街地が拡大してきた様子



位置図

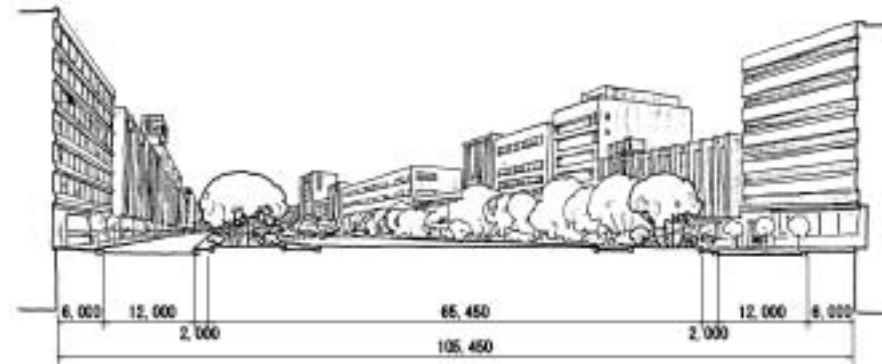


### 【横断構成】

大通公園は、それぞれ片側3車線、幅員20mの南北道路に挟まれる形で都市公園が位置している。

この敷地は、一時期ごみ捨て場や荒地となっていたが、明治8年頃から空地の有効利用が考えられるようになった。特に戦後は公園として整備され、現在では道路と公園の2面性をもつ都市の基軸として、また、中心市街地の貴重なオープンスペースとして利用されている。

平成初期に実施された街路および公園の再整備事業により、大通の民地側の歩道部は幅員4mから6mに拡幅され、電線地中化やロードヒーティング、統一されたファニチャー類が整備された。あわせて民地側建物のセットバックが実施されるなど、快適で開放的な歩道空間の創出が図られている。



S=1/1,000 横断面

### 【大通とその隣接地】

大通とその周辺の地区は個性的で魅力ある街並みを形成するため、「都市景観形成地区」や「風致地区」に指定され、沿道建物や屋外広告物について規制・誘導を行っている（右下表参照）。それにより、秩序ある街並み景観が形成されており、大通公園の空間が整然とした沿道建物によって縁取られ、見通しの良い、シンボリックな街路景観を形成している。

また、都市の中心に軸となるオープンスペースを形成したことは、その景観を活かした街づくり・施設づくりを誘発するものとなっている。「さっぽろテレビ塔」はその代表的なものであり、大通のアイストップとして街の象徴になっており、また、テレビ塔からの眺めは都市を貫く大通の特徴的な景観を認識する装置にもなっている。



アイストップとなっているテレビ塔



テレビ塔からの眺め

### 【イベント】

広々とした公園を利用して、「さっぽろ夏まつり」「さっぽろ雪まつり」など、個性豊かなイベントが年間を通じて実施されている。それは中心市街地のオープンスペースを活用することにより、地域活性化や都市のイメージアップにもつながる好例となっている。



さっぽろ夏まつり



さっぽろ雪まつり

建築物	位置	建築物の壁面は、道路境界から後退させるとともに、その後退部分は、歩道と一体感をもったデザイン化や緑化等を行うことにより、憩いとうおのいるあるオープンスペースを確保するよう努める。 壁面後退は、低層部分では3メートル以上とするよう努めるとともに、1階部分のみ後退させる場合の軒高は、3メートル以上とする。
	規模	小規模な敷地に計画する建築物は、隣接する建築物等との共同化を図るよう努める。
	形態	1階部分には、ショーウィンドー・カフェテラス・レストラン等のサービス施設を配置するなど、歩行者に快適さを与えるよう努めるとともに、休日や夜間の景観にも配慮する。 シャッターを配置する場合には、ショーウィンドーの内側に設置するか、又はグリルシャッターを使用するよう努める。 車の出入口は、やむを得ない場合を除き、公園に面して設置しない。
	外壁の色彩	公園や周辺の建築物等との調和を図る。 あたたかみのあるものとし、派手な色彩を大面積で使用しないようにする。
以外の工作物	外構	道路に面したオープンスペースは、植栽を施すとともに、開放的なつくりとなるよう努める。 フェンスや石垣等の外柵類は、道路境界から後退させるとともに、その後退部分は、緑化に努める。
	駐車場	屋外駐車場は、道路側に植栽するなど、景観に配慮する。 車の出入口は、やむを得ない場合を除き、公園に面して設置しない。
	その他	自動販売機類は、公園に面して設置しないよう努める。
	共通	原則として、ビルの名称を表示するものなど、自家用に供するもののみとし、位置・規模・色彩等は、建築物全体のデザインと調和するよう配慮する。 発光を伴うものは、動光等の変化をしないものとする。 色彩は、多色やげばげばしいものを使用しない。
屋外広告物	屋上広告物	原則として、建築物1棟につき1か所とする。 建築物と比べて極端に大きくならないよう、建築物との調和に十分配慮する。
	壁面広告物	必要最小限の数・面積とし、建築物の形態や外壁の色彩等と調和のとれたものとする。 窓面広告物は、ショーウィンドー内を除き、原則として表示しない。
	突出広告物	敷地内にまとめて共同表示するよう努める。 文字等の色彩は、派手なものを使用せず、基調となる色を統一するよう努める。

大通地区都市景観形成基準（札幌市 昭和63年）

# 元町通り / 沿道建物と街路を一体で計画・実現したショッピングストリート



## 【沿革】

江戸末期

横浜開港の影響を受けた元の横浜村の九十戸を移築して「元町」と命名

明治初期

住民の大半は農漁業者であったが、明治7年頃に山手居留地に外国人が増加。元町通りが山手の住居地と関内の業務地を結ぶ外国人の日常的な通り道となったため、商売を始める者が自然的に発生

大正初期

谷崎潤一郎の小説にある「彼ら（西洋人）を相手に商いをする花屋・洋服屋・婦人帽子屋・西洋家具屋・パン屋・カフェ・キュリオシティショップなどが一杯に並んでいる」エキゾチックな街が形成され、その後、震災、戦災などを経ながらも商店街として継続

昭和 30(1955) 年

横浜市より壁面線後退の指定を受け、商店街の軒下1.8メートルのセットバックをほぼ10年の歳月をかけて実行し、全国に先駆けたユニークな「歩行者空間」を創出

昭和 60(1985) 年

歩道拡幅、電線の埋設等道路再整備事業を実施

平成 17(2005) 年

ライブタウン事業により舗装やストリートファニチャーのデザインを更新

## 【諸元】

路線名：市道山下町 135 号

市道山下町 139 号

所在地：神奈川県横浜市

延長：約 0.6 km

幅員：11.6 m

車線数：1 車線（一方通行）

設計者：大成建設、

URU 建築総合研究所  
(S60 の再整備事業)

：櫻井淳計画工房

(H17 の維持更新事業)

完成年：平成 17 (2005) 年

管理者：横浜市

## 【概要】

行政（横浜市）と地元（協同組合元町 SS 会：ショッピングストリートの略）の協力により、質の高い整備が実現・維持されている、幅員約 12 m（セットバック歩道含む）、延長約 600m の街路である。

昭和 30 年から民地の壁面線後退を実行し、歩行者と自動車交通共存のあり方を模索するとともに、商店街としてのブランド価値の創出と維持に対して地元が金銭的負担も維持管理作業も分担して街路整備を実施している。

昭和 60 年には電線地中化、歩

道整備、路上駐車帯整備の他、建物の高さや看板の位置等を規定した魅力ある街並み形成のための「元町街づくり協定」が締結されている。その後、元町通りの山側に平行する伸通りで地区計画が決定されるなど、行政も支援する街づくりが周辺地区へと広がってきている。

また、平成 16 年の地下鉄みなとみらい線の開通に合わせ、川側に平行する堀川沿いの横浜市道元町河岸通線に面する地区にも街づくりの広がりを見せるなど、一つの街路整備の成功が面的整備の契機となっている。



戦後、両面交通で混雑する様子



壁面後退完成のパレードの様子



位置図



## 【全体計画】

車は一方通行として車両通行幅は1台分だけを確認し、残りは駐車帯、あるいは歩行空間の拡幅に利用している。

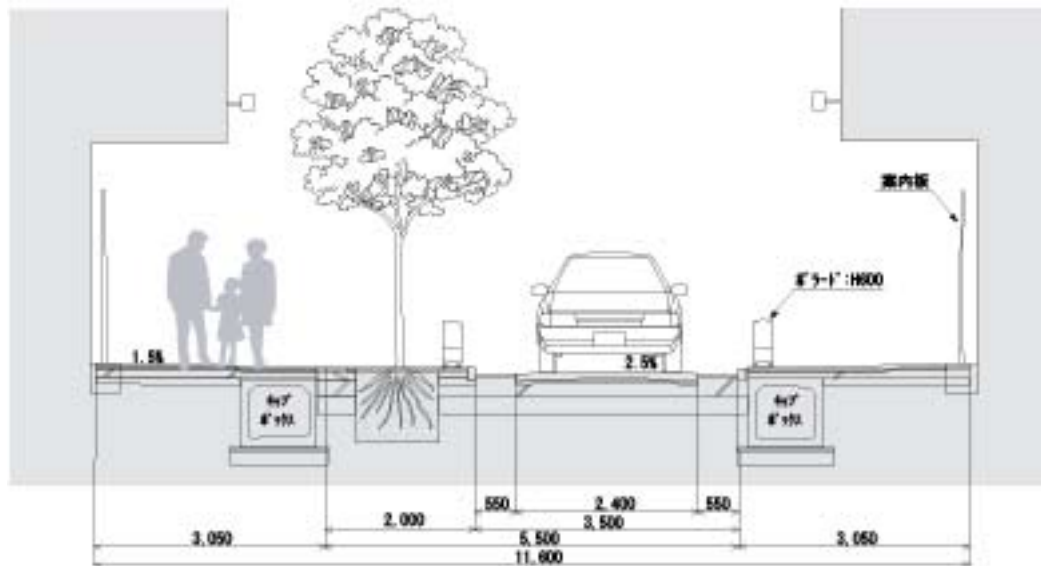
元町通りには5つの交差点があり、それらとその中間地点には舗装パターンの切り替えや植栽、ベンチなどが配置され、歩車共存の工夫を兼ねた街路空間としてのアクセントがデザインされており、歩く楽しさが演出されている。また、直行する幅員3～6m程度の細街路からもガラスのキャノピーが張り出され、壁面線後退により出現した(雨に濡れない)軒下歩行空間を連続させて、利便性にも配慮している。

## 【基本断面】

昭和30年から営々と受け継がれてきた、歩行者空間創出のための1階部分における1.8mの壁面線後退がこの街路を特徴づけている。沿道建物は「青空の快適さとチャームでかわいらしい店舗がつらなる街並空間を維持していくため、元町通りの天空を確保した建物形態とする」と街づくり協定細目に明記されており、街路延長方向に空が広がる空間が住民の意思により確保されている。また、看板や、商品を並べるワゴンの大きさなどにも協定が結ばれて、街路景観の維持と歩行者空間の確保に配慮がなされている。



ライブタウン事業基本設計

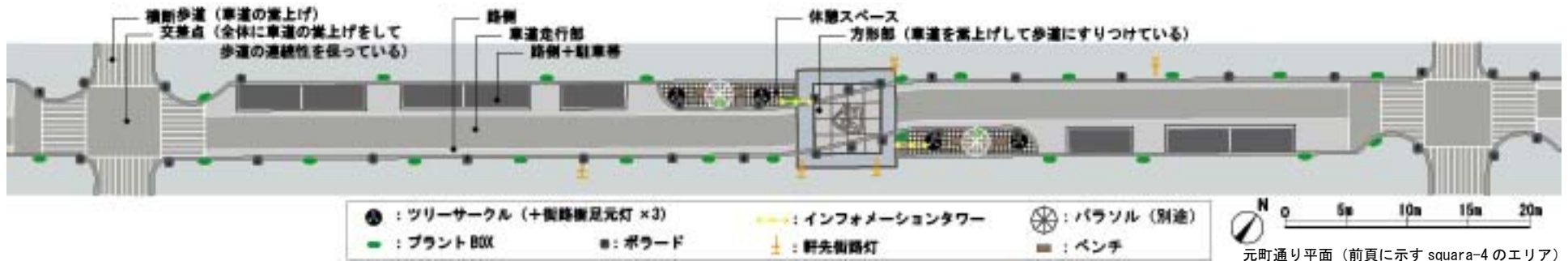


S=1/100 横断面



元町商店街の街づくり協定(昭和60年施行)による壁面後退線



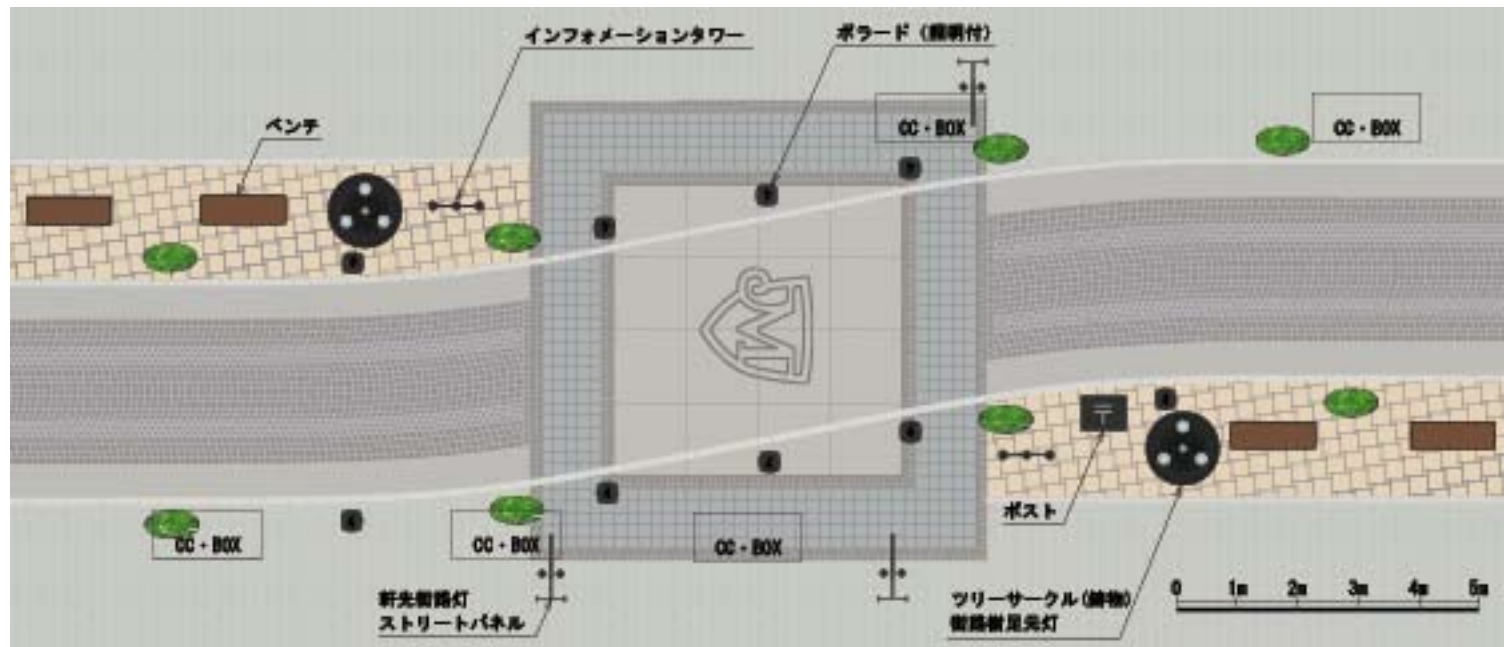


元町通り平面 (前頁に示す square-4 のエリア)

### 【歩車共存の工夫】

車道には、交差点間の中央地点にクランク（フォルト）を設けて速度を抑制するとともに、歩道拡幅部分にベンチ、植栽を施し、憩いのスペースを提供している。車道舗装はスピード抑制にも効果が期待出来るピンコロ石を用い、ごつごつとした質感を出す一方、歩道舗装表面は滑らかな仕上げで、歩きやすさに配慮がみられる。

歩道は基本的にマウンドアップされるが、交差点とその中央地点などの要所は、車道に勾配をもたせて30mmの段差を残しつつ歩道面にすり付けて、車椅子等での横断にも配慮がなされている。通常は、歩車共存道として運用され、駐車帯は買物客や荷捌きに利用されるが、休日等、定められた時間帯は歩行者天国として運用されるため、歩車分離位置には車止めやその機能をもった植栽柵が配置されている。



車道両側歩道を橋のようにつなぐ部分



歩道に準じて利用されている滑らかな大判舗石



車道交差部 交差する車道を嵩上げて、歩道間の段差を極力小さくする工夫。

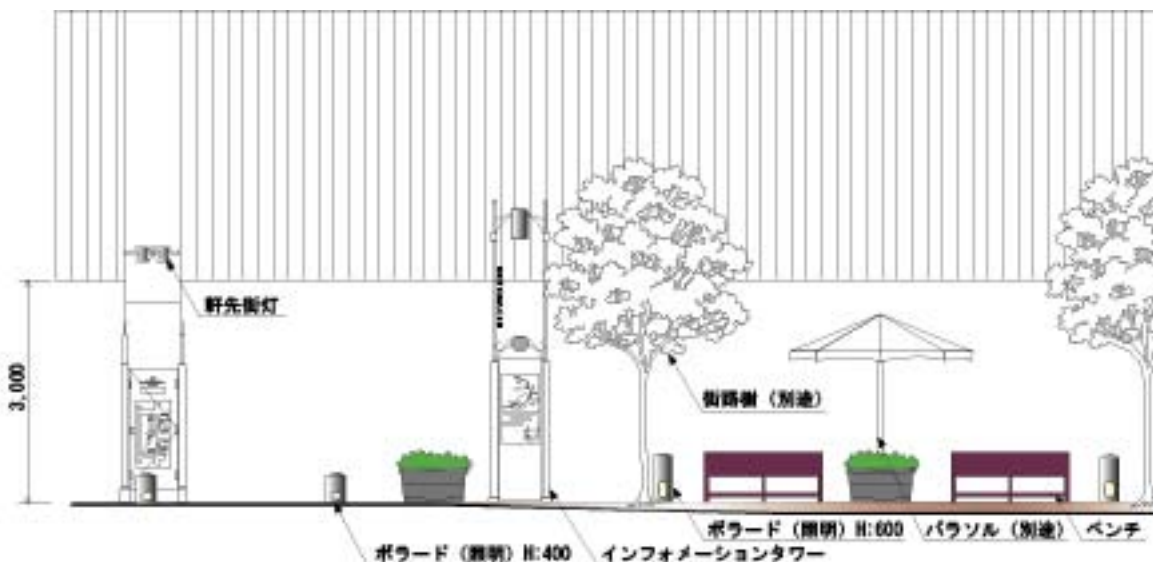
**【ストリートファニチャー】**

ストリートファニチャー類は、すべて地元の費用負担であり、質感、色彩等は地元の協同組合である「元町SS会」によって設計、維持管理され、まとまりのある街路景観の創出に寄与している。それにより、軒下照明など、通常はビル所有者によってデザインが変わる可能性のある細かな景観構成要素の統一や、地元商店の案内サインなど、公共用途にのらないサイン類も公共用ファニチャーと共通デザインでまとめられている。また、その配置についてもセットバックして提供している民地側に

設置するなど、景観面とあわせて管理面での工夫もなされている。

さらに、郵便ポストなど、一般に定められた色彩があるものについても協議の上、色彩の変更を実現して街の景観向上に貢献している。

なお、元町通りは、ごみの散乱防止などを目的とした、自動販売機設置届出対象地区となっている。



S=1/100 元町通り立面



歩道拡幅部に配置されたベンチ及びポラードと統一的にデザインされたプランター



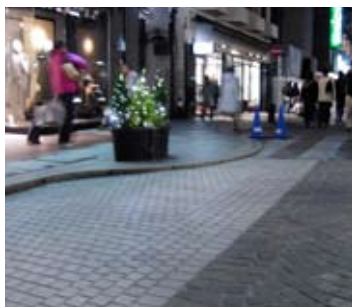
照明内蔵のポラード



公共照明と同じデザインで統一された軒先照明



公共空間に立つ照明



交差点 車道を嵩上げし、歩道との段差を30mmに抑えている。



軒下空間を連続させるキャノピー



丁目を示すポラード頂部の数字



元町の色彩計画に合わせた郵便ポスト



# 皇居周辺街路／印象深い歴史的な水景を取込んでデザインした歩道



## 【沿革】

- 明治元(1868)年 江戸を従来の都であった京都の副都として東京と改称した際、江戸城も東京城と改称
- 明治2(1869)年 東京城を皇居に制定
- 昭和39(1964)年 東京オリンピックを機に、皇居周辺の幹線道路を整備
- 昭和55(1980)年 千鳥ヶ淵緑道整備
- 昭和62(1987)年 千鳥ヶ淵公園入口部・展望台整備
- 昭和63(1988)年 「皇居周辺道路景観整備計画委員会」を組織
- 平成元(1989)年 内堀通り沿いの小広場整備
- 平成10(1998)年 国道部、都道部整備完了

## 【諸元】

事業主体：関東地方建設局東京  
国道工事事務所(当時)、東京都、千代  
田区

対象道路：

- 国道1号(大手町～桜田門)  
延長：約1.85 km
- 国道20号(桜田門～半蔵門)  
延長：約1.30 km
- 都道301号(祝田橋～平川門)  
延長：約1.76 km
- 都道401号(平川門～半蔵門)  
延長：約2.08 km
- 区道229号(竹橋一干鳥が淵)  
延長：約1.14 km

標準幅員：3.0～5.0 m(歩道部)

所在地：東京都千代田区

設計者：中野恒明(株式会社ア  
ブル総合計画事務所)、  
南雲勝志(ナグモデザ  
イン事務所)

設計協力：皇居周辺道路景観整  
備計画委員会委員長  
中村良夫(東京工業  
大学教授(当時))

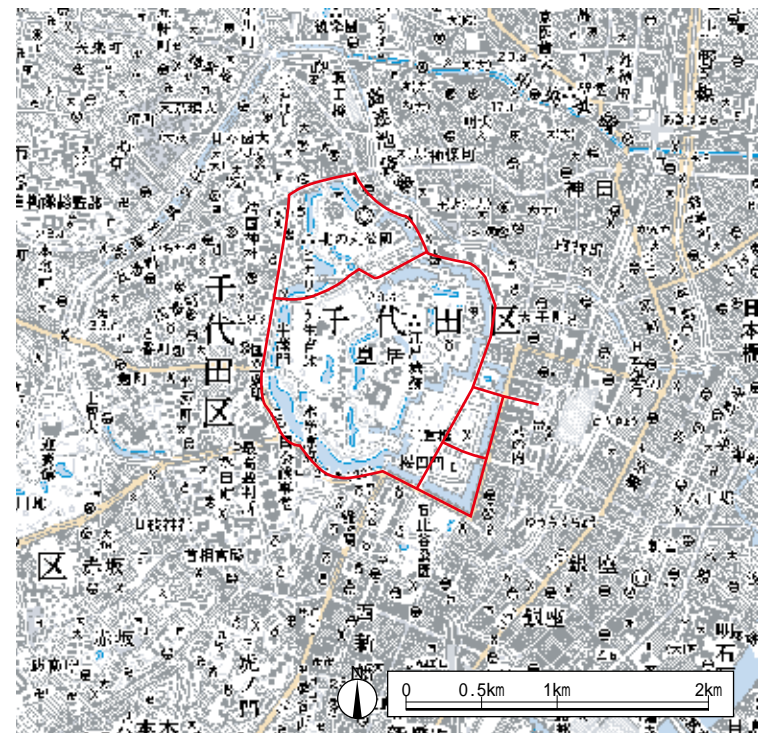
完成年：平成10(1998)年

## 【概要】

皇居周辺地区は東京の中心とも言うべき位置にあり、江戸城のお濠や石垣、櫓等の歴史的な景観資源に恵まれている。皇居周辺地区の変遷は、天正18(1590)年頃の徳川家康の江戸入国から始まり、明歴の大火(明歴3年～)、明治文化の開花期(明治元年～)、市区改正期(明治22年～)、震災復興期(大正12年～)、戦災復興期(昭和20年～)、高度成長期(昭和30年～)などを経て、歴史深い皇居内の景観とそれを囲む街並み景観が混在した特徴的な空間が作りだされてきた。

この地域の幹線道路は東京オリンピックを機に整備されたものであり、四半世紀を経て付属施設類が老朽化し、これらの施設の更新とともに、より質の高い道路整備が求められていた。

こうした背景の中、昭和63年度より有識者、建設省(当時)、東京都、千代田区、宮内庁、環境庁、文化庁、警視庁、地元、を構成員とした「皇居周辺道路景観整備計画委員会」が組織され、平成元年より平成10年にかけて、景観整備が行われた。



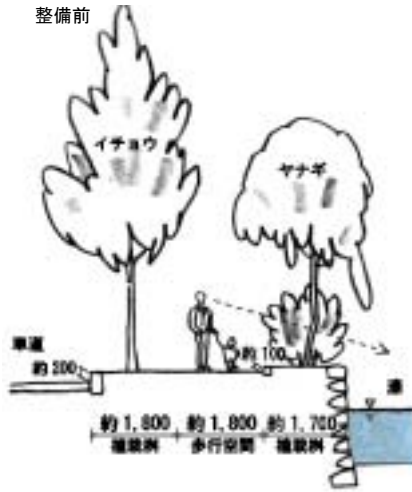
位置図



## 【景観整備の基本方針】

皇居周辺街路は、下記の基本方針のもとで景観整備が行われた。お濠側にあった植栽を車道側に移動し、柵類の透過性を高めたことが大きな成果であり、歩道とお濠の関係がより親密になっている。

整備前



整備後



S=1/150 濠端境界部のデザインイメージ

ここで検討された景観整備の基本方針は以下のとおりである。

### (1) 既存の景観資産の活用

- ① 江戸城のお濠、石垣、櫓、門等の良好な景観を積極的に取込み、あわせて視点場の整備を進める
- ② 主要公共施設、沿道建築物等を際立たせるような景観整備を行う
- ③ 市区改正期の歴史的なデザイン要素の保存を図る

### (2) 象徴的な場に相応しい空間のゆとりを創出

- ① 沿道の公園、公共施設等との境界領域のつくり方を再検討する
- ② 魅力と風格のある道路構成を検討する

### (3) 景観の阻害要因を除去

- ① 架空線類の地下化を推進し、あわせて煩雑な標識類の整理を検討する
- ② 仮設施設の整理、見直しを行うとともに、恒久化の伴う新規デザインを検討する

## 【景観構成要素のデザイン方針】

前述の基本方針を受け、各景観構成要素のデザイン方針を以下のように設定した。

### (1) 沿道との関わり方を重視した景観設計

- ① 皇居の濠を活かした水辺の景観設計
- ② 道路と公園、広場等の一体設計
- ③ 沿道の街並み、ランドマークを活かした景観設計

### (2) エージング（時間の経過とともに質感の高まる）を考慮

- ① 時間の経過とともに成長する並木となる街路樹の選定
- ② 時間とともに質感の高まる風格のある素材、耐久性のある材料の活用
- ③ 歴史的要素の保存修景と、歴史的なデザインの脈絡の中での施設デザイン

### (3) デザイン様式の統一および調和

- ① 基本的には大正から昭和初期のデザイン様式を尊重する
- ② 新規に設計する要素であっても、浅薄なデザインに終わるのではなく、存在感のある、歴史的な時間の経過に耐えるデザインとする
- ③ 用いる素材も自然石、铸铁等の重厚感のあるものを使用する

### (4) 歩行空間の充実、交通弱者に配慮した施設設計

- ① 歩行空間と植栽地の調整
  - ・ 繁茂した灌木等の整理、植樹の再検討
  - ・ 高木の足元廻りの処理方法の検討
- ② 沿道の公園等の一体設計、境界部の処理方法の検討
  - ・ 沿道側の塀、灌木等の後退
  - ・ 公園の一部を歩行の用に供する空間として整備
  - ・ 施設建築物敷地の前庭と歩道との一体設計
- ③ 歩道内、横断歩道部の段差の解消



歴史的要素（石垣）の保存（行幸通り）



自然石を使用した縁石（丸の内付近）



公園の一部を歩行の用に供する空間として整備（平川門付近）



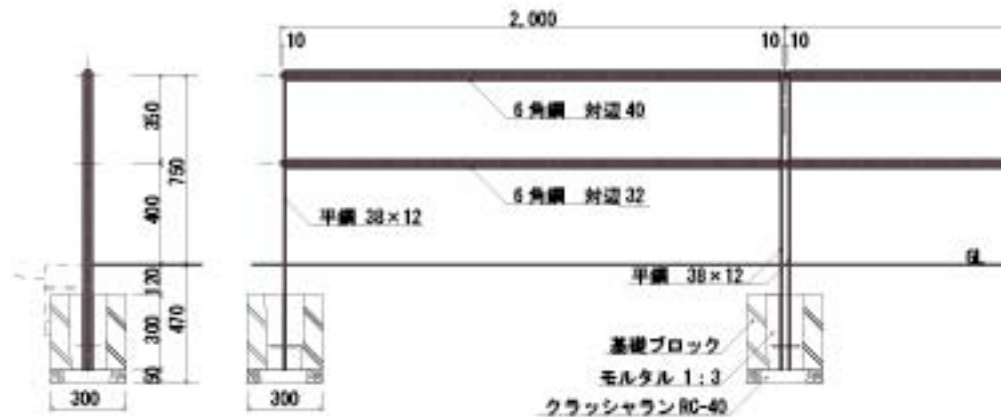
水辺への視界が広げた歩行空間

### 【景観構成要素のデザイン】

#### (1) 濠端の境界部のデザイン

歩道と濠との間のヤナギは、極力存置または移植して、繁茂していた中低木類を整理し、歩道の嵩上げを行っている。そのことにより、水辺への視線の透過性を良好なものとし、濠側の歩行空間の確保が行われている。

転落防止柵は、冷間引抜六角鋼の横材と平鋼の縦材を使用し、簡素なデザインにより視線の透過性を重視している。一般部はh=75cmの2段柵、自転車通行量の多い箇所はh=110cmの3段柵とし、これらを共通のデザインとしている。



S=1/30 転落防止柵

#### (2) 歩車道境界部のデザイン

歩車道境界の縁石は、一般部は既存のPC製のものを用いたが、交差点の横断歩道部には自然石（みかげ石）を用いており、舗装石、植栽樹との納まりなどを考慮して幅広の縁石としている。

植栽樹は歩車道境界部に連続的に配置し、歩道の嵩上げによるレベル処理を行っている。歩車道境界部防護柵は、転落防止柵と同様に横材に六角鋼を使用し、すっきりとしたデザインとしている。



歩車道境界部防護柵



数ヶ所に配置された休憩スポット

#### (3) 舗装のデザイン

対象道路の歩道舗装は原則として無彩色とし、周回のジョギング道路では弾力性、透水性のあるアスファルトとみかげ石のある帯舗装（国道部）、ポーラスグラベル舗装（区道部）としている。ジョギングコースから外れる部分は、沿道の建物に合わせて自然石（ミカゲ石）を採用している。

石舗装は路線の性格や沿道施設にあわせて使い分けを行い、平坦な直線道路である日比谷通り、晴海通りの通行帯は大版の石を用い、濠端の装置帯は小舗装石としている。曲線かつ斜路の部分では、滑りの対応と石の割付けを考慮し、小版の石を敷きつめている。

#### (4) 緑地のデザイン

屈曲道路の残地に関しては、従前は鬱蒼とした緑に覆われ、うす暗い状態にあったが、これを濠を望む視点場として計画し、ジョギング利用者の休憩場所や周辺就業者のオアシスの空間とした。

大手濠緑地は、和気清麻呂像と震災で幹を焼かれたイチョウの老木を保存し、微妙なレベル差を設けて濠側が開放された。全体で共通の転落防止柵、歩道灯を使用しつつ、石の階段や斜路、擁壁などのデザインに配慮している。



(5) 街路灯・信号機のデザイン

幹線道路用の車道灯として約12mと10mタイプ、補助幹線道路用として8mの3種類の車道灯が統一してデザインされた。車道灯のデザインは、皇居を周回する道路としての位置付けから、灯頂部および2段アームと灯柱との接合部に装飾的要素を取り入れた特徴的な意匠を採用した。

灯柱は六角鋼管 (SM490 鋼) を

採用し、スレンダーで高級な印象を強調している。また、車道灯の灯具は幹線道路で機能的な配光を実現するため、規格反射板 (水銀 700W-KSC7, 400W-KSC4) を組み込み、特注プリズムガラスが使用された。歩道灯は、濠の水面に映しこまれるため高さ約4.5mとし、歴史性を感じさせるデザインを基調としている。灯柱は鋳鉄の一本抜きとし、表

面仕上げは伝統的な黒錆安定処理を鉄鋼の最新技術を用いて復元している。灯具はアルミ鋳物が使われ、ランプはわが国初のツインアークタイプ (夏は水銀灯、冬はナトリウム灯の切替え方式) としている。

また、街路灯にあわせ、警視庁側で信号機のデザインも行っている。



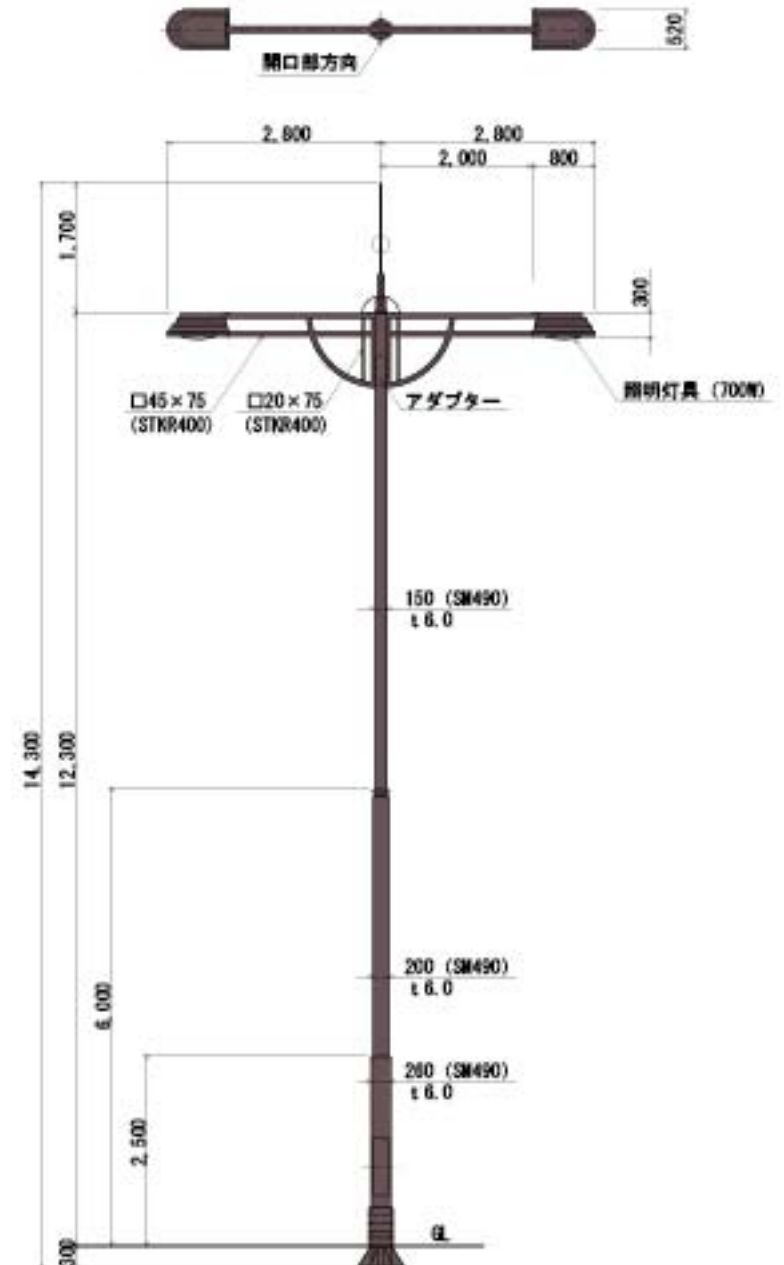
S=1/50 歩道用照明姿図



歩道用照明



車道用照明



S=1/100 車道用照明姿図



# 水辺の街路／潤いと親しみを感じさせる水景と一体化した空間

## 街路における水辺活用の意義

一般に、人工・人為的に構成される街路空間にあって、植栽と水面は格別な要素である。植栽は生き物を素材としていて、その自然の息吹が街路景観に安らぎをもたらす。また、水面は広がりをもち、上部空間がオープンであるため、景観的にゆとりをもたらし、水の存在自体が精神的な潤いをもたらす。波が立ち、流れるなどの動きがあり、また、物を映すといった他の要素にはない特性をもつ。そうした意味で、街路に植栽や水面を取込むことにより、街路景観にゆとりや潤いを与え、躍動感を伴う変化と深みを与えることができる。

## 街路と水面の関係

街路を水辺に設定した最も一般的な類型は、河川の堤防上の街路である。堤防の高さがあるため、大断面をもつ河川では水面を街路景観に取込むことができ、広大な開放景観が得られる。

街中の小河川や水路は、街路整備と河川整備が一体的に行われる場合が多く、水辺に沿った街路が出現する。一般的に河岸は低く、水面のもつ景観効果が街路景観に反映される。

また、水面を街路内部に取込んだ類型もある。その典型的なものが宿場街の中央水路である。給排水等のための用水であるが、街路に変化と潤いをもたらす効果を発揮する。

## 水辺の活用の仕方

水辺を街路に取込むには、街路と水面の比高が問題となる。水面の性質と規模にもよるが、一般的には比高が小さい程効果的である。また、水辺は走行時の自動車からよりも、歩行者にとって効果的である。そのため、歩道空間を水辺に沿わせ、快適なものとしておく必要がある。場合によっては展望ポイントを設けたり、水辺へのアプローチの確保も考える。ただし、過剰な整備は逆効果であり、あくまでもさり気ない対応が望まれる。

## 街路・水辺の相互の配慮

水辺を意識した街路として水辺護岸を見た時、景観的に課題がある場合が多い。水辺護岸は工学的な安全性を優先して整備されるため、コンクリートで固めてしまうなど景観的な配慮を欠いている場合が多い。そうした場合にはその再整備が望まれる。

また、街路に水辺の景観取込みを図る時には、当然、水辺の環境や景観に与える影響を最小に抑える必要がある。例えば街路の幅員を確保するために、護岸の空間幅員をコンクリート処理等によって狭めることなどは、厳に慎まなければならない。

## 【賀茂街道（京都府）】

賀茂街道は上賀茂神社の参道として賀茂川の堤防の土手に設定されている。車道からも加茂川の眺望は得られ、歴史に関与してきた水景を実感することができる。また、歩道を河川に臨んで設け、植栽で車道と隔離して、河川景観が楽しめる快適な散策空間としている。

並木があることでやや閉鎖的な街路景観とはなっているが、鬱蒼と繁った並木が参道に相応しい格調を演出し、そこに古都に相応しい落ち着きが認められる。そして、植栽木の幹越しに賀茂川を眺める奥床しい景観的変化が得られている。

並木は混植されていて、春にはサクラ類が見事で、花見の人で賑わう。また、混植は落葉樹が主体であり、四季折々の変化が楽しめる。

対岸にも並木があり、それと呼応して賀茂川の眺めを活かしている。



堤防上の車道と河川に臨む歩道整備（賀茂街道）



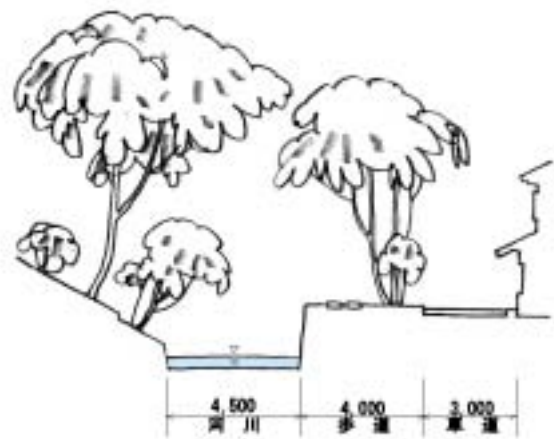
サクラ類で華やかさを演出しながら古都の落ち着きが認められる並木（同上）



### 【哲学の道（京都府）】

哲学の道は琵琶湖疎水に沿う歩道で、車道も並行している。疎水自体は流れが十分認められるため、街路にとって効果的な水辺景観を提供する素質をもっているが、河川幅員が狭くて街路との比高差が大きく、車道からの視認は不可能である。そのため歩道での水辺景観の活用を考えている。

歩車道境に見隠れする程度の中木植栽を行い、歩行の安全性、隔離性を確保して、疎水の植栽に呼応した高木植栽を加え、快適な緑陰空間を創出している。



S=1/250 哲学の道と琵琶湖疎水の断面



水辺環境を活用した歩道（哲学の道）

### 【上賀茂社家町（京都府）】

道路の片側に比較的川幅のある浅くて速い流れがあり、上賀茂神社の神官や関係者の宅地が沿道に展開している。土地利用に変動がなく、緑の豊かな旧態を良くとどめている。

川と街路の間に防護柵がないため、街路空間と河川空間を沿道の宅地と一体のものとして捉えられ、歴史のある社家町の雰囲気良く保全されている。

### 【萩・藍場川（山口県）】

江戸時代の萩の物流は、日本海から阿武川に入った船の荷を小船に積替え、藍場川を溯って城下に入る経路をとっていた。舟運に支障のないように造られた太鼓橋は現在残されていないが、沿道を含めて旧態が良く保全されている。

何よりも防護柵を設置しないことが景観的な効果を高めている。



歴史的景観の保全に努めている街路と沿道の整備（長町武家屋敷跡）



歴史的景観に親しめる防護柵の排除（上賀茂社家町〔重要伝統的建造物群保存地区〕）



旧態をとどめている街路に沿う藍場川と沿道（藍場川）

### 【長町武家屋敷跡（石川県）】

武家屋敷の区画の裏に当たる部分に大野庄用水が流れていて用水に沿う街路がある。往時のままに、用水の流路は自然に屈曲していて道路もそのなりになっている。沿道の家は、やや過剰気味の安手の整備だが、旧態を踏襲した改修、補修が行われている。

安全性に配慮した石積みが防護柵代わりに設置されているが、景観上は違和感が若干残る。

### 【出雲市・高瀬川（島根県）】

高瀬川の両側に性格の異なる街路が整備されている。元々河川の両側に街路があり、昔からの街並みが点在する片側の街路をそのまま歩道あるいは地先道路として残し、反対側の街路を拡幅して車道として供用している。このことによって全体的に歴史的景観の保全が図られ、同時に水辺環境が街路景観に活かされている。

河川と道路の間の防護柵を排除していることも、水辺の街並み景観の保全に極めて大きな効果を果たしている。

車道としている街路を順次拡幅しており、現在の車道部分（約5m幅員）を歩道とし、その外側に車道（7m）と歩道（3.5m）を整備していく計画である。既に拡幅済の部分もあり、臨川歩道が過剰に整備されてしまう

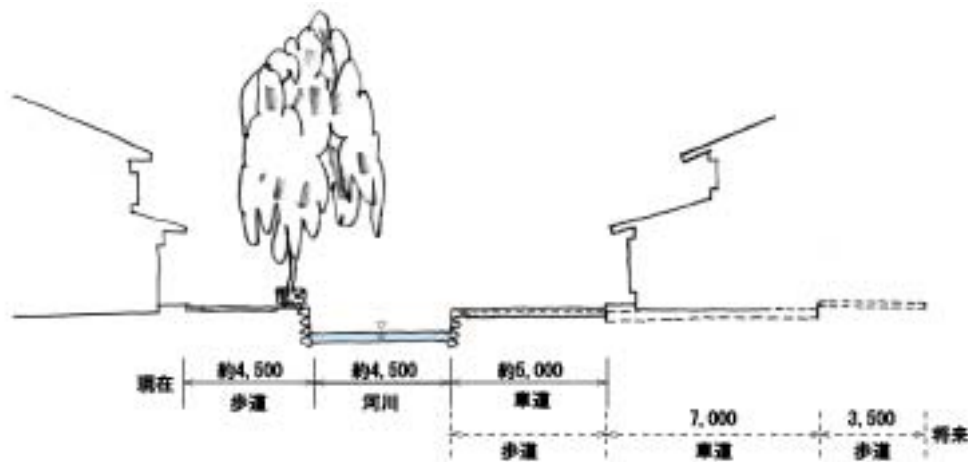


歴史的景観を保全。性格を異にした河川の両側の街路（高瀬川）

と歴史的な雰囲気も阻害されることも懸念されるため、整備に当たって慎重な検討が望まれる。また、その場合、車道からの水辺空間の環境享受が希薄になってしまうことの問題も残る。



河川と道路の間の防護柵の排除（同上）



S=1/250 高瀬川と川を挟む歩道と車道の街路の断面

### 【京都・阿舎利橋（京都府）】

京都の市街には祇園に代表される古い街並みが多く保全されている。そのなかには水辺の街並みも多く、河川幅員の大きい桂川、鴨川に沿う街並みがあり、幅員の小さな高瀬川や白川に沿う茶屋街がある。後者のうち、高瀬川は特化された土地利用のなかで過剰な整備がなされていて、完璧なまでに観光的な対象となっている。

白川の細い流れに沿った茶屋街の白川北通は、歴史的環境が保全されていることで評価が高いが、茶屋街という特殊な空間であり、街の生活臭を失ってしまっている。それに反して、白川南通近辺は普通の街並みがあって、景観的な配慮として、白川の河岸にシダレヤナギの植栽があり、防護柵を設置していない。しかし、そのことにかえって、かつての街のたたずまいが想像される。

街路網とは別に、歩行者動線に合致させた効果的な石橋が架かっている。譲り合わなくてはならない程の狭い幅員で、そうした石橋が歴史的景観を象徴し、往時の街路の面影が濃く感じられる。



街中の異空間 河川に架かる歩道橋の一本橋



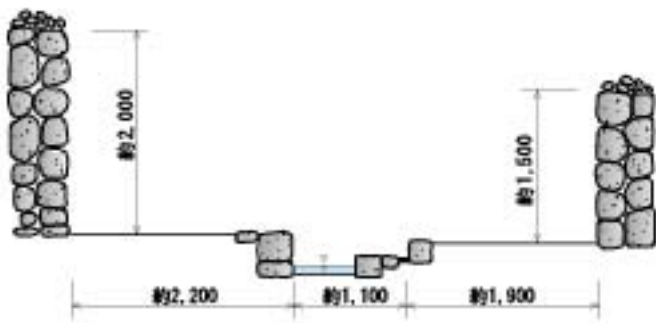


旧態を尊重して整備された下ノ丁の街路

【島原・下ノ丁（長崎県）】

島原の武家屋敷は、宿場街のように街路の中央に水路を設けている。水路は用水であり、排水を兼ねていたもので、景観的な効果をねらったものでは当然ないが、街路に潤いと変化を与えている。

下ノ丁では街並みを含めて旧態が保全されているが、他の島原の街路では自動車走行のために水路が埋立てられている。下ノ丁でも埋立ての計画はあったが、水路を狭めてかろうじて自動車走行が可能な車道幅員を確保し、街並みの景観を最大限に保全している。なお、かつての水路幅を記憶する石が路面に埋め込まれている。



S=1/75 下ノ丁の旧来の街路断面



多目的に整備された井戸（下ノ丁）



街中の水源となる水屋敷（下ノ丁）

その他、電柱や電線は完全に排除し、標識等も最小限の設置にとどめている。路面は土であり、路面表示は行っていない。

島原は伏流水が自噴する立地で、飲み水供給や洗濯場として整備された井戸も多く、現在もその機能は持続しているし、水源池を庭とした水屋敷もある。なお、城郭の濠の水は数キロメートル先の自噴池を水源としている。

【北国街道・海野宿（長野県）】

江戸時代の宿場町のほとんどは、街路の中央に用水路を整備していた。時期的には極めてばらつきがあるが、明治以降、昭和にかけて、水路は自動車走行のために埋め立てられていった。

海野は長野県の上田盆地東南部にある宿場で、宿場が廃れた後、更に国道が迂回したために全く寂れてしまっていた。その後、養蚕が行われていたが、それは僅かな建築改修によって可能であり、沿道の建築はほとんど旧態をとどめたままである。沿道の建築は平入り厨子二階造り（本二階造りのものは明治、大正期）で、立派な火廻し（卯建）をもつものである。宿場の常として公道に庇が出ていて、慣習法によって今でも庇が存続している。また、街道の幅員が約10mと広がったこともあって、「表の川」と称する中央水路を含めて、街路の改修がなされず、江戸時代のたたずまいのまま残されていた。

街が衰微したために街路幅員に余裕が生じ、水路に沿って植生が自生していたが、自動車走行のために片側を舗装し、宿場の賑わった時期の雰囲気を取戻し、また片側は未舗装のままの歩道として、往時の感じを再現している。こうした整備は観光を意図したものでなかったため、生活の場としての実感を伴うものとなっている。空間に占める水路の割合は僅かなものであるが、水辺景観が活かされ、街路の景観に変化を与えた好例となっている。

近年、観光的に街並みや植栽に安手で必然性のない整備が加えられて往時の雰囲気はやや失われたが、それでもなお比較的良く旧態をとどめている。



歴史的な構造を保全しながら修復整備された海野宿 [重要伝統的建造物群保存地区]

# 坂道／勾配の変化がもたらす情緒ある空間

## 坂道の魅力

坂道。土地の傾斜に応じて線形に高低差をもった道路ないしは街路を指すこの言葉には、空間文化の彩りがついてまわる。

函館、神戸、尾道、杵築等、坂道で知られる街は、同時にその趣き深さで語られる。

大坂は水の街、江戸は坂の街と語られるように、東京もまた坂が多い。「東京名所図会」には、様々な坂道がその由来とともに記されている。

富士見坂、汐見坂。文字通り、海や富士山が印象深く眺望できる坂道をいう。いわばそこから見えるものが名称となった。

薬研坂。その名の通り、円弧状に下がって上る地形である。坂上から見ると窪地の景がダイナミックに見通せることから名前がついた。他にも、幅の狭さからくる袖摺坂や、沿道にあった建物からくる名称（紀尾井坂は紀伊家、尾張家、井伊家の三邸があったことに由来する命名）など、その来歴を見るだけでも歴史探訪の趣きがある。



薬研坂

## 【函館・海を臨む坂道】

函館は、安政5(1858)年の日米修好通商条約により、新潟、横浜、神戸、長崎と共に開港五港に指定され、翌年に開港した。

北海道を代表する商港として繁栄したこの街には、西洋文化の浸透した独特の街並みが色濃く残されている。昭和63年「函館市西部地区歴史的景観条例」が制定され、平成元年に国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された。

函館の景観は、海を見下ろす坂道が重要な役割を果たしている。近年、基坂など重要路線が石畳等で景観整備された。

## 【神戸・北野】

開港五港のうち兵庫(神戸)は、横浜に遅れること10年、慶応3(1867)年の開港である。政策として外国人居留地が設けられることとなったが、不安定な政情から外国人との紛争が危惧され、開発地には、当時の兵庫の市街地から3.5km東に離れた神戸村が選ばれた。

この整備が遅れ、また外国人の増加によって住宅不足となり、港が見える山の手で外国人居住が許可されていた北野が、代替の住宅地として注目された。ここに洋風様式の建築物が集成を始め、いわゆる異人館街が誕生した。昭和55年、北野は重要伝統的建造物群保存地区に選定された。風見鶏の家(旧トーマス邸)、萌黄の館(旧シャープ邸)等の国指定重要文化財を中心に、数多くの洋風建築やこれに調和した店舗が独特の界限文化を形成している。これら一体が坂道でつながっていることは、エキゾチックな風情を盛り立てるものとなっている。



神戸 北野坂



函館 弥生坂

## 【京都・産寧坂】

京都東山、清水寺へ続く参詣路は2本ある。1本は清水道であり、もう一つが下河原町通から二年坂、三年坂とも呼ばれる産寧坂を経るものである。

昭和43年、京都市市街地景観条例が定められ、国の制度に先駆けて「特別保全修景地区」が指定された。その最初の地区指定となったのが、この産寧坂周辺である。

手加工の切石に太い目地幅が馴染み、しっとりとした独特の石畳を形づくっている。

舗装もさることながら、明治期以降の伝統的家並みや石壁が坂の勾配とともにリズムをなして重畳する風情が心地よい。



神戸 北野通り



産寧坂 [重要伝統的建造物群保存地区]



### 【長崎オランダ坂】

長崎の開港は元亀2(1591)年。安政5(1858)年の日米修好通商条約によって開港5港に指定され、唯一の交易地という特権的地位を失うが、依然として有数の開港都市として継続的に発展してきた。

外国人居留地を、長崎は旧市街南端の大浦や、その上の丘陵

地であった東山手、南山手に開発した。山手地区では坂道が石畳で整えられ、海に向かう段丘状の宅地が造営された。

平成3年に両地区は、国の重要伝統的建造物群保存地区に選定された。

オランダ坂は、山手地区の伝統的な石畳の坂の総称であり、石

碑によると、「文久元年居留地設定計画書の中で、石橋から教会に至るゆるやかな坂道を作って完全舗装する事を決定した。日曜ごとに沢山の外国人がこの道を通り教会に行ったので、この坂道をオランダ坂と呼んだ」とある。

砂岩を斜めに敷き詰めたところ

が特徴であり、目地に沿って雨水が溜まらずに流れ、また、傾斜に応じて硬く詰まってくことを想定したと思われるが、同様の事例は多くない。

石材は手加工のノミ切り仕上

げであり、風雨にさらされ歩き込まれた風合いが「景色」となって美しい。沿道の石積みの擁壁や石垣・生垣、煉瓦塀が脇を固めており、地域のアイデンティティを高めている。



オランダ坂



オランダ坂 (石積壁)



オランダ坂 (煉瓦壁)



# 歩行者系街路／賑わいや回遊性を演出するヒューマンスケールの空間

## 歩行者系街路の魅力

戦後から現在にかけ、日本の歩行者系街路は減りつつある。その原因は道路の高規格化、高度成長期の区画整理、近年の市街地再開発などが挙げられる。これらは、「車による人や物の高速移動性能」、「延焼を防ぎ、消防車の通行を確保する安全性能」を向上させるものであり、豊かで安全な地域をつくるためには、小路の更新はやむをえない側面を有していた。

車が主役の「道路」と人が主役の「歩行者系街路」は、その移動速度、画一性などの点で本来は相反する性格を持つ。全国共通の仕様である道路構造令の基準を満たした「道路」が作る景観は一定の秩序があり、ともすると全国で似たような風景を創出しがちである。反面、地域の歴史や人の生活とともに自然発生的に形成された路地のような歩行者系街路の景観は、画一的ではなく、その場所の生活のおいを感じ取ることができる。

その性能から、道路計画の中で「サブシステム」の域を出ることは出来ないものの、「歩行者系街路」は近年街づくりの素材として再評価されている。これは、路地のような歩行者系街路の持つ「安心感のあるスケール」、「迷路を歩くような回遊性の高さ」、「地域性を十分に発揮することが出来る個性的な景観」などの魅力が評価されているからであろう。

## 【神楽坂】

神楽坂は、「神楽坂通り」を幹線とし、それに直行するいくつかの小路に入ることで、迷路を歩くような回遊性の高い散策が可能である。沿道の建物は絶えず更新しているが、「神楽坂ブランド」に誇りを持ち、あたかも街並みを動態保存したような、改修がなされている。大衆的な雰囲気と閉鎖的だが高級感ある落ち着いた景観が路地につながれており、路地を歩くだけでさまざまな街の表情を感じ取ることができる。



神楽坂通りに面する毘沙門天  
神楽坂のほぼ中心に位置する。祭礼時の賑わいの中心。



(1) 神楽坂通り（早稲田通り）  
飯田橋駅と神楽坂を結ぶ神楽坂の「幹線」。神楽坂散策の起終点。



(2) (1) と交差する1本目の小路  
駅近傍の小路は食堂等が並ぶ。大衆的で賑やかな雰囲気。



(3) (2) と交差する行止りの小路  
初めての人は近寄りにくい。閉鎖的で暗い雰囲気ではあるが、一種の魅力がある。



(4) (1) と交差する本多横丁  
歩車共存の断面構成で(2)より広幅員。誰もが安心して歩ける気軽な雰囲気。



(5) (4) と交差する小路  
高級感のある落ち着いた雰囲気。



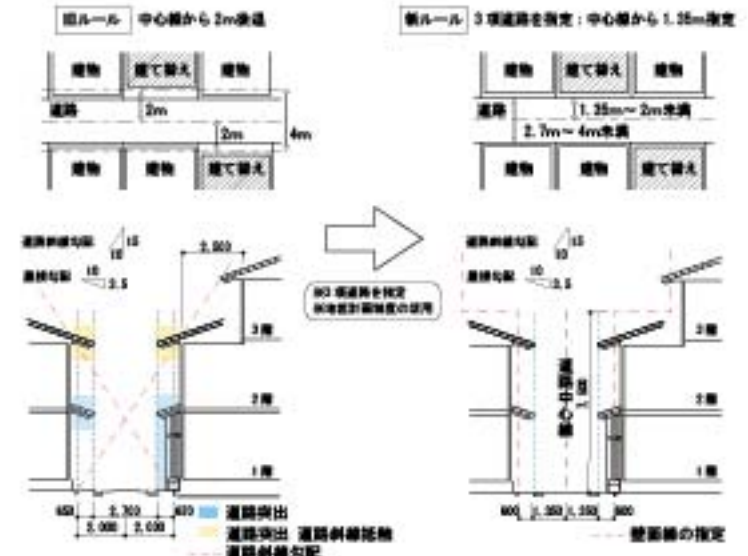
(6) (5) と交差する行止りの路地  
行止まりの路地は外部の人には近寄りにくく閉鎖的である。落ち着いた高級な雰囲気。

### 【祇園南界限】

京都の祇園南界限は、明治の末から大正にかけて築造されたといわれる2階建てのお茶屋建物が並ぶ、風情ある街路景観が有名である。この景観を保全するために町内会加入住民とお茶屋などの営業主ら299戸で「祇園町南側地区協議会」を設立している。「私たちの街のこれからの方向は、この街に住み、商いする私たち自身の伝統的な感覚による判断と責任で決めるべきものである」と住民自治を掲げ、外観に係る全ての行為に協議会との協議を徹底させ、既往の景観資源を守っている。



花見小路



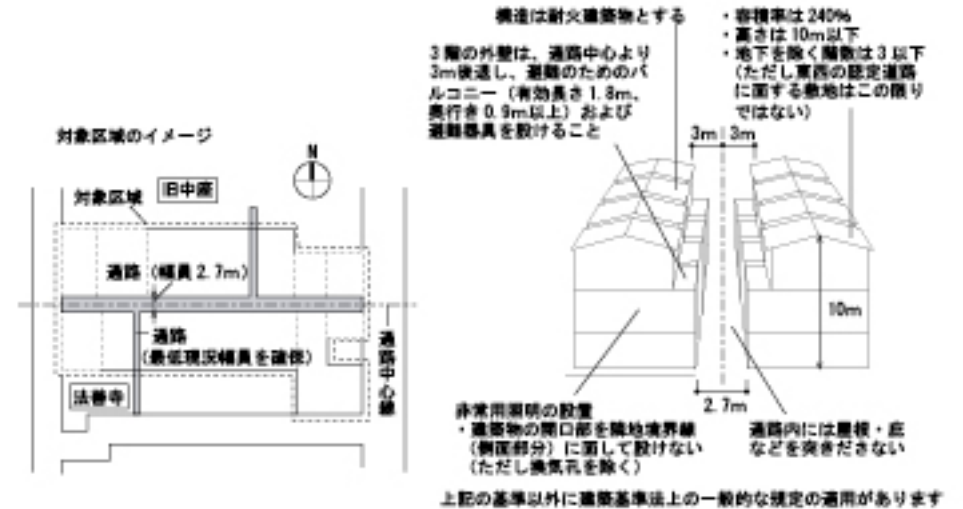
地区計画を活用し、道路斜線制限を緩和することによって許可される建築形状（花見小路）軒下の60cm内側を壁面線と指定することにより立て替え後の外壁面を揃えることを担保し、地域の実情に沿った新築が可能となった。また3階以上の外壁面は道路境界線から3m以上後退させることを条件とし、道路空間に閉塞感をもたらさないように配慮されている。

### 【法善寺横丁】

大阪の法善寺横丁は、道頓堀の喧騒からわずかに奥に入ったところにある、昔ながらの情緒をのこす、心地よいスケール感の街路である。平成14年に19店舗を全・半焼する大火事があり、街並みは再建を余儀なくされた。法善寺横丁の道路幅員は2.7mだが、現行の建築基準法では4.0mを確保する必要があった。よって現行のスケール感を守るため、「法善寺横丁連担建築物設計制度」を定め、協調立替を実施することにより、路地の幅員を保持したまま再建を行った。



法善寺横町



法善寺横丁建て替えのガイドライン





横浜（大槻橋近傍）のオープンカフェ

## 欧米におけるオープンカフェ

色とりどりのパラソルやオープニングが街路に広がる陽だまりの中、エスプレッソやカプチーノを楽しみながら、街行く人々を眺めやる。オープンカフェには、街にアクティビティが融け出し、自由さが横溢するような雰囲気がある。

カフェといっても、喫茶に限らない。ビストロや高級レストランでもこのオープンスタイルは好んで用いられる。夕暮れになると、街の灯りの中でオープンカフェは、また違った風情をかもし出す。時にはヴァイオリン弾きが客の耳を楽しませ、その調べが街角や広場を飾る。

オープンカフェは、欧米の都市生活者にとって、もはやなくてはならないものになった。街の賑わいを映し出す風物として、日常生活に深く融け込んでいる。

## 日本の空間文化では

オープンカフェの楽しみ方は万国共通のようだが、欧米人は好んで屋外の明るい席を求め、日本人は陽射しを遮った場所から眺望を楽しむ。一般にカフェでは、屋内に入るほどに席料が高くなることに関係しているかもしれないが、屋外で陽に当たりたいという欲求は、東洋人より欧米人が顕著のようである。

一つには気候の違いがある。パリのシャンゼリゼ沿いに、公園の木陰を歩きめぐると、思いのほか体が冷えることがある。実際、夏でもコートを着ることは、西欧では珍しくない。彼の地に行くと、我々日本人にとっても、日差しの中の快適さは格別であり、オープンカフェを生んだ気候とは要するにそういうものであるかと得心させられる。

高温多湿、亜熱帯気候の日本では、夏日に日陰に逃げ込んでも、ヨーロッパのような涼やか

さは望めない。しかし、屋外で喫茶や食事を楽しみ、通りすぎる人々を眺め、あるいは挨拶を交わす快さは、そもそも日本にもあった。縁台や床机で夕涼みしつつ将棋を指したり、店先で喫茶や酒肴を楽しむ光景は、かつては日常的なものだったし、今でも少なからず残っている。

野点<sup>のたて</sup>はオープンカフェといえるかもしれないが、店舗に接して一般街路に出張るスタイルとはかけ離れており、喫茶とはいえ祭事性が高い。西欧のオープンカフェのコンセプトに近いものとして想起されるのは、野点よりむしろ、博多の中州や天神に広がる屋台群である。ラーメン、ホルモン焼きから割烹や本格フレンチなど、実に個性的な店舗が街路や水辺にひしめく様子は、欧米のオープンカフェの賑わいを髣髴させる。ただし、屋台は夕暮れからに限られる。

## 法規制の壁

オープンカフェが都市生活に豊かなニュアンスを与えてくれる生活様式であることは、明らかである。近年、ようやく日本でも大都市圏を中心にオープンカフェが定着しつつある。だがそれは、公共空間にカフェテラスが出るという、本来の姿では必ずしもない。

日本にオープンカフェが導入されてこなかった背景には、道路法や道路交通法といった法規制がある。法的に見れば、道路（街路）はあくまでも「通行」目的であり、オープンカフェのような「滞留」は、これを妨げるものと位置づけられる。それが私的な営利目的であればなおさらである。道路上を占用するには、道路管理者（行政）から道路占用許可と、所轄警察署から道路使用許可を得なければならないが、公共性・公益性に問題がある対象に許可は下りない。公

共施設には、特定の者の利害を生じさせるものは認められないという原則がある。

道路や街路だけでなく、公園や河川でも、公園法や河川法があり、ほぼ同様の事態となる。

しかし、イベントや祭事は例外である。公益性があり、社会的慣習として認められれば、多くの場合期間限定でその利用は認められた。つまり、いわゆるオープンカフェという営業スタイルが公的に認められたことは、最近までなかったのである。

だが賑わいの演出に即効的な効果があるこのスタイルを、商業活動が黙って見逃すわけではない。大都市圏を中心に近年、擬似的な形で出現しだした。

## 擬似オープンカフェ

オープンカフェという都市文化がついに日本社会に輸入され始めた。だがそれは民間の商業活動であり、必ずしも公的なものではない。

それは、自分の敷地の中で建物をセットバックし、テラスを配置するなどして、擬似的なオープンカフェのスタイルを取るものが基本である。また、これが一店舗だけでなく、周辺地域に数件現れて、界限としての雰囲気形成されると、さらに相乗的な効果をもたらす。代官山や広尾などは、もはやこれが地域的スタイルとなっている。



中州の屋台群



「街」としてアイデンティティが確立されれば、個々の商店規模は小さくとも、エリアとして集客力が期待できる。

また、近年は、東京国際フォーラムや、新宿南口のサザンテラ

ス（テラスシティ）のように、大規模開発で計画的に施設群を建設して、人工的に境界を形成する例も出てきた。オープンスペースを人工的に創出し、その中で自由にオープンカフェを展



代官山の擬似オープンカフェ



飯田橋駅ビル内の擬似オープンカフェ

開している。敷地内であれば、むしろ自動車が乗り入ることもなく、安心してショッピングやカフェを楽しむことができる。屋内の事例も珍しくない。

——屋内でオープンカフェ？

これは、百貨店などの商業コンプレックスや地下街などで近年目に付くスタイルである。屋内空間にあえて路地や広場的なデザインを施し、デッキやパラソルでオープンカフェ的な演出を図る手法をとっている。

明らかに擬似であるにもかかわらず、吹き抜け空間はもとより、単なる通路を地道風にデザインして、そこにテラスを並べるだけで、それなりに開放感が生まれ、視線のやり取りが起こって劇場効果をもたらす。賑わいが出るのだ。

### 本格的なオープンカフェへ

商業デザインのスタイルとして、オープンカフェはもはや一般言語化している。しかし、歩道や広場といった公共空間でのオープンカフェは、またニュアンスが違う。賑わいが街に溢れ出すとでもいうような華やきが立つのである。その魅力はわかかっていても、我が国には法の壁があった。しかし、それが近年ようやく変わりつつある。

国土交通省では、これまでにない道路活用の在り方を模索し、「オープンカフェ等地域主体の道活用に関する社会実験」を制度化して、平成16年度から本格的に運用を開始した。平成17年度には、全国から応募された中から19件のオープンカフェ開催地が選定された。中でも注目を集めたのが、横浜市による日本大通りのオープンカフェである。3ヶ月という長期の開催・運



日本大通りのオープンカフェ 横浜市がバックアップする中で、地元の実行委員会（日本大通り活性化委員会）が立ち上げられ、これがオープンカフェを企画・運営することで、公共性・公益性が担保された。実現への議論の中で地域の合意形成も図られ、その上で社会実験が行われた。短期間の実施で様子を見て、段階を踏んで継続化する。日本大通りは、今回の長期実験によって恒常化する見通しを立てようとしている。

営は、他に見られない本格的なものである。

さらに国土交通省は、これと連動する形で、平成17年3月に「道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン」を策定し、道を活用した地域活動として、オープンカフェや朝市などの収益活動も認めるようになった。

ただし、実現のためには、公共性・公益性への配慮、地域における合意形成といった一定のルールが必要となる。

### 生きられる都市のために

都市の生活様式は時代とともに変遷する。商業であればなおさらである。オープンカフェは、欧米文化から配信されたといえるだろうが、すでに全世界規模で一般化しつつあり、我が国にも定着する兆しが見えてきた。

都市に活力を与えるということは、生活者に生きる手応えや、実存的感覚を育むことである。社会基盤の進め方として、そのことが何より重要である。都市には、喜びが必要なのである。

オープンカフェは、それがまさに直接的な形で風景に立ち現れる。賑わいを演出する即効薬として、今後ますます注目を集める空間様式だと考えられる。

【街路分野】引用・参考資料リスト

種別	文献名	編著者	出版元	年次	備考
<b>知覧武家屋敷通り</b>					
参考	知覧麓の武家屋敷群 伝統的建造物群保存地区保存対策調査報告書(改訂版)	知覧町教育委員会	知覧町教育委員会	1993年	
<b>中山道・奈良井宿</b>					
参考	奈良井 保存の歩み	榎川村 榎川村教育委員会	信毎書籍印刷(株)	1998年	
参考	榎川ブックレット1 探訪・奈良井宿 奈良井氏がいた	笹本正治	榎川村教育委員会	1999年	
参考	榎川ブックレット13 続探訪・奈良井宿 小学生達の自由研究	榎川村教育委員会	榎川村教育委員会	1995年	
<b>銀座中央通り</b>					
参考	銀座-土地と建物が語る街の歴史	岡本哲志	法政大学出版局	2003年	
<b>御堂筋</b>					
参考	御堂筋ものがたり	三田純市	東方出版	1991年	
<b>青葉通・定禅寺通</b>					
参考	戦災復興余話	仙台市開発局	仙台市開発局	1980年	
参考	道路のデザイン	財団法人 道路環境研究所	(株)大成出版社	2005年	
<b>表参道・絵画館前通り・内外苑連絡道路</b>					
参考	土木学会土木図書館所蔵『土木建築工事画報』第1巻第7号	-	工事画報社	1925年	
参考	土木学会土木図書館所蔵『土木建築工事画報』第1巻第9号	-	工事画報社	1925年	
参考	明治神宮外苑志	明治神宮奉賛会		1937年	
参考	「街路樹」デザイン新時代	渡辺達三	(株)裳華房	2000年	
<b>大通・大通公園</b>					
参考	さっぽろ文庫32 大通公園	札幌市教育委員会文化資料室	北海道新聞社	1986年	
参考	イサム・ノグチ&札幌モエレ沼公園	札幌テレビ放送(株)	札幌テレビ放送(株)	2006年	
引用	大通地区都市景観形成基準	札幌市	札幌市	1988年	街路編 P.021 右下表
<b>元町通り</b>					
参考	元町の奇跡	神奈川新聞社 協同組合元町SS会	神奈川新聞社出版局	1997年	
参考	元町第三期街づくり・ライプタウン事業第1期工事(平成15年度)竣工図	(株)櫻井淳計画工房	-	-	
<b>皇居周辺街路</b>					
参考	造景 創刊号 皇居周辺道路の景観デザイン	中野恒明	(株)建築資料研究社	1996年	
<b>水辺の街路</b>					
-	-	-	-	-	
<b>坂道</b>					
参考	日本の町並み	西村幸夫監修	平凡社	2003,2004年	
参考	歴史のまちのみちづくり	歴みち研究会	(社)日本交通計画協会	1996年	
<b>歩行者系街路</b>					
参考	路地からのまちづくり	西村幸夫	(株)学芸出版社	2006年	
<b>オープンカフェ</b>					
参考	道を活用した地域活動の円滑化のためのガイドライン	-	国土交通省道路局	2005年	
参考	arch-hiroshimaホームページ( <a href="http://www.arch-hiroshima.net">http://www.arch-hiroshima.net</a> )	-	-	2007年	

種別：「引用」- 文献中の文章をそのまま引用している文献（引用文の掲載ページを文献名欄に記載する）

「参考」- 事例集作成の際に参考とした文献

備考：種別「引用」の場合、事例集の掲載場所（P.00、00～00行目）を備考欄に記載する。

【街路分野】図版出典リスト

知覧武家屋敷通り					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
2	鏡写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
2	昭和49年当時	写真 -	知覧町 提供	-	1974
2	昭和54年当時	写真 -	知覧町 提供	-	1979
2	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
3	線引きの方向	図 国土技術政策総合研究所	「知覧麓の武家屋敷群 改訂版(1993年 知覧町教育委員会 P.113 図5-1-5)」を元に、加筆・トレース	-	2007
3	武家屋敷通り上に見える母ヶ岳	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
3	三叉路	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
4	街路内写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
4	屋敷内写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
4	側面図・平面図	図 国土技術政策総合研究所	「知覧麓の武家屋敷群 改訂版(1993年 知覧町教育委員会 P.57およびP.66)」の図を元に、合成	-	2007
4	断面図	図 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	維持管理	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	電柱	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	舗装	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
5	標準横断	図 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
中山道・奈良井宿					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
6	鏡写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
6	祭礼時写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
6	中村邸写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
6	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に加筆・トレース	-	2007
7	平面図	図 国土技術政策総合研究所	「奈良井 保存のあゆみ(1998年 榎川村 P.20~21 保存地区の範囲・建造物位置図)」を元に、加筆	-	2007
7	街路各部写真(5枚)	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
銀座中央通り					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
8	鏡写真/歩行者天国	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2006
8	明治30年代	写真 -	国立国会図書館 提供	-	明治30年代
8	明治40年代	写真 -	国立国会図書館 提供	-	明治40年代
8	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
9	街区の様子	図 国土技術政策総合研究所	「銀座-土地と建物が語る街の歴史(2003年 岡本哲志著 法政大学出版局 P.21図1)」を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
9	改修前後の幅員構成	図 国土技術政策総合研究所	「銀座通り改修工事誌(1991年 銀座通り改修工事誌編集部会 東京国道工事事務所 P.18およびP.68)」の図を基にトレース	-	2007
9	新しい銀座ルール	図 国土技術政策総合研究所	「中央区ホームページ( <a href="http://www.city.chuo.lg.jp">http://www.city.chuo.lg.jp</a> )」の図を元に、着色・トレース	-	2007
9	現在の銀座中央通り	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
9	現在の銀座中央通り	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007



御堂筋						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
10	鏡写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
10	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
11	拡張前の御堂筋	写真	-	大阪市交通局 提供	-	大正時代
11	拡張工事後の様子	写真	-	大阪市交通局 提供	-	昭和初期
11	完成当時の御堂筋	写真	-	大阪市交通局 提供	-	1930年代
11	拡張平面図	図	国土技術政策総合研究所	「第一次大阪都市計画事業誌(1944年 第一次大阪都市計画事業誌編纂委員会 大阪市 第一編巻末図)」を元に、着色・トレース	-	2007
12	断面図	図	国土技術政策総合研究所	「国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所ホームページ」の図を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
12	高さ制限の緩和	図	国土技術政策総合研究所	「大阪市ホームページ( <a href="http://www.city.osaka.jp">http://www.city.osaka.jp</a> )」の図を元に、トレース	-	2007
12	建物高さ統一写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
13	道路中央写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
13	副道部写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
13	イチョウ黄葉写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
青葉通・定禅寺通						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
14	鏡写真 / 各街路	写真	創立20周年記念出版編集委員会	「道・緑・景」(P.42、P.45)	(社)道路緑化保全協会	1992
14	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	-
15	青葉通 平面図	図	国土技術政策総合研究所	「建築設計資料集成 [地域・都市 - プロジェクト編] (2003年 日本建築学会編 P.72)」の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	定禅寺通 平面図	図	国土技術政策総合研究所	「建築設計資料集成 [地域・都市 - プロジェクト編] (2003年 日本建築学会編 P.72)」の図面を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	青葉通 断面図	図	国土技術政策総合研究所	「道路のデザイン (2005年7月、(財)道路環境研究所編著、P.168 図2.3)」を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	定禅寺通 断面図	図	国土技術政策総合研究所	「道路のデザイン (2005年7月、(財)道路環境研究所編著、P.168 図2.4)」を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
15	整備当初の青葉通	写真	-	仙台市戦災復興記念館 提供	-	-
15	現在の青葉通	写真	創立20周年記念出版編集委員会	「道・緑・景」(P.47)	(社)道路緑化保全協会	1992
15	整備当初の定禅寺通	写真	-	仙台市戦災復興記念館 提供	-	-
15	現在の定禅寺通	写真	-	仙台市観光交流課 提供	-	-
表参道・絵画館前通り・内外苑連絡道路						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
16	鏡写真 / 各街路	写真	松崎 喬	-	-	-
16	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
17	明治神宮外苑平面図	図	国土技術政策総合研究所	河田満生氏製図を元に、トレース	-	2007
17	ボックスカルバート写真	写真	-	「土木建築工事画報 第1巻第7号」(土木学会土木図書館所蔵) P.7	工事画報社	1925
17	鉄筋コンクリート管写真	写真	-	「土木建築工事画報 第1巻第7号」(土木学会土木図書館所蔵) P.6	工事画報社	1925
18	絵画館前通り整備当初写真	写真	-	「土木建築工事画報 第1巻第7号」(土木学会土木図書館所蔵) P.14	工事画報社	1925
18	絵画館前通り横断面図	図	松崎 喬	-	-	1985
18	絵画館前通り写真(3枚)	写真	松崎 喬	-	-	1995
19	表参道横断面図	図	松崎 喬	-	-	1985
19	内外苑連絡道路当初横断面図	図	国土技術政策総合研究所	「明治神宮外苑志(1937年 明治神宮奉賛会)」の図を元に、トレース	-	2007
19	表参道写真(2枚)	写真	松崎 喬	-	-	2002
19	内外苑連絡道路写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007

大通・大通公園					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
20	鏡写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
20	大正7年	写真 札幌市	「さっぽろ文庫32 大通公園」	北海道新聞社	1985
20	昭和19年	写真 北海道新聞社	北海道新聞社 提供	-	1944
20	昭和26年	写真 札幌市	「さっぽろ文庫32 大通公園」	北海道新聞社	1985
20	旧市街図(3枚)	図 国土技術政策総合研究所	「札幌区史(1973年1月、札幌区役所編 巻頭 札幌区沿革図)」を元に、加筆・トレース	-	2007
20	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
21	横断面	図 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	テレビ塔	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	テレビ塔からの眺め	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	さっぽろ雪まつり	写真 札幌市	札幌市提供(観光写真ライブラリーNo.1156)	-	2007
21	さっぽろ夏まつり	写真 札幌市	札幌市提供(観光写真ライブラリーNo.1061)	-	2006
元町通り					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
22	鏡写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
22	戦後写真	写真 -	「Motomachi Shopping Streetホームページ」 ( <a href="http://www.motomachi.or.jp/html/index.html">http://www.motomachi.or.jp/html/index.html</a> )	協同組合元町SS会	戦後
22	セットバック完了時写真	写真 -	同上	同上	1955
22	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
23	平面図	図 国土技術政策総合研究所	「元町第三期街づくり・ライプタウン事業基本設計書(2002年 元町SS会 ライプタウン事業マスタープラン図)」を元に、着色・トレース	-	2007
23	断面図	図 国土技術政策総合研究所	「元町第三期街づくり・ライプタウン事業第1期工事竣工図(2004年 元町SS会 標準断面図)」を元に、着色・トレース	-	2007
23	セットバック写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
23	壁面後退	図 国土技術政策総合研究所	「元町の奇跡(1997年11月 神奈川新聞社編著 P.222下側図)」を元に、トレース	-	2007
24	平面、詳細	図 国土技術政策総合研究所	「元町第三期街づくり・ライプタウン事業第1期工事竣工図(2004年 元町SS会 全体平面図)」を元に、着色・トレース	-	2007
24	写真(3枚)	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
25	立面図	図 国土技術政策総合研究所	「元町第三期街づくり・ライプタウン事業第1期工事竣工図(2004年 元町SS会 標準断面図)」を元に、着色・トレース	-	2007
25	写真(8枚)	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
皇居周辺街路					
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
26	鏡写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
26	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
27	断面	図 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
27	写真(3枚)	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
28	写真(3枚)	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
28	転落防止柵	図 国土技術政策総合研究所	「都道H7工事 内堀通りシボ*ル-ト*整備工事(その1)及び中央分離帯設置工事(1995年 東京都第一建設事務所)」の図を元に、トレース、着色	-	2007
29	歩道用照明姿図	図 国土技術政策総合研究所	「都道H6工事 歩道設置工事(拡幅)皇居周辺道路景観整備工事のうち道路照明設置工事(1994年 東京都第一建設事務所)」の図を元に、トレース、着色	-	2007
29	歩道用照明写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
29	車道用照明写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007
29	車道用照明姿図	図 国土技術政策総合研究所	「都道H6工事 歩道設置工事(拡幅)皇居周辺道路景観整備工事のうち道路照明設置工事(1994年 東京都第一建設事務所)」の図を元に、トレース、着色	-	2007

水辺の街路						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
30	賀茂街道写真	車道上	写真 松崎喬	-	-	2007
30	賀茂街道写真	歩道上	写真 松崎喬	-	-	2007
31	哲学の道断面	図	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
31	哲学の道写真	写真	高楊裕幸	-	-	2004
31	上賀茂社家町写真	写真	松崎喬	-	-	2007
31	藍場川写真	写真	松崎喬	-	-	2004
31	長町武家屋敷跡写真	写真	松崎喬	-	-	2007
32	高瀬川写真上	写真	松崎喬	-	-	2005
32	高瀬川写真下	写真	松崎喬	-	-	1999
32	高瀬川断面	図	国土技術政策総合研究所	出雲市提供資料を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
32	阿砂利橋写真	写真	松崎喬	-	-	2006
33	下ノ丁水路写真	写真	松崎喬	-	-	2005
33	下ノ丁井戸写真	写真	松崎喬	-	-	2005
33	下ノ丁水屋敷写真	写真	松崎喬	-	-	2005
33	下ノ丁断面	図	国土技術政策総合研究所	島原市提供資料を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
33	海野宿写真	写真	-	(株)プランニングネットワーク 提供	-	2006
坂道						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
34	薬研坂写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
34	北野坂写真	写真	鹿島昭治	-	-	2001
34	北野通り写真	写真	小野寺康	-	-	-
34	函館写真	写真	高楊裕幸	-	-	1999
34	産寧坂	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
35	オランダ坂写真	写真	小野寺康	-	-	-
歩行者系街路						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
36	神楽坂写真(7枚)	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
37	花見小路界隈	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
37	花見小路地区計画	図	国土技術政策総合研究所	「京都市地元説明会配布資料」(京都市提供)を元に、加筆・着色・トレース	-	2007
37	法善寺横町	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
37	法善寺横町ガイドライン	図	国土技術政策総合研究所	「法善寺横町復興の道のり(2004年 法善寺横町復興委員会)」の図を元に、トレース	-	2007
オープンカフェ						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
38	横浜写真	写真	小野寺康	-	-	-
38	中州写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
39	代官山写真	写真	小野寺康	-	-	-
39	飯田橋駅ビル	写真	小野寺康	-	-	-
39	日本大通り	写真	小野寺康	-	-	-



【公園編】



## ●公園分野における候補事例の収集

### (1) 候補事例選定の視点

- ・明治期にわが国に「公園」という概念が導入され、その後、時代の変化に伴い公園のあり方も変化し、それぞれの時代背景に即したかたちで様々な公園が生まれてきた。このような公園の変遷過程を踏まえ、その転換期における代表的な公園を対象とし、歴史的・文化的な価値を有し、優れたデザインにより形成された公園を選定した。
- ・公園については、広場の造成や、園路のルートなど公園全体に関わるデザインはもとより、休憩施設や修景施設など、公園としての機能を確保するために必要となる個々の施設について、工夫している点や景観・デザイン的に優れている点を中心に解説した。
- ・なお、公園分野における選定対象としては、公園のみならず、公的なオープンスペースである緑地や広場（駅前広場、緑道、ポケットパークなど）についてもその対象とした。

### (2) 規範候補（100 事例）の選定

#### ① 選定対象

- ・施設が現存する（復元されている）公園を対象とした。

#### ② 選定の方法

- ・選定に際しては、公園緑地等に関する事例等の標準的な図書である、下記資料に基づくことを基本とした。
- ・また、その他の優れたデザインとして評価が定まっている事例を抽出都する際の参考資料として、「日本の歴史公園 100 選」、「土木学会デザイン賞」等を併せて参照した。

## ■選定に用いた資料

1. 『建築設計資料集成（9.地域）』（日本建築学会）
2. 『造園ハンドブック』（日本造園学会）
3. 『日本の都市公園』（環境緑化新聞）
4. 『日本の都市公園 100 選』（公園緑地協会）
5. 『日本の近代土木遺産』（土木学会、2005 年）
6. 文化財（国・都道府県）
7. 専門家からの要請  
（ヒアリング、部会での発言等を参考）

重複する  
ものを抽出

全て抽出

### ③ 事例の分類

- ・選定した事例について、その特徴をより明確なものとし、候補の絞り込みを行う際の参考とするため、下記に示す観点に基づき分類を行った。

#### 【分類 1：立地特性等による分類】

- ・公園を取りまく周辺の状況、立地の特性、成立過程等に着目し、以下に示す項目による分類を行った。

##### 1) 空間活用分類

- ・地形活用型：傾斜地形、平坦水系
- ・歴史環境活用型：近世名所、史跡等活用、寺領・庭園等活用、周辺規制
- ・空間活用型：意図的跡地利用、空地転用
- ・一体整備共同型

##### 2) ネットワーク分類

- ・ネットワーク型：地形ネットワーク、空間ネットワーク
- ・分散配置型：均等配置、意図的配置

##### 3) その他広場等

- ・広場等
- ・交通広場等



## 【分類2：法制等による年代的な分類】

・公園の整備された時代背景に着目し、以下に示す法制等による分類を行った。

- 1)初期西洋式：明治初期、海外からの居留者の手による公園
- 2)太政官布達・市区改正等：我が国の初期の法制度に基づく公園
- 3)震災復興：関東大震災の復興を目的として整備された公園
- 4)戦災復興：戦後の復興時に整備された公園
- 5)都市計画法等：現代の法制度に基づき整備された、新しい公園等
- 6)区画整理・新住事業等：ニュータウン開発などに伴い整備された公園

【公園分野】事例分類一覧 (太字: 景観デザイン規範事例の対象となる公園等、 : 1つのテーマでまとめて紹介する事例対象)

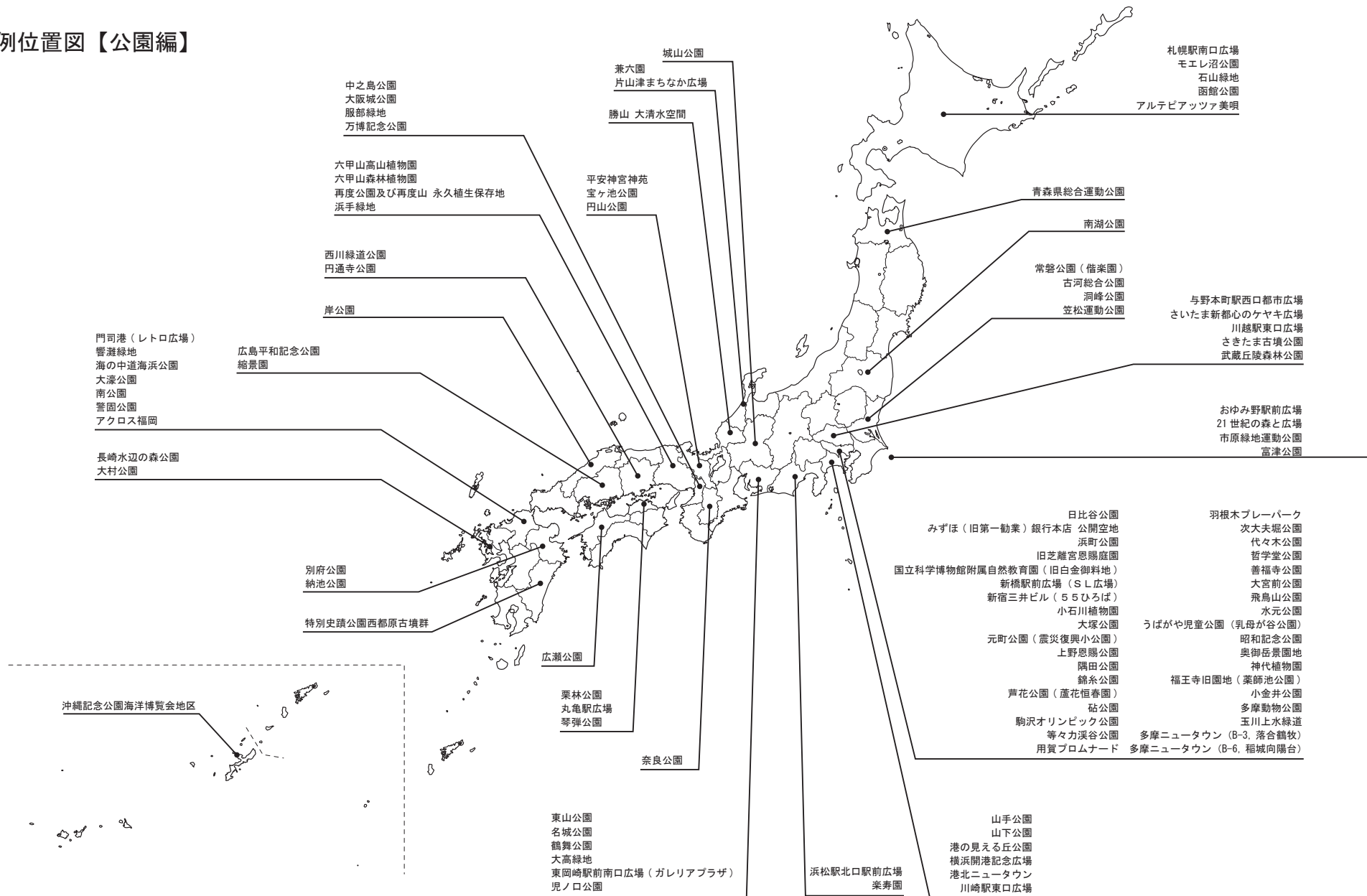
法制分類		立地分類	初期西洋式	太政官布達・市区改正等	震災復興	戦災復興	都市計画法等	区画整理・新住事業等
空間活用分類	地形活用型	傾斜地形	函館公園	哲学堂公園、奥御岳景園地、六甲山高山植物園、六甲山森林植物園、再度公園	大塚公園	自然教育園、富津公園、南公園	武蔵丘陵森林公園、等々力溪谷公園、多摩動物公園	うばがや児童公園
		平坦水系		中之島公園		善福寺公園	21世紀の森と広場、次大夫堀公園、大宮前公園、玉川上水緑道、 <u>尻ノ口公園</u> 、西川緑道公園、響灘緑地、海の中道海浜公園、 <u>長崎水辺の森公園</u>	洞峰公園
	歴史環境活用型	近世名所		<u>上野恩賜公園</u> 、飛鳥山公園				
		史跡等活用		小石川植物園、芦花公園、名城公園、大阪城公園、大村公園、城山公園		広島平和記念公園	青森県総合運動公園、さきたま古墳公園、玉藻公園、 <u>西都原古墳群</u>	
		寺領・庭園等活用		南湖公園、常磐公園、平安神宮神苑、奈良公園、旧芝離宮恩賜庭園、琴弾公園、納池公園		楽寿園、縮景園	福王寺旧園地、円通寺公園、広瀬公園	
		周辺規制		兼六園、円山公園、栗林公園				
	空間活用型	意図的跡地利用		鶴舞公園、大濠公園			<u>モエレ沼公園</u> 、石山緑地、市原緑地運動公園、万博記念公園、浜手緑地、沖縄記念公園海洋博覧会地区	
		空地転用		日比谷公園		水元公園、代々木公園、 <u>砧公園</u> 、駒沢オリンピック公園、神代植物園、小金井公園、大高緑地、服部緑地	<u>古河総合公園</u> 、昭和記念公園、別府公園	
	一体整備共同型				<u>元町公園(震災復興小公園)</u>	東山公園	<u>アルテピアッツァ美唄</u> 、宝ヶ池公園、岸公園	
	ネットワーク分類	ネットワーク型	地形ネットワーク					<u>多摩 NT (B-6)</u>
空間ネットワーク						<u>大清水空間</u>	<u>港北 NT</u> <u>多摩 NT (B-3)</u>	
分散配置型		均等配置			浜町公園、隅田公園、錦糸公園			
	意図的配置	山手公園		山下公園	港の見える丘公園			
その他広場等		広場等	さいたま新都心のケヤキ広場、旧第一勧業銀行本店 公開空地、新宿三井ビル(55ひろば)、用賀プロムナード、横浜開港記念広場、アクロス福岡、片山津まちなか広場					
		交通広場等	札幌駅南口広場、与野本町駅西口都市広場、川越駅東口広場、おゆみ野駅前広場、新橋駅前広場 (S L 広場)、川崎駅東口広場、浜松駅北口駅前広場、東岡崎駅前南口広場(ガレリアプラザ)、丸亀駅広場、門司港(レトロ広場)					





## 公園分野規範事例候補リスト

# 事例位置図【公園編】



■【公園分野】規範事例候補リスト




主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 1 	No. 2 	交通広場	1	札幌駅南口広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道札幌市中央区</li> <li>●管理者：札幌市</li> <li>●規模：1.9ha</li> <li>●年代：平成12(2000)年</li> <li>●その他：土木学会デザイン賞(2004)優秀賞</li> </ul>	駅前地区の再開発に合わせて整備された、人のための広場。自然木のモニュメントと石柱により、駅舎への軸線を明確にし、駅を基点とする都市軸を表現するとともに、駅への動線をわかりやすいものとしている。
No. 3 	No. 4 	空間利用型	2	モエレ沼公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道札幌市東区</li> <li>●管理者：札幌市</li> <li>●規模：189ha</li> <li>●年代：平成16(2004)年</li> <li>●その他：グッドデザイン賞(2002)</li> </ul>	札幌市の「環状グリーンベルト構想」における拠点として計画された、市内では数少ない水の要素を持つ公園。彫刻家イサム・ノグチのマスタープランに基づき、「全体をひとつの彫刻」とみなした公園づくりが行われている。
		空間利用型	3	石山緑地	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道札幌市南区</li> <li>●管理者：札幌市</li> <li>●規模：11.9ha</li> <li>●年代：平成5(1993)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	採石跡地を効果的に利用した公園。高台の地形を活かした北ブロックと、岩肌の特異な景観を持つ南ブロックからなり、南ブロックは、道内在住彫刻家達の作品を取り入れたユニークな空間となっている。
No. 5 	No. 6 	地形活用型 ・ 初期西洋式	4	函館公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道函館市</li> <li>●管理者：函館市</li> <li>●規模：4.8ha</li> <li>●年代：明治12(1879)年</li> <li>●その他：国登録記念物、日本の歴史公園100選</li> </ul>	英国領事ユースデンらの提唱により、多くの市民の協力で開園した北海道初の洋式公園。造成当時の原型をよくとどめており、園内には有形文化財である旧函館博物館などがあり、歴史的な重みを感じさせる。
		一体整備 共同型	5	アルテピアッツァ びばい 美唄	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：北海道美唄市</li> <li>●管理者：美唄市</li> <li>●規模：6.5ha</li> <li>●年代：平成4(1992)年</li> <li>●その他：</li> </ul>	小学校の廃校校舎とその周辺を、市出身の彫刻家、安田 侃氏の協力を得て芸術・文化交流施設として再生。自然、歴史、彫刻作品が融合した芸術空間が形成され、市を代表する芸術・文化施設として高い評価を得ている。
No. 7 	No. 8 	歴史環境 活用型	6	青森県総合運動公園 (遺跡ゾーン)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：青森県青森市</li> <li>●管理者：青森県</li> <li>●規模：43ha</li> <li>●年代：昭和42(1967)年</li> <li>●その他：日本の歴史公園100選(遺跡区域)</li> </ul>	県立総合運動公園の区域内に三内丸山遺跡を擁していたことから、運動公園を近隣適地に移転することにより、その跡地を遺跡ゾーンと一体となった文化・歴史を活用することを旨として整備が進められている。
		歴史環境 活用型	7	なんこ 南湖公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：福島県白河市</li> <li>●管理者：福島県</li> <li>●規模：38.0ha</li> <li>●年代：享和元(1801)年</li> <li>●その他：国史跡・名勝、日本の歴史公園100選</li> </ul>	「大沼」と呼ばれた低湿地帯を白河藩主松平定信公が貧民救済の事業として改修し、庭園としたもの。一般庶民にも開放され、日本最古の公園といわれている。歴史環境が良好に保全活用されている。
		歴史環境 活用型	8	常磐公園(借楽園)	<ul style="list-style-type: none"> <li>●所在地：茨城県水戸市</li> <li>●管理者：茨城県</li> <li>●規模：13.8ha</li> <li>●年代：天保13(1842)年</li> <li>●その他：国史跡・名勝、日本の歴史公園100選</li> </ul>	日本三大名園のひとつ。徳川斉昭が改革に精励する士民と借に楽しむ保養の場として開園した。竹林や杉森の「陰」と、梅林や好文亭の「陽」の対比の世界が創り出されており、歴史環境の保全活用が図られている。



■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 9 	No. 10 	空間利用型	9	こが 古河総合公園	●所在地：茨城県古河市 ●管理者：古河市 ●規模：25.2ha ●年代：昭和50(1975)年 ●その他：ユネスコ メリナ・メルクーリ国際賞	戦後の干拓により水田と化した沼の再生を契機として、新たな風景づくりが試みられた公園。「古河総合公園づくり円卓会議」やパークマスターを配置するなど、管理運営にも工夫がなされている。
		地形活用型 (水系)	10	どうほう 洞峰公園	●所在地：茨城県つくば市 ●管理者：茨城県 ●規模：20ha ●年代：昭和55(1980)年 ●その他：	筑波研究学園都市の整備に併せてつくられた公園。洞峰沼を中心に自然豊かな環境を創出し、様々なスポーツ施設、広大な芝生広場、多彩な遊具など、都市公園としてバランスの良い空間構成がなされている。
No. 11 	No. 12 	交通広場	11	与野本町駅西口 都市広場	●所在地：埼玉県さいたま市中央区 ●管理者：さいたま市 ●規模：1.1ha ●年代：平成7(1995)年 ●その他：土木学会デザイン賞(2001)優秀賞	駅前広場としては比較的広大な空間を活かし、歩行者動線と滞留空間の関係がよくデザインされた、空間づくりの手本となる広場となっている。各施設の素材の選択、使い方、形の完成度も高い。
		公開空地等	12	さいたま新都心の ケヤキ広場	●所在地：埼玉県さいたま市中央区 ●管理者：埼玉県 ●規模：1.1ha ●年代：平成12(2000)年 ●その他：	人工地盤上に設けられた広場で、さいたま新都心駅と周囲の高層ビル利用者のオアシスとなっている。大木となる220本のケヤキを6m間隔で植栽した斬新なデザインにより、都市の中に森を再現している。
No. 13 	No. 14 	交通広場	13	川越駅東口広場	●所在地：埼玉県川越市 ●管理者：川越市 ●規模：0.6ha ●年代：平成2(1990)年 ●その他：	「小江戸」と称される川越の「歴史あるまち」を表現する空間として整備された駅前広場。蔵まちとしてのイメージを施設デザインに引用、屋敷林に使われた巨木(ケヤキ)の再利用などが図られている。
		歴史環境 活用型	14	さきたま古墳公園	●所在地：埼玉県行田市 ●管理者：埼玉県 ●規模：26.5ha ●年代：昭和51(1976)年 ●その他：	大型古墳が集中していることで全国的に有名な公園。昭和13年に国史跡に指定され、「さきたま風土記の丘」として、これら古墳群の景観を効果的に取り入れた観賞・保護・散策を目的とした公園として整備されている。
No. 15 	No. 16 	地形活用型	15	武蔵丘陵森林公園	●所在地：埼玉県比企郡滑川村、熊谷市 ●管理者：関東地方整備局国営武蔵丘陵森林公園管理所 ●規模：304ha ●年代：昭和49(1974)年 ●その他：	武蔵野の面影を残すロケーションを活かした「緑あふれる健全なレクリエーションの場の提供」をテーマとした全国で初めての国営公園。園内は、豊かな雑木林におおわれ、趣ある風景をよくとどめている。
		交通広場	16	おゆみ野駅前広場	●所在地：千葉県千葉市緑区 ●管理者：千葉市 ●規模：0.4ha ●年代：平成9(1997)年 ●その他：土木学会デザイン賞(2002)優秀賞	商業・業務街区の中央に、軸となる歩行者空間を通し、その軸と連続的に整備した駅前広場。両者の舗装パターン、照明、植栽等を一体的なものとし、統一感をもった景観形成への取り組みが良好なものとなっている。

■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 17 	No. 18 	地形活用型 (水系)	17	21世紀の森と広場	●所在地：千葉県松戸市 ●管理者：松戸市 ●規模：50.1ha ●年代：平成5(1993)年 ●その他：	地域特有の谷戸地形である千駄堀の自然を守り育てることを基本理念とし、昔からある自然を生かした自然尊重型の都市公園。変化に富んだ地形で構成され、様々な自然に触れ合うことができる環境となっている。
		空間利用型	18	市原緑地運動公園	●所在地：千葉縣市原市 ●管理者：市原市 ●規模：42.7ha ●年代：昭和44(1969)年 ●その他：	工場地帯などから発生する公害や災害を防止するために設置された緩衝緑地。その緩衝緑地としての広大な空間を有効活用し、多くの市民に親しまれる総合運動公園として整備されている。
No. 19 	No. 20 	地形活用型 ・ 震災復興	19	富津公園	●所在地：千葉県富津市 ●管理者：千葉県 ●規模：108.3ha ●年代：昭和48(1973)年 ●その他：	幕末期、富津岬の基部に富津元洲砲台を築いたのに始まり、大正4年には陸軍技術研究所となるなど、首都防衛のための要所を担ってきた。戦後、その跡地を、臨海部の立地条件を効果的に活かした公園として整備された。
		空間利用型	20	日比谷公園	●所在地：東京都千代田区 ●管理者：東京都 ●規模：15.6ha ●年代：明治36(1903)年 ●その他：日本の歴史公園100選	江戸時代に大名屋敷だったこの場所は、明治初期に陸軍練兵場として利用され、明治36年に日本初の「洋風近代公園」として開園し、その後の都市公園のモデルとなった。
No. 21 	No. 22 	公開空地等	21	みずほ(旧第一勧業)銀行本店 公開空地	●所在地：東京都千代田区 ●管理者：株式会社みずほ銀行 ●規模：0.2ha ●年代：昭和56(1981)年 ●その他：	ツバキの大刈込とカスケード、風除リブで構成された公開空地。カスケードと建物の壁面にはレリーフが施され、水の流れや斜面の緑と相まって、都心とは思えない親しみのある空間を提供している。
		分散配置型 ・ 震災復興	22	浜町公園	●所在地：東京都中央区 ●管理者：中央区 ●規模：4.7ha ●年代：昭和4(1929)年 ●その他：	震災復興公園の3ヶ所の大公園のうちの1つ。緑のネットワークにより防災機能を高めようという思想の基に、計画的に公園が分散配置された。かつての肥後藩細川氏の庭園跡を公園化したもの。
No. 23 	No. 24 	歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	23	旧芝離宮恩賜庭園	●所在地：東京都港区 ●管理者：東京都 ●規模：4.2ha ●年代：大正13(1924)年 ●その他：国名勝	江戸初期の大名庭園。関東大震災により焼失したが、翌年、東京市に下賜され庭園を復旧し、一般に公開された。歴史環境を活用し、今に伝えるものとなっている。
		地形活用型	24	国立科学博物館附属自然教育園(旧白金御料地)	●所在地：東京都港区 ●管理者：独立行政法人国立科学博物館 ●規模：20ha ●年代：昭和24(1949)年 ●その他：国天然記念物・史跡	中世に白金長者とよばれる豪族が館を構えたのに始まり、大正期の白金御料地などを経て、昭和24年の文化財指定と同時に一般公開された。都市の中にあつて貴重な、自然本来の姿に近い森を形成している。



■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 25 	No. 26 	交通広場	25	新橋駅前広場 (S L 広場)	●所在地： 東京都港区 ●管理者： 港区 ●規模： ー ●年代： 昭和47(1972)年 ●その他：	歩行者のための駅前広場として自動車交通を分離し、優れた空間構成を実現している。2006年にリニューアルされ、噴水撤去により空間が拡張し、バリアフリー化、ヒートアイランドの緩和施設などが整備されている。
		公開空地等	26	新宿三井ビル (5 5ひろば)	●所在地： 東京都新宿区 ●管理者： 三井不動産(株) ●規模： 1.0ha ●年代： 昭和60(1985)年 ●その他：	ビルの地下1階から地上まで立体的に設けられた公開空地。超高層の建物によって囲まれた空間を、豊富な緑と壁泉などによって人のための広場として提供しており、都市にうるおいと憩いを与える場となっている。
No. 27 	No. 28 	歴史環境 活用型	27	小石川植物園	●所在地： 東京都文京区 ●管理者： 国立大学法人東京大学 ●規模： 16.2ha ●年代： 明治10(1877)年 ●その他： 都史跡	日本で最も古い植物園の1つ。貞享元年(1684)に徳川幕府が作った「小石川御薬園」がその前身であり、明治10年に東京大学が設立されると共に、直ちに附属植物園となり、歴史環境を活かした植物園として公開されている。
		地形活用型 ・ 震災復興	28	大塚公園	●所在地： 東京都文京区 ●管理者： 文京区 ●規模： 1.5ha ●年代： 昭和3(1928)年 ●その他：	昭和3年に開園した由緒ある公園で、藤棚や入口奥の露壇、トレリス、大噴水などがモダンな景観を作り出し、古さの中に新しさを感じさせるデザインとなっている。現在でも、当時のデザインが比較的良くとどめられている。
No. 29 	No. 30 	一体整備 共同型 ・ 震災復興	29	元町公園 (震災復興小公園)	●所在地： 東京都文京区 ●管理者： 文京区 ●規模： 0.4ha ●年代： 昭和5(1930)年 ●その他： 日本の歴史公園100選	関東大震災の復興小公園として、計画的な分散配置と小学校との一体的整備が行われたうちのひとつ。昭和59年に、文京区が設計図などをもとに開園当時の姿に復元。整備当時の姿をよくとどめている。
		歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	30	上野恩賜公園	●所在地： 東京都台東区 ●管理者： 東京都 ●規模： 53.1ha ●年代： 昭和6(1931)年 ●その他： 日本の歴史公園100選	江戸期から「上野の山」と称された名所を、明治期の近代化施策の一環として公園化。元来の地形的特性を活かし、名所としての賑わいを踏襲しつつ、現在は各種施設が集約する「文化の森」として発展を遂げている。
No. 31 	No. 32 	分散配置型 ・ 震災復興	31	隅田公園	●所在地： 東京都墨田区、台東区 ●管理者： 台東区、墨田区 ●規模： 18.7ha ●年代： 昭和6(1931)年 ●その他：	震災復興事業による大公園の1つで、日本で初めてのリバーサイドパークといわれている。江戸の桜堤をモダンなデザインで復活、大正モダニズムの影響をうけ、当時きわめて斬新なものであった。
		分散配置型 ・ 震災復興	32	錦糸公園	●所在地： 東京都墨田区 ●管理者： 墨田区 ●規模： 5.6ha ●年代： 昭和3(1928)年 ●その他：	震災復興大公園の1つ。当時の面影はほとんどないが、開園当時の門柱が今も残る。現在は、多目的運動公園として、また、地域の各種イベントの会場として活用され、都市部の貴重な空間として親しまれている。



■【公園分野】規範事例候補リスト



主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 33 	No. 34 	歴史環境 活用型	33	ろか 芦花公園 (ろかこうしゆんえん 蘆花恒春園)	●所在地： 東京都世田谷区 ●管理者： 東京都 ●規模： 6.9ha ●年代： 昭和13(1938)年 ●その他： 都史跡(徳富蘆花旧宅)	明治・大正時代の文豪「徳富蘆花」の旧宅と庭、それに蘆花夫妻の墓地を中心とした旧邸地部分とその周辺を買収してつくられた公園。旧宅をそのまま保存しており、武蔵野の雑木林がその面影を残している。
		空間利用型 ・ 戦災復興	34	きめた 砧公園	●所在地： 東京都世田谷区 ●管理者： 東京都 ●規模： 39.1ha ●年代： 昭和32(1957)年 ●その他：	紀元2600年記念事業で計画された大緑地の1つとして東京緑地計画に位置づけられた。戦中は防空空地として利用されたが、大空間が確保されていたことにより、現在は地形を活かした芝生広場と樹林の公園となっている。
No. 35 	No. 36 	空間利用型 ・ 戦災復興	35	駒沢オリンピック 公園	●所在地： 東京都世田谷区 ●管理者： 東京都 ●規模： 41.2ha ●年代： 昭和38(1963)年 ●その他：	東京オリンピックの会場として整備された施設を活かした総合運動公園。体育館などの特徴的な建築物は当時と変わらない姿を見せ、これらと成長した木々とが調和し、独特な風景を作り出している。
		地形活用型	36	とどろき 等々力溪谷公園	●所在地： 東京都世田谷区 ●管理者： 世田谷区 ●規模： 延長1km ●年代： 昭和49(1974)年 ●その他： 都名勝	谷沢川右岸に位置し、崖地の地形や自然環境を巧みに活かして作庭された庭園を中心とした公園。昭和8年に国から風致公園として指定され、世田谷区により、昭和49年に溪谷の河川と斜面地の一部を風致公園として開園された。
No. 37 	No. 38 	公開空地等	37	ようが 用賀プロムナード	●所在地： 東京都世田谷区 ●管理者： 世田谷区 ●規模： L=1.0km ●年代： 昭和61(1986)年 ●その他：	用賀駅から砧公園を結ぶ、水路や豊富な樹木が一体となった歩車共存型の道路。クランクなどの一般的な手法は用いず、曲線を主体とした線形のデザインによって車両の通過速度を落とさせる工夫が施されている。
		一体整備 共同型	38	はねぎ 羽根木プレーパーク	●所在地： 東京都世田谷区 ●管理者： NPO7°レーパークせたがや、世田谷区 ●規模： 0.3ha ●年代： 昭和54(1979)年 ●その他：	遊具などを置かずに、子供達が自由に遊べる広場づくりが行われた。地域住民主体で開設した夏休み限定の『こども天国』が子供達から絶大な支持を受け、区との協働により常設化された。
No. 39 	No. 40 	地形活用型 (水系)	39	じだゆうほり 次大夫堀公園	●所在地： 東京都世田谷区 ●管理者： 世田谷区 ●規模： 3.4ha ●年代： 昭和55(1980)年 ●その他：	江戸幕府開設前後に開削した農業用水である次大夫堀を復原し、古民家や水田などで構成される、昔の世田谷の農村風景を再現した公園。すぐ横を野川が流れており、公園の内外に世田谷の田園情緒が残っている。
		空間利用型	40	代々木公園	●所在地： 東京都渋谷区 ●管理者： 東京都 ●規模： 55ha ●年代： 昭和42(1967)年 ●その他：	戦後、進駐軍宿舎として利用されていた土地を活用し、東京オリンピックの選手村と代々木森林公園として整備した。その後、選手村跡地を含めた広大な空間を森と水に囲まれた都市の中のおアシスとして再整備を図った。

■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 41 	No. 42 	地形活用型	41	哲学堂公園	●所在地：東京都中野区 ●管理者：中野区 ●規模：5.2ha ●年代：明治39(1906)年 ●その他：区有形文化財	かつて、この丘陵地は和田山とも呼ばれていた。哲学堂として最初に創設された「時空岡」は、丘上の平坦をもって哲学の時間空間を表現するなど、その地形を巧みに利用してつくられた公園となっている。
		地形活用型 (水系) ・ 戦災復興	42	善福寺公園	●所在地：東京都杉並区 ●管理者：東京都 ●規模：7.9ha ●年代：昭和36(1961)年 ●その他：	広大な善福寺池を効果的に取り入れ、自然豊かな公園として整備されている。池の水は、かつては神田上水の補助水源として利用されたほど澄んでおり、湧水量も多く、武蔵野三大湧水池のひとつとして知られる。
No. 43 	No. 44 	地形活用型 (水系)	43	大宮前公園	●所在地：東京都杉並区 ●管理者：杉並区 ●規模：0.4ha ●年代：昭和44(1969)年 ●その他：	樹林地であった民地を買収し、その既存樹を活用して整備された公園。園内には水路が設けられ、この公園の大きな特徴となっている。この水路が樹林の木立の間を縫って流れ、その風情は昔の武蔵野の里山を感じさせる。
		歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	44	飛鳥山公園	●所在地：東京都北区 ●管理者：北区 ●規模：7.3ha ●年代：昭和6(1931)年 ●その他：	徳川吉宗が享保の改革の一環として整備・造成を行った公園として知られる。現在も当時の地形をそのまま留めており、桜の名所として、毎年春には多くの人が訪れる。
No. 45 	No. 46 	空間活用型	45	みずもと 水元公園	●所在地：東京都葛飾区 ●管理者：東京都 ●規模：61.5ha ●年代：昭和40(1965)年 ●その他：	小合溜という遊水池を中心とした都内最大の水郷公園。昭和14年に制定された東京緑地計画における6つの「大緑地」のひとつで、戦時下では防空緑地となり、戦後、その水辺の立地を活かした公園として整備された。
		地形活用型	46	うばがや児童公園 (乳母が谷公園)	●所在地：東京都八王子市 ●管理者：八王子市 ●規模：1.08ha ●年代：昭和50(1975)年 ●その他：	住宅団地に隣接する標準規模より大きい児童公園。元来の地形の高低差をうまく活かしたつくりとなっており、上段は運動広場、下段は砂場と木製遊具が設置され、土地の高低のつなぎに大きな滑り台が設置されている。
No. 47 	No. 48 	空間利用型	47	昭和記念公園	●所在地：東京都立川市、昭島市 ●管理者：関東地方整備局国営昭和記念公園事務所 ●規模：157.5ha ●年代：昭和58(1983)年 ●その他：	昭和天皇在位50周年を記念して、昭和52年に米軍から全面返還された立川基地跡地に設置された国営公園。樹林地为基調とし、武蔵野の景観を蘇生させるための修景を施すとともに、水を有効に活用した公園となっている。
		地形活用型	48	おくみたけけいえんち 奥御岳景園地	●所在地：東京都青梅市 ●管理者：青梅市、武蔵御嶽神社 ●規模：3.3ha ●年代：昭和10(1935)年 ●その他：都名勝	昭和10年に景園地(優れた風景地を公園化することなく、部分的な利用施設を整備しながら保全しようとする地域)として指定。景観面だけでなく、滝の形成過程を知る上での学術的価値も高い。平成12年に都名勝指定。



■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 49 	No. 50 	空間利用型 ・ 戦災復興	49	じんだい 神代植物園	●所在地： 東京都調布市 ●管理者： 東京都 ●規模： 30ha ●年代： 昭和36(1961)年 ●その他：	元は街路樹などを育てるための苗圃であり、戦後、その空間を活用し、神代緑地として公開した。昭和36年に神代植物園と改め、植物を中心とした公園として開園をされた。四季を通じて草木を楽しむことができる。
No. 51 	No. 52 				歴史環境 活用法	50
		空間利用型 ・ 戦災復興	51	小金井公園	●所在地： 東京都小金井市、小平市、西東京市 ●管理者： 東京都 ●規模： 77.6ha ●年代： 昭和29(1954)年 ●その他：	玉川上水沿いに位置する武蔵野の風景を残した郊外の大公園。東京緑地計画に位置づけられ、紀元2600年記念事業で計画された大緑地の1つとして、計画的な空間確保がなされた。
No. 53 	No. 54 	地形活用法 (水系)	52	多摩動物公園	●所在地： 東京都日野市 ●管理者： 東京都 ●規模： 52.3ha ●年代： 昭和33(1958)年 ●その他：	自然環境に恵まれた多摩丘陵に位置し、その地形や植生を活かして整備された動物公園。動物の飼育には、広大な敷地を活かした自然放養式が採られている。ライオン園や昆虫園にその特徴が見られる。
		ネットワーク型	53	玉川上水緑道	●所在地： 東京都福生市、昭島市、立川市、小平市、三鷹市、武蔵野市 ●管理者： 東京都 ●規模： 12.8ha ●年代： 昭和56(1981)年 ●その他：	玉川上水は、江戸の人口増加に対応するために多摩川の水を江戸に引くことを目的として整備された。その歴史性や水景としての魅力を活かして沿川を緑道として整備しており、かつての上水の面影を求めて散策が楽しめる。
No. 55 	No. 56 	ネットワーク型	54	多摩ニュータウン (B-3, 落合鶴牧)	●所在地： 東京都 ●管理者： 都市再生機構(旧都市基盤整備公団) ●規模： 2,892ha(全体計画面積) ●年代： 昭和57(1982)年 ●その他：	地域的なスケールでの眺望の確保や、公園緑地の連携による基幹となるオープンスペースの形成により、これまでの点的な公園・緑地の分散配置にはない街づくりが試みられ、包括的な景観が創出されている。
		分散配置 ・ 初期西洋式	55	多摩ニュータウン (B-6, 稲城向陽台)	●所在地： 東京都 ●管理者： 都市再生機構(旧都市基盤整備公団) ●規模： 2,892ha(全体計画面積) ●年代： 昭和63(1988)年 ●その他：	既存緑地の保全や住区間への公園緑地の配置、幹線道路のブルーパールを生活環境軸として体系化することなどにより、地域環境保全を意図する「緑の環」を実現。現況地形を活かした造成に特徴がある。
			56	山手公園	●所在地： 神奈川県横浜市中区 ●管理者： 横浜市 ●規模： 2.8ha ●年代： 明治3(1870)年 ●その他： 国名勝	横浜山手の外国人居留地に造られた日本最初の洋式公園。当時の景観や地割りが残存する。日本テニス発祥地、ヒマラヤスギが初めて播種されたことなどにより、近代公園として初めて名勝として文化財指定を受けている。



■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 57 	No. 58 	分散配置 ・ 震災復興	57	山下公園	●所在地：神奈川県横浜市中区 ●管理者：横浜市 ●規模：7.4ha ●年代：昭和5(1930)年 ●その他：	関東大震災による焦土やがれきで海を埋め立てて建設された公園。海沿いに確保されたオープンスペースが心地よく、立地条件を効果的に活かしている。日本で最初の本格的な臨海部における公園といわれている。
		分散配置 ・ 戦災復興	58	港の見える丘公園	●所在地：神奈川県横浜市中区 ●管理者：横浜市 ●規模：5.3ha ●年代：昭和37(1962)年 ●その他：	横浜開港期に英・仏の軍隊が駐屯した場所として知られ、戦後、米軍による接收解除後から公園として整備された。港の風景を望む絶好のロケーションを活かした公園であり、横浜を代表する観光拠点にもなっている。
No. 59 	No. 60 	公開空地等	59	横浜開港記念広場	●所在地：神奈川県横浜市中区 ●管理者：横浜市 ●規模：0.2ha ●年代：昭和57(1982)年 ●その他：	横浜の開港を記念する広場。繁華街の中に担保性のある広場を設けるのをねらいとして、広場公園として整備された。街角のオープンスペースとして、質の高い空間構成を実現している。
		ネットワーク型	60	港北ニュータウン	●所在地：神奈川県横浜市都筑区 ●管理者：都市再生機構(旧都市基盤整備公団) ●規模：2,530ha ●年代：平成8(1996)年 ●その他：	横浜市郊外の大規模ニュータウン開発。都市と農業の調和した新しい街を実現するため、緑の環境を最大限に保存し、ふるさとをしのげるまちづくりが展開されている。
No. 61 	No. 62 	交通広場	61	川崎駅東口広場	●所在地：神奈川県川崎市川崎区 ●管理者：川崎市 ●規模：3ha ●年代：昭和61(1986)年 ●その他：	都市活性化事業の一環として、有識者と市による「アーバン・デザイン委員会」が作成したデザイン方針に基づく駅前広場。白を基調としたイメージで統一され、巨木となるクスノキやケヤキによる緑化修景がなされている。
		歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	62	兼六園	●所在地：石川県金沢市 ●管理者：石川県 ●規模：10.1ha ●年代：明治7(1874)年 ●その他：国特別名勝、日本の歴史公園100選	我が国の三大庭園のひとつ。太政官布達による公園。江戸期の代表的な林泉回遊式大庭園の特徴を伝えており、広大な園内は起伏のある地形を活かしつつ、水の流れや様々な樹木が、四季折々の美しさを醸しだしている。
No. 63 	No. 64 	公開空地等	63	片山津まちなか広場	●所在地：石川加賀市 ●管理者：加賀市 ●規模：0.3ha ●年代：平成18(2006)年 ●その他：	地区を代表する柴山湯(自然再生)へのメッセージをこめた修景池をはじめ、展望デッキや足湯を備えた多目的空間として整備された、温泉地の顔となる街中の広場。
		ネットワーク型	64	おおしろうず 大清水空間	●所在地：福井県勝山市 ●管理者：勝山市 ●規模：100㎡(源泉部)、480㎡(大清水) ●年代：平成18(2006)年 ●その他：	旧城下町における、広場と水路と街路の一体的な整備による中心市街地の再生。歴史的シンボルである「大清水源泉部」とせせらぎ、街角広場「大清水広場」と細街路網を一体的に整備し、勝山再生の基盤とした。

■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 65	No. 66	歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	65	城山公園	●所在地：岐阜県高山市 ●管理者：高山市 ●規模：24.3ha ●年代：昭和6(1931)年 ●その他：県史跡、日本の歴史公園100選	高山城跡を利用した、太政官布達による公園。1510年頃に城が築かれ、山城としては「天下に三指と数えられる名城」とうたわれた。元禄年間に取り壊され、その後、城跡は町民が親しむ公園となり、歴史性を継承している。
						
No. 67	No. 68	歴史環境 活用型 ・ 戦災復興	67	楽寿園	●所在地：静岡県三島市 ●管理者：三島市 ●規模：7.2ha ●年代：昭和27(1952)年 ●その他：国天然記念物・名勝 日本の歴史公園100選	明治23年に小松宮彰仁親王が造営した庭園で、現在は歴史性を継承した公園となっている。天然の池泉に湧き出す富士山の雪解け水や周辺の自然林を取り込んだ園地が評価され、国の天然記念物及び名勝に指定されている。
						
No. 69	No. 70	歴史環境 活用型	69	名城公園	●所在地：愛知県名古屋市北区 ●管理者：名古屋市 ●規模：76.0ha ●年代：昭和6(1931)年 ●その他：日本の歴史公園100選	名古屋城の城址公園。旧陸軍練兵場であった跡地を利用し、城を中心に二の丸、三の丸、北園で構成される市を代表する総合公園として整備された。歴史性を活かしながら、レクリエーションの拠点となっている。
		空間利用型	70	鶴舞公園	●所在地：愛知県名古屋市昭和区 ●管理者：名古屋市 ●規模：24.7ha ●年代：明治42(1909)年 ●その他：日本の歴史公園100選	「関西府県連合共進会」の会場であった当地を、共進会でつくられた噴水や奏楽堂、胡蝶ヶ池などを活かして公園として整備した。園内の環状並木と奏楽堂は当時の面影をそのまま残し、近代土木遺産に選定されている。
No. 71	No. 72	空間利用型 ・ 戦災復興	71	大高緑地	●所在地：愛知県名古屋市緑区 ●管理者：愛知県 ●規模：98.6ha ●年代：昭和38(1963)年 ●その他：	若草山の芝生広場を中心とした多様な施設を有する公園。当初、防空を目的とした緑地であった。戦後、農地解放の対象となり、残ったオープンスペースをもとに公園整備が図られ、昭和38年に都市公園として開園された。
		交通広場	72	東岡崎駅前南口広場 (ガレリアプラザ)	●所在地：愛知県岡崎市 ●管理者：岡崎市 ●規模：0.45ha ●年代：平成11(1999)年 ●その他：土木学会デザイン賞(2002)優秀賞	雨や日差しを避けるための屋根を持つ駅前広場。交通機能に特化することなく、ポケットパーク的な空間が設けられるなど、人が滞留するための工夫がなされている。



■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 73 	No. 74 	地形活用型 (水系)	73	ちごのくち 児ノ口公園	●所在地： 愛知県豊田市 ●管理者： 豊田市 ●規模： 1.9ha ●年代： 平成8(1996)年 ●その他： 土木学会デザイン賞(2004)最優秀賞	それまでにあったプールや野球場のある公園を再整備し、地下化されていた川を再生し、自然豊かな日本の原風景を創出した公園。地域のお年寄りの強い要請により改修が進められ、管理・運営も住民主体で行われている。
No. 75 	No. 76 				歴史環境 活用型	74
		一体整備 共同型	75	宝ヶ池公園	●所在地： 京都府京都市左京区 ●管理者： 京都市 ●規模： 62.7ha ●年代： 昭和39(1964)年 ●その他：	江戸時代に灌漑用貯水池として作られた宝ヶ池を中心に、その周辺一帯を整備した自然を活かした公園。戦時下では防空緑地となったが、戦後、隣接地に国立京都国際会館が建設され、合わせて公園整備が進められた。
No. 77 	No. 78 	歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	76	まるやま 円山公園	●所在地： 京都府京都市東山区 ●管理者： 京都市 ●規模： 9.0ha ●年代： 大正2(1913)年 ●その他： 国名勝	太政官布達による公園。八坂神社の東部に広がり、園域は八坂神社、知恩院に隣接する。自然の丘陵を利用して回遊式日本庭園や「祇園枝垂桜」に代表される桜の名所でもあり、歴史性を継承した公園となっている。
		地形活用型 (水系)	77	中之島公園	●所在地： 大阪府大阪市北区 ●管理者： 大阪市 ●規模： 10.6ha ●年代： 明治24(1891)年 ●その他：	明治期に大阪府で初めて誕生した公園。堂島川と土佐堀川にはさまれた立地条件を活かし、都心のオアシスを創出している。中央公会堂、府立中之島図書館などの重厚な建築物が緑に映え、美しい景観を見せている。
No. 79 	No. 80 	歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	78	大阪城公園	●所在地： 大阪府大阪市中央区 ●管理者： 大阪市 ●規模： 107.7ha ●年代： 昭和6(1931)年 ●その他： 日本の歴史公園100選	大正13年より、軍用地であった大阪城跡地を借りて公園整備を推進し、現在では広大な敷地を誇る。多くの重要文化財が残存し、一方では、緑豊かな市民の森などが整備され、都市のオアシスとなっている。
		空間利用型 ・ 戦災復興	79	服部緑地	●所在地： 大阪府豊中市、吹田市 ●管理者： 大阪府 ●規模： 126.3ha ●年代： 昭和25(1950)年 ●その他：	千里丘陵の西側に位置する、ゆるやかな起伏に富む公園。昭和初期から整備を開始し、戦中は防空空地などとなったが、オープンスペースとして位置づけられた空間は、再び公園として整備された。
		空間利用型	80	万博記念公園	●所在地： 大阪府吹田市 ●管理者： 独立行政法人日本万国博覧会記念機構 ●規模： 259ha ●年代： 昭和46(1971)年 ●その他：	日本万国博覧会(大阪万博)の跡地を利用して整備された公園。各国展示館跡は自然文化園とし、わが国の造園技術の粋を集めた日本庭園はそのまま活かすなど、博覧会開催時の施設も活用されている。



■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 81 	No. 82 	地形活用型	81	六甲山高山植物園	●所在地： 兵庫県神戸市灘区 ●管理者： 阪神電気鉄道株式会社 ●規模： 5.0ha ●年代： 昭和8(1933)年 ●その他：	植物学の牧野富太郎博士の指導を受け開園した。海拔865mに位置するため年平均気温は北海道並であり、この気候を利用した植物園として、世界の高山植物、寒冷地の植物など約1,500種の植物を栽培している。
No. 83 	No. 84 				地形活用型	82
		地形活用型	83	ふたたび再度公園及びふたたび永久植生保存地	●所在地： 兵庫県神戸市中央区 ●管理者： 神戸市 ●規模： 51.5ha ●年代： 昭和12(1937)年 ●その他： 国登録記念物、日本の歴史公園100選	六甲山地、再度山頂上の北に位置する公園で、「再度公園及び再度山永久植生保存地」として国の登録記念物となっている。修法ヶ原池畔は六甲連山屈指の紅葉の名所。瀬戸内海国立公園の区域に含まれる。
No. 85 	No. 86 	空間利用型	84	浜手緑地	●所在地： 兵庫県姫路市広畑区 ●管理者： 姫路市 ●規模： 22ha ●年代： 昭和44(1969)年 ●その他：	臨海部の工業地帯とその後背地域における住民の生活環境の保全を図るため、郷土種による緑化がはかられた緩衝緑地。その空間を有効活用し、周辺住民のレクリエーションの場所としての利用が図られている。
		歴史環境活用型 ・ 太政官布達	85	奈良公園	●所在地： 奈良県奈良市 ●管理者： 奈良県 ●規模： 502.1ha ●年代： 明治13(1880)年 ●その他： 国名勝	貴重な歴史・文化遺産である東大寺、興福寺、春日大社、正倉院などを包蔵する、他に類例のない歴史公園。これら歴史資源とそれらをとりにく雄大で豊かな緑の自然美が調和し、古都奈良に相応しい風景となっている。
No. 87 	No. 88 	一体整備共同型	86	岸公園	●所在地： 島根県松江市 ●管理者： 松江市 ●規模： 2.8ha ●年代： 平成11(1999)年 ●その他： 土木学会デザイン賞(2003)最優秀賞	宍道湖畔に作られた県立美術館前に広がる芝生を中心とした親水公園。宍道湖に沈む夕日と、美術館の現代建築様式、園内の彫刻群とが織り成す風景の眺望スポットとなっており、美術館と公園の一体化が成功している。
		地形活用型 (水系)	87	西川緑道公園	●所在地： 岡山県岡山市 ●管理者： 岡山市 ●規模： 1.7ha ●年代： 昭和49(1972)年 ●その他：	市内の中心部を南北に流れる西川用水の兩岸を緑道として整備された公園。水系を効果的に活用した総延長2.4kmの緑豊かな緑道には、水景施設や休養施設を配し、散歩道として、また憩いの場として親しまれている。
		歴史環境活用型	88	円通寺公園	●所在地： 岡山県倉敷市 ●管理者： 倉敷市 ●規模： 6.6ha ●年代： 昭和49(1974)年 ●その他： 県名勝	良寛が修行したことで有名な円通寺を中心に広がる公園。開山堂などの寺院や庭園など歴史性が継承されている。また、白樺山の頂上にあることから、玉島の古い町並みや瀬戸内海が見渡すことができる。

■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 89 	No. 90 	歴史環境 活用型 ・ 戦災復興	89	広島平和記念公園	●所在地： 広島県広島市中区 ●管理者： 広島市 ●規模： 12.2ha ●年代： 昭和29(1954)年 ●その他： 日本の歴史公園100選	1949年の「広島平和記念都市建設法」の制定にともない、爆心地に近い広島市中区に整備された平和公園。戦争の歴史を象徴的に伝えている。設計は、丹下健三東大助教授（当時）ほか3名の共同作品となっている。
		歴史環境 活用型 ・ 戦災復興	90	縮景園	●所在地： 広島県広島市中区 ●管理者： 広島県 ●規模： 4.7ha ●年代： 昭和15(1940)年 ●その他： 国名勝、日本の歴史公園100選	広島藩主別邸の庭園として築成され、昭和15年に浅野家から広島県に寄贈、名勝にも指定された。戦中、原爆によって壊滅状態になったが、県教育委員会が戦災前の景観に復すべく整備され、歴史性の継承が図られている。
No. 91 	No. 92 	歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	91	栗林公園 <small>りつりん</small>	●所在地： 香川県高松市 ●管理者： 香川県 ●規模： 75.3ha ●年代： 明治8(1875)年 ●その他： 国特別名勝、日本の歴史公園100選	太政官布達による公園。緑濃い紫雲山を借景に6つの池と13の築山で構成された名園は、「一步一景の美」と称賛されている。国の特別名勝にも指定されており、歴史的な景観を良好な形で今に残している。
		歴史環境 活用型	92	玉藻公園 <small>たまも</small>	●所在地： 香川県高松市 ●管理者： 高松市 ●規模： 8.0ha ●年代： 昭和30(1955)年 ●その他： 国史跡	天正15(1587)年築城着手された瀬戸内海に臨む66haの高松城（玉藻城）の天守閣跡を含めた部分を公園整備。全域を老松が覆い、藩主住居・政庁の跡地に建つ数寄屋建築の披雲閣には仕立て松植栽の見事な庭がある。
No. 93 	No. 94 	交通広場	93	丸亀駅広場	●所在地： 香川県丸亀市 ●管理者： 丸亀市 ●規模： 1ha ●年代： 平成4(1992)年 ●その他：	連続立体交差事業に伴い再整備された駅前広場。隣接する市立美術館など公共施設との連続性が図られるよう、デザインに配慮がなされている。歩行者空間が広く取られ、イベントの開催等にも使用されている。
		歴史環境 活用型 ・ 太政官布達	94	琴弾公園 <small>ことびき</small>	●所在地： 香川県観音寺市 ●管理者： 香川県 ●規模： 38.7ha ●年代： 明治30(1897)年 ●その他： 国名勝	琴弾山と有明浜一帯が公園区域。園内に砂絵「寛永通宝」があり、琴弾山々頂からの展望が見所となっている。園内には琴弾八幡宮など名所旧跡が点在。昭和11年名勝指定。歴史環境の継承が図られている。
No. 95 	No. 96 	歴史環境 活用型	95	広瀬公園	●所在地： 愛媛県新居浜市上原 ●管理者： 新居浜市 ●規模： 3ha ●年代： 昭和45(1970)年 ●その他： 県名勝	住友グループの基礎を確立した広瀬幸平が建設した私邸と庭園などを、昭和45年に広瀬家から新居浜市に寄贈された。現在は公園として歴史環境の保全、活用が図られている。
		交通広場	96	門司港(レトロ広場) <small>もじ</small>	●所在地： 福岡県北九州市門司区 ●管理者： 北九州市 ●規模： 0.6ha ●年代： 平成5(1993)年 ●その他： 国重文(駅舎)	門司港レトロ地区のシンボルである大正期に建てられた九州で最も古い木造の駅舎との調和に配慮した駅前広場。ネオ・ルネッサンス様式の駅舎と噴水のある広場が融合し、美しい景観を創りだしている。

本画像については著作権所有者の意向によりPDF版には掲載できません






■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 97 	No. 98 	地形活用型 (水系)	97	ひびきなだ 響灘緑地	●所在地：福岡県北九州市若松区 ●管理者：北九州市 ●規模：196ha ●年代：昭和43(1968)年 ●その他：	「水・緑・そして動物たちとのふれあい」を基本テーマとした市内最大の公園。変化に富んだ水際が特徴である頼田貯水池を中心に、山林や原野などの自然資源を活かした公園づくりが行われている。
		地形活用型 (水系)	98	海の中道海浜公園	●所在地：福岡県福岡市東区 ●管理者：九州地方整備局海の中道海浜公園事務所 ●規模：249ha ●年代：昭和56(1981)年 ●その他：	九州地方の広域レクリエーション需要への対応を目的に設けられた国営公園。博多湾と玄海灘を隔てる半島、通称「海の中道」の良好な自然環境と雄大な景観を生かした大スケールでの整備がなされている。
No. 99 	No. 100 	空間利用型 ・ 太政官布達	99	おおほり 大濠公園	●所在地：福岡県福岡市中央区 ●管理者：(財)福岡県公園管理センター ●規模：39.2ha ●年代：昭和4(1929)年 ●その他：	入り江であったこの地を福岡城の外堀として利用したことにはじまり、昭和初期の東亜勧業博覧会を機に公園として整備。敷地の半分以上を池面で占め、景観要素として有効に活用。全国有数の水景公園となっている。
		地形活用型 ・ 戦災復興	100	南公園	●所在地：福岡県福岡市中央区 ●管理者：福岡市 ●規模：27ha ●年代：昭和28(1953)年 ●その他：	緑に囲まれた丘陵地の地形を活かし、博多湾や福岡市内などを一望できる公園として整備。南公園エリア、動物園エリア、植物園エリアで構成されている。南公園エリアは風致地区として緑深い樹林を形成している。
No. 101 	No. 102 	公開空地等	101	アクロス福岡	●所在地：福岡県福岡市中央区 ●管理者：(財)アクロス福岡 ●規模：1.4ha(敷地面積) ●年代：平成7(1995)年 ●その他：	県庁跡地開発による複合施設。建物前面の天神中央公園の緑との連続性を重視し、建物周辺の平面的な植栽だけではなく、建物そのものの景観を山のイメージに演出するため、階段状の屋上庭園として工夫されている。
		地形活用型 (水系)	102	長崎水辺の森公園	●所在地：長崎県長崎市 ●管理者：長崎県 ●規模：6.5ha ●年代：平成16(2004)年 ●その他：グッドデザイン賞(2004)金賞 土木学会デザイン賞(2006)優秀賞	埋立によって生じた用地を活用し、都心部に不足しているオープンスペースを確保する目的で整備された長崎の新しい顔となる親水空間。水辺と街とをプロムナードや特徴的な橋梁で結びつけている。
No. 103 	No. 104 	歴史環境 活用型	103	大村公園	●所在地：長崎県大村市 ●管理者：大村市 ●規模：21.4ha ●年代：昭和54(1979)年 ●その他：日本の歴史公園100選、全国さくら100選	大村藩主の居城、玖島城跡に歴史環境を活用して整備された公園。三方を海に囲まれ、1599年の築城時の見事な石垣がほとんど当時のまま残っている。現在は花の名所として、「全国さくら百選の地」に選ばれている。
		空間利用型	104	別府公園	●所在地：大分県別府市 ●管理者：別府市 ●規模：27.3ha ●年代：昭和52(1977)年 ●その他：日本の歴史公園100選	別府市役所に隣接する市民の憩いの場。自衛隊駐屯地の移転により返還された土地を活用し、昭和天皇御在位50年記念公園として整備。市の中心にあることから、年間を通して各種イベント会場として活用されている。



■【公園分野】規範事例候補リスト

主な写真		分類	No.	名称	概要・沿革	特徴
No. 105 	No. 106 	歴史環境 活字型 ・ 太政官布達	105	のういけ 納池公園	●所在地： 大分県竹田市 ●管理者： 竹田市 ●規模： 1.2ha ●年代： 明治6(1873)年 ●その他： 県名勝	慶長年間からの遊楽地で知られ地盤 国有公園に指定された由緒ある庭園。 明治6年に太政官布達により地域公園と され、歴史性の継承が図られている。 約3分の1を湧水池が占め、老杉が生 い茂る天然の日本式庭園。
		歴史環境 活字型	106	特別史蹟公園 さいとばる 西都原古墳群	●所在地： 宮崎県西都市 ●管理者： 宮崎県 ●規模： 61ha ●年代： 昭和42(1967)年 ●その他： 国史跡、日本の歴史公園100選	4～7世紀頃に築造された多くの様々 な形をした古墳群を活かした公園。昭 和27年に国特別史跡に指定され、わが 国初の「風土記の丘」として整備され た。必要以上の施設は設けず、周辺 の農村風景と一体となっている。
No. 107 		空間利用型	107	沖縄記念公園 海洋博覧会地区	●所在地： 沖縄県国頭郡本部町 ●管理者： 沖縄総合事務局国営沖縄記念公園事務所 ●規模： 77ha ●年代： 昭和51(1976)年 ●その他：	沖縄国際海洋博覧会を記念し、その 跡地を活用して整備された国営公園。 沖縄の美しい海との調和や、その温暖 な気候を活かした空間づくりがなさ れ、現在では、沖縄本島北部の観光の 拠点としての役割を果たしている。
※特記無き写真は、大日本コンサルタント株式会社が撮影				注記)	●その他： 受賞歴や文化財指定等について表記 土木学会デザイン賞・デザイン賞…土木学会景観・デザイン賞	

## ●公園分野における規範事例選定の考え方

### (1) 事例選定のポイント

#### ① 選定対象

- ・前項で抽出した規範候補（107 事例）から選定した。

#### ② 選定のポイント

部会において協議した結果を踏まえ、規範事例の選定に関するポイントを以下に整理した。

##### 【ポイント1 自然資源の活用】

- ・公園におけるデザインを評価する上で、地形に対するデザインや、水を活かしたデザインなど、計画・設計の段階でいかに自然の地形と水を活かす工夫がなされ、気持ちのよい空間が作られているかが重要である。

##### 【ポイント2 成立過程における工夫】

- ・古くからの名所としての価値や、元々あった歴史的な資源を生かし、どのようにして近代の公園として整備を行ったのか、時代の要請による土地利用の転換や施設の転用による公園の整備など、公園の由来やその成立のためのプロセスについて評価がなされる。

##### 【ポイント3 周辺地域との関わり】

- ・公園と周辺地域との関わりや、公園が地域の特徴を決定づける要因となっていること、地域住民との協働により、地域の状況に即した公園づくりが行われていることなどの観点も重要である。

##### 【ポイント4 新たな風景の創出】

- ・新たな空間を創出し、公園としてつくられたもので、その空間を作り出すための手法や、新たな風景的価値を創出することについて知恵が絞られているものが評価に値する。

##### 【ポイント5 公園群としての配置（ネットワーク）】

- ・単体の公園としてではなく、コミュニティ形成の観点から計画的に配置された「公園群」としてトータル的な公園・緑地の配置計画の好事例について取り上げる。

上記のポイントを踏まえ、以下の項目に着目した規範事例を選定した。

- 1) 歴史資源を保全・活用した公園
- 2) 空間・施設を転用した公園
- 3) 新たな風景的価値を創出した公園
- 4) 臨水部（川・港）における公園
- 5) 公園群（ネットワーク）
- 6) 市民参加によりつくられた公園

## (2) 事例選定の考え方

公園部会における規範事例選定の議論の焦点は、日比谷公園を選定するか否かであった。明治36年に開園した日比谷公園は、明治の市区改正期に生まれた日本最初の本格的近代公園である。その歴史的な位置づけ、古典的造園デザインとしての価値、日比谷公会堂や松本楼など都市施設を備えた公共性の高さ、そして何よりも日比谷一帯の官庁・オフィス街に貴重な緑とオープンスペースを提供し続けている公園本来の役割。日比谷公園こそ、正統派都市公園の代表選手であることはまちがいない。

しかし議論となったのは、これが将来の土木デザインの規範としてふさわしいか、ということであった。土木が扱う都市や地域という視点にたつと、今後求められる公園とは、四周を街路で閉じられ、内部に園路、樹木と花、パーゴラ、池と噴水、ベンチ、遊具、広場やグラウンドなどをとりそろえたステレオタイプではない。これまで全国に造られ続けてきた数多くの地区公園や近隣公園の類いは、多かれ少なかれ、日比谷公園の変形ミニチュア版であると言ってよい。これからの土木デザインの規範となる公園は、近代以降に確立されたステレオタイプの空間ではなく、都市や地域の風景の核としての空間であり、周囲に対してより開かれた空間である。自己完結したレクリエーション空間としてではなく、まちづくりや風景づくりのよりどころとなり得る場所でなければならない。

以上のように考えて、あえて日比谷公園を外した。そして、必ずしも都市計画法で規定される都市計画施設としての公園にこだわることなく、これからのまちづくりや風景づくりにつながるような発想やコンセプト、手法、デザイン体制、運営手法などを含むと考えられる事例を、新旧にかかわらず多様にとりそろえる、という方針をたて、最終的に以下の11事例を選定した。

西都原古墳群は、国の特別史跡である古墳群を中核とする史跡公園であるが、周囲の農地と自然に連続し、むしろ無数の古墳がとけこんだ田園公園というべき空間である。周囲の開発規制、農業振興などの景観保全策があわせて用いられていることも重要である。

日比谷公園を外した一方で、明治の太政官制公園を出自とする上野公園を選んだ。上野の山は近世の名所であったが、その変化に富んだ地形や水をベースに、寺社、美術館や博物館などの文化施設、大学などが立地し、総合すれば文化公園都市ともいうべき都市空間を形成している点に、規範性を見いだせる。

砧公園は、戦前の大都市圏計画としての東京緑地計画の名残りである。地域計画的観点からの広域的公園配置論は今後とも必要な視点、と考えるがゆえの選定である。あわせて掲載した水元公園も東京緑地計画を出自とする。両公園とも、水系をとりこみ、生かしている点に注意してほしい。

アルテピアッツァ美唄は、彫刻家安田侃氏の彫刻を屋内外に展示する美術空間である。廃校となった小学校を改修して展示室に利用し、周囲の自然と一体となった質の高いランドスケープデザインを敷地全体に展開し、市民を中心としたNPOが運営管理にあたっていることなど、今後の新しい公園のありかたを考えるうえで示唆を得る点が多い。

古河総合公園は、戦後干拓によって水田となり、その後打ち捨てられて荒廃していた御所沼を復元し、その御所沼を核にして地域の原風景を再生した公園である。水系を軸にした原風景再生という方法論もさることながら、公園の運営管理にあたってパークマスターという独自の制度を用いていることも大きな特徴である。

モエレ沼公園は、旧豊平川の河跡湖に接する廃棄物処理場の跡地に、公共事業の発生残土を利用しながら築いた公園である。全体は彫刻家イサ



ム・ノグチにより構想され、大地の彫刻的造形ともいべき雄大なデザインが展開されている。デザインコンセプトの独自性はもちろん、廃棄物処理の跡地を公園化するという事業の経緯もユニークである。

長崎水辺の森公園は、おそらく日本では横浜の山下公園以来の本格的な臨港公園であり、その完成によって、斜面地にひろがる長崎市街から港周辺をめぐる歩行系ネットワークが創出され、まさに格段の広がりをもたらされた。都市計画、造園、土木の専門家が計画から竣工まで一貫してプロジェクトを見守る体制をとり、空間全体が総合的にコーディネートされている点も特記すべきであろう。

復興小公園は、空間のデザインという点では先述したステレオタイプの代表格ではある。しかし、小学校とセットで小公園を配置し、地域の教育、コミュニティ、防災などの拠点にするという考え方は計画論としてユニークであり、再評価に値するアイデアである。

多摩・港北ニュータウンは、緑地をネットワークとして配置することによって地区を構造化するとともに、歩行動線とレクリエーション空間を生み出している点で、いまや広域的公園計画としての古典的価値を有している。とくに港北ニュータウンにおいては、地形水系と地区構造を密に連動させ、かつ既存の樹林を積極的に保全しネットワークに組み込むことによって、多摩よりも完成度の高い緑地のネットワークが実現している。

勝山の大清水空間は、公園ではなく路地・広場である。しかし、もともと町全体にあたりまえのように見られたものの、現在暗渠化している水路を街路や広場に復活させ、水をよりどころにしてオープンスペースや散歩道を展開していくという手法は、今後のまちづくりにおいて有益な示唆を与えるところが多い。

最後の児ノ口公園は、運動施設と遊具を備えていた典型的な地区公園を、

近自然型工法を用いた河川の復活を基軸にして「野生化」してしまった公園である。実現に際しての、市民と事業主体である市との協同関係を含めて、次代の公園のあり方やつくり方を考えさせられる事例である。

なお、山下公園と隅田公園がそれぞれ港湾編と河川編の規範事例として選定されている。機能優先で整備しがちな水辺空間を公園として積極的に市民に開放することが、港湾、河川に関わるプランニングとして優れたものであるとの位置づけであろう。無論、公園の規範としても参照すべき事例であるので、こちらもご覧いただきたい。

土木デザイン集成編集小委員会 街路・公園部会長  
東京大学大学院工学系研究科社会基盤学専攻  
中井 祐

【公園分野】規範事例一覧

区分		事例対象	テーマ（副題）	特 徴
歴史資源の 保全・活用	歴史的景観の 保全・継承	西都原古墳群 (宮崎県)	古墳群と一体的に自然・田園景観 を取込んだ空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大地に点在する古墳群と周辺の自然環境や農地、作り込みすぎないように配慮された公園施設が一体となり、優れた景観を形成</li> <li>・古墳群の特徴的な風景を活かすため、古墳の間を縫うように園路が配置され、草地の管理にも特に配慮がなされている</li> </ul>
	近世名所の 近代化・文化化	上野公園 (東京都)	近世の名所を踏襲して文化施設 を集約した近代都市公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・近世から続く「名所」を引き継ぎ、近代化施策により都市公園として、現在では、文化・芸術の集合地域として発展を遂げている</li> <li>・都市の中に残された台地と水辺、それらを取り巻く豊富な緑、様々な文化施設、休み処により、多くの人でにぎわう名所となっている</li> </ul>
空地転用 ・ 施設転用	計画により担保された 空間の転用	砧公園 (東京都)	グリーンベルト構想により位置 づけた自然地形を活かした緑地	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「東京緑地計画」における環状緑地帯の一角を担うことを目的に用地が担保され、防空空地や農用地、ゴルフ場を経て公園として整備</li> <li>・残存する地形、既存の樹木等を活かし、心地よい広がりを持った空間を形成</li> </ul>
	施設の転用	アルテピアッツァ美唄 (北海道)	廃校を活用して創造した芸術空 間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・彫刻家安田侃氏の監修により、廃校となった旧校舎、体育館などを活用し、自然や地域の歴史と彫刻作品の融合した空間として再生</li> <li>・周辺の山里の美しい風景と園内のランドデザイン、水景施設、安田氏の彫刻、旧校舎等が見事に調和</li> </ul>
風景的価値 の創出	歴史的環境としての 原風景の再生	古河総合公園 (茨城県)	原風景の再生と新たな名所づく りを目指した交流空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・戦後の土地改良事業により農地化された御所沼の再生と、周辺の風景との連続性を意識</li> <li>・管理運営の専門家であるパークマスターの配置や、「公園づくり円卓会議」など管理運営手法に工夫</li> </ul>
	彫刻的な アースワーク	モエレ沼公園 (北海道)	広大な敷地を活かして大胆に造 形した大地のアート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ゴミ処分場の跡地において、彫刻家イサム・ノグチによるマスタープランに基づき「全体をひとつの彫刻」とみなして整備された公園</li> <li>・造成のデザインを彫刻的に扱い、単純な形にデフォルメされた施設をダイナミックに公園全体に配置、新たなランドスケープが創出</li> </ul>
水辺	歴史環境を一体化した 港湾空間	長崎水辺の森公園 (長崎県)	まちと港をネットワークさせた 水辺の空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地形的制約から広い空間の乏しかった臨港部に、貴重な水辺のオープンスペースを創出</li> <li>・海を望む「水の庭園」や運河沿いの「水辺のプロムナード」における水際の処理、運河を跨ぐ橋梁群、ゾーンに応じた照明デザイン</li> </ul>
	震災復興	隅田公園（東京都）	日本初の本格的な河岸公園	（河川編に掲載）
		山下公園（神奈川県）	港と市街地を緩やかにつなぐ臨 海公園	（港湾編に掲載）
ネットワーク	コミュニティ プランニング	震災復興小公園 (東京都)	学校と公園を組み合わせ配置 した防災コミュニティ空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・不燃化された校舎と避難所ともなる小公園の一体的な整備</li> <li>・計画的な配置により地域コミュニティの形成を図った</li> <li>・小公園として52ヶ所が整備され、当時の面影を残し現存するのは元町公園のみである</li> </ul>
	オープンスペースの ネットワーク化	多摩ニュータウン(東京都) 港北ニュータウン(神奈川県)	街づくりのシステムとして計 画・実践されたオープンスペース	<ul style="list-style-type: none"> <li>・快適な住環境の形成を目的とした、地域環境に配慮したオープンスペースの計画と実践</li> </ul>
	ポケットパークによる 地域の履歴の復活	大清水空間 (福井県)	地域の歴史性をデザインし、ネッ トワークさせた小空間	<ul style="list-style-type: none"> <li>・旧市街の歴史的シンボルともいえる大清水源泉部、そこから流れるせせらぎ、街角の駐車場用地を活用した市民広場、交錯する細街路網、これらを一体的に整備することで勝山再生の基盤とした。</li> </ul>
市民参加	市民参加の公園づくり	児ノ口公園 (愛知県)	市民参加により原風景を復元し、 管理・運営している多自然型公園	<ul style="list-style-type: none"> <li>・暗渠化された河川を再生し、都市に水と緑を取り戻すことを目的として大改修が行われた近自然型の公園</li> <li>・お年寄りを中心に工事現場での市民参加が自然発生的にはじまり、住民主体の管理組織が誕生し、日常管理、催し物の運営へと発展</li> </ul>

規範事例集【公園編】

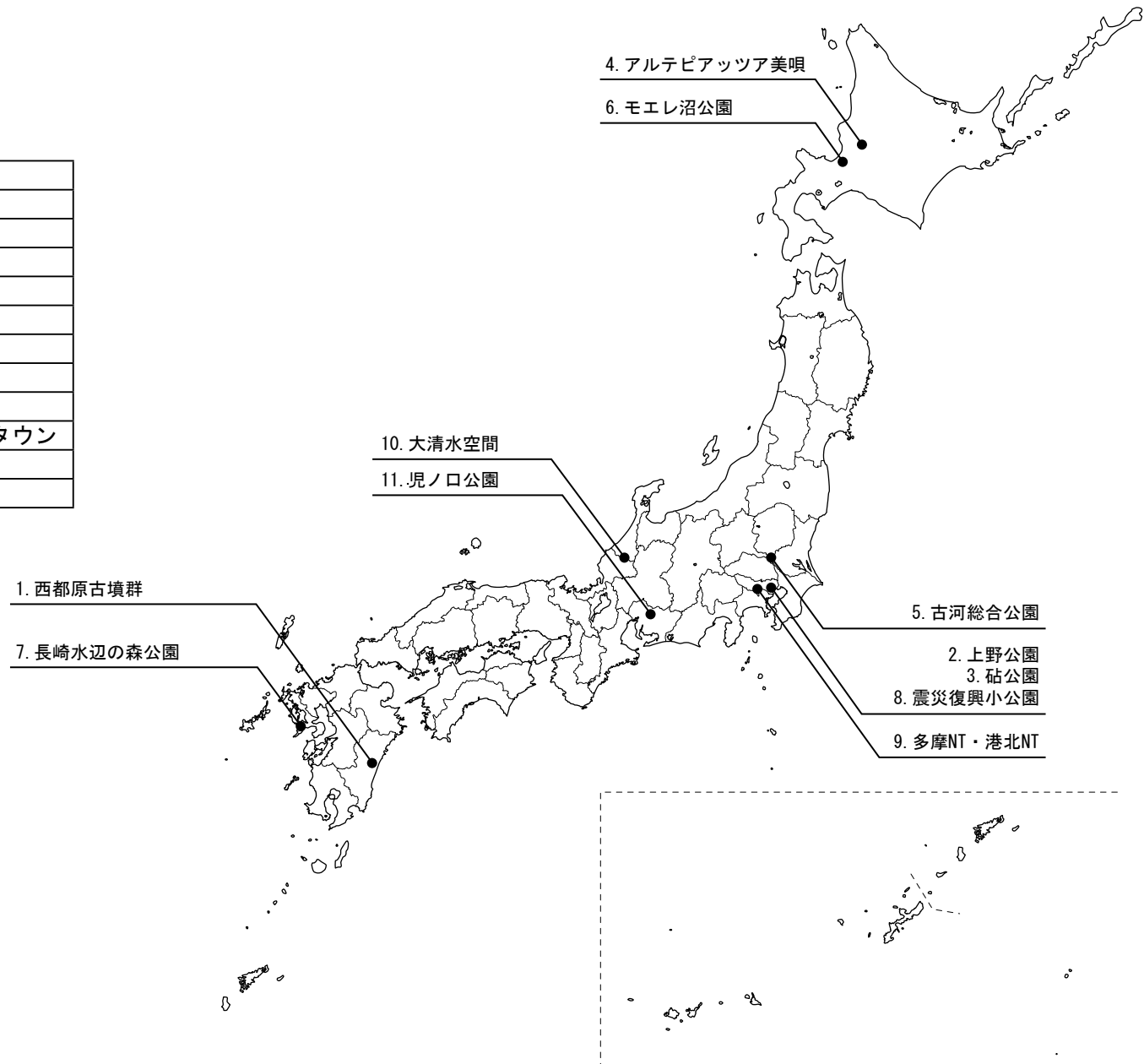


## 目 次

事例位置図【公園編】	001
1. 西都原古墳群	
／史跡である古墳群と自然・田園が渾然一体となった公園	002
2. 上野公園	
／江戸時代の名所を踏襲して文化施設を集約した近代的な都市公園	006
3. 砧公園／グリーンベルト構想を起源に持つ自然地形を活かした緑地	010
4. アルテピアッツァ美唄／廃校を活用して創造された芸術空間	014
5. 古河総合公園	
／原風景の再生と新たな名所づくりを目指した市民の交流空間	018
6. モエレ沼公園	
／広大な敷地を活かして大胆に造形した大地のアート	022
7. 長崎水辺の森公園	
／まちと港のネットワークを強化する水辺の空間	026
8. 震災復興小公園	
／小学校と公園を組み合わせ配置した防災コミュニティ空間	030
9. 多摩ニュータウン・港北ニュータウン	
／街づくりのシステムとして計画・実践されたオープンスペース	032
10. 大清水空間	
／水の小空間のネットワークによる旧城下町の再生	036
11. 児ノ口公園／川の再生を基軸とする都市公園の新しい姿	040
参考文献リスト	044
図版出典リスト	045

# 事例位置図【公園編】

No.	事例対象
1	西都原古墳群
2	上野公園
3	砧公園
4	アルテピアッツァ美唄
5	古河総合公園
6	モエレ沼公園
7	長崎水辺の森公園
8	震災復興小公園
9	多摩ニュータウン・港北ニュータウン
10	大清水空間
11	児ノ口公園





## 【諸元】

所在地：宮崎県西都市  
 面積：68.5ha（計画面積）  
 施設：古代生活体験館、このはな館、西都原考古博物館 他  
 事業主体：宮崎県  
 管理：宮崎県

## 【概要】

「風土記の丘」構想は、昭和40年に現在の文化庁文化財保護部が遺跡の保存と活用を図るために創設した施策である。その目的は、各地方における伝統ある歴史的風土的特性をあらわす

古墳、城址などの遺跡等が多く存在する地域の広域保存と環境整備を図り、この地域に地方文化の所産としての歴史資料、考古資料、民族資料を収蔵、展示するための資料館の設置等を行い、これらの遺跡及び資料等の一体的な保存及び普及活動を図ることである。

これは、従来の個別の指定史跡の公有化や整備にとどまらず、遺跡等を中心とした面積16万5千㎡以上の用地を公有化等により確保することを国庫補助の適用条件とするなどして、遺跡等

の文化財の集中的に分布する地域を対象として周辺の自然環境とともに総合的に保存・活用を図ることを目指すものである。

この構想は、昭和41年度から予算化され、その第一号として、西都原古墳群を中心とする西都原風土記の丘史跡公園は、昭和41年から44年にかけて整備された。

## 【沿革】

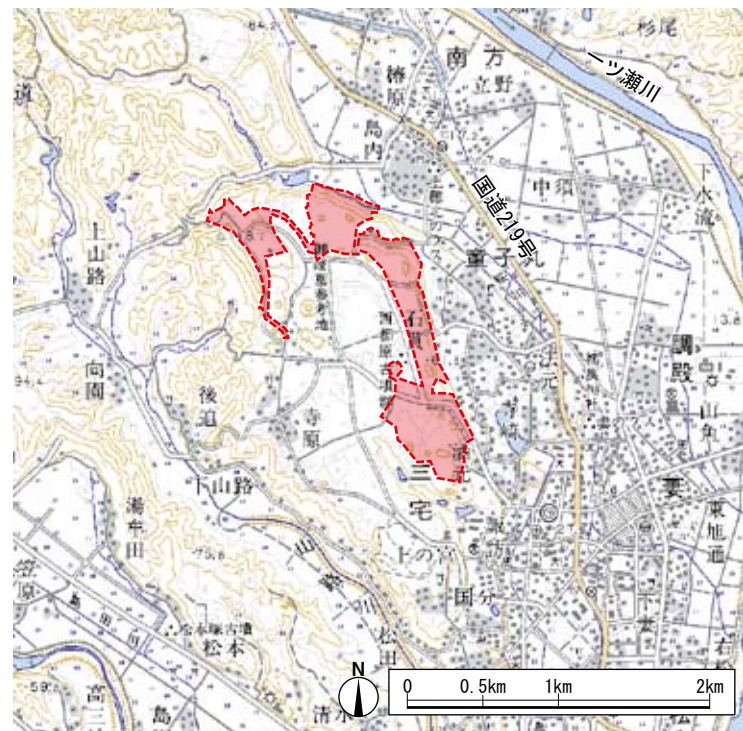
- |              |   |
|--------------|---|
| 4～7世紀（推定）    | 300有余ものさまざまな形をした古墳を築造                         |
| 大正元（1912）年   | 本格的な古墳の発掘調査開始                                 |
| 昭和19（1934）年  | 国の史跡に指定                                       |
| 昭和27（1952）年  | 国の特別史跡に指定                                     |
| 昭和41（1966）年～ | 風土記の丘第1号として、古墳と自然が調和した歴史的景観を維持保存する整備を実施       |
| 昭和42（1967）年  | 「西都原風土記の丘」史跡公園が開設                             |
| 昭和43（1968）年  | 西都原資料館が開館                                     |
| 平成17（1995）年～ | 古墳の保存修復、見学施設建設等再整備                            |
| 平成11（1999）年～ | 自治省のリーディング・プロジェクト事業により、西都原考古博物館ほか都市公園としての機能拡充 |
| 平成16（2004）年  | 老朽化した西都原資料館に代わり、西都原考古博物館がオープン                 |

## 【景観保全のためのしくみ】

- 文化庁  
 ：特別史跡（現状変更や保存に影響が出る開発などの制限）
- 宮崎県  
 ：県立自然公園（周辺農地等における開発規制）  
 ：農業振興地域（農地以外の土地利用を制限）
- 宮城県、西都市、地域住民  
 ：西都原協議会（大規模な工作物等を抑制）



鬼の窟古墳



S=1/50,000 位置図



### 【自然・田園景観との一体性】

古墳の周辺には農地（民有地）が広がり、古くから日常生活の中に古墳群が溶け込むように存在してきたことが見て取れ

る。現在でも農地と古墳の間には何の仕切りもなく、自然、田園と一体となった古墳群として良好な景観を形成している。

樹木も、古墳群の特徴をわかりやすく、また効果的に見ることができるよう位置を選んで配置されている。公園としての整

備も、特に大きな改変を行うことなく、古墳を縫うように園路が配置され、休憩施設も簡素なものを点在させることにより、

古墳群が、その場所に違和感なく、自然に存在しているようなたたずまいとなっている。



第三古墳群上空より



古墳群と隣接する農地



古墳を縫うような園路とさりげなく配置された休憩施設

### 【景観維持のための配慮】

昭和41年から行われた整備事業では、古墳の復原修理および古墳周囲の環境整備等を行うとともに、歴史的に貴重な資料を保存・公開する施設として、西

都原資料館が建設された。この資料館の建設に際しては、西都原の優れた歴史的景観と自然景観を損ねないように半地下式となっている。

整備地域以外の農地等においても、県立自然公園の指定による開発規制や、さらには農地に係るビニールハウスの設置の規制等、市民の努力と協力により

開放的な景観を維持している。当地域は古墳群だけでなく、その周囲の農地等を含めた一連の開放的な空間の中で、人工構造物の抑制および古墳景観と自然

景観・田園景観の一体化によって、優れた風景が形成されており、それが個性と魅力になっている。



S=1/10,000 特別史跡公園 西都原古墳群管理区域平面図





**古墳周辺の花畑** 古墳周辺にはナノハナやコスモスが植えられ、季節には多くの観光客が訪れる。



**西都原考古博物館からの眺め** 第3古墳群が見える。樹林、農地、古墳によって構成された景観となっており、電柱も見られない。公園周辺は農業振興地域に指定されており、また、地域の紳士協定によって大規模工作物も設置されていない。



**西都原考古博物館** 昭和43年に建設された西都原資料館は自然景観を損なわないように半地下式とされた。この資料館は老朽化により取り壊され、新たな施設として平成16年に建設された西都原考古博物館は、公園内でひととき突出した存在となっていることが残念である。



# 上野公園 / 江戸時代の名所を踏襲して文化施設を集約した近代的な都市公園



## 【諸元】

所在地：台東区上野公園  
 面積：53.4ha  
 施設：東京都立恩賜上野動物園、不忍池、国立科学博物館、東京都美術館、上野の森美術館、上野東照宮、台東区下町風俗資料館、水上音楽堂 等々  
 事業主体：内務省博物館  
 東京府  
 管理：東京都建設局  
 公園緑地部

## 【概要】

江戸幕府に信任の厚かった天海僧正の進言により、江戸城の鬼門封じとして建立された東叡山寛永寺の所領であったこの一体は「上野の山」と称され、サクラやハスの名所として知られる江戸庶民でにぎわう景勝の地であった。

この江戸から続く景勝地が公園化されたのは、明治6年「太政官布達」により、寛永寺境内地を公園として指定したことに始まる。幕末の彰義隊の戦争により荒れ野と化した上野の山は、病院・大学用地として準備が進められていたが、新政府の近代化政策の一環として、公園として整備されることとなった。

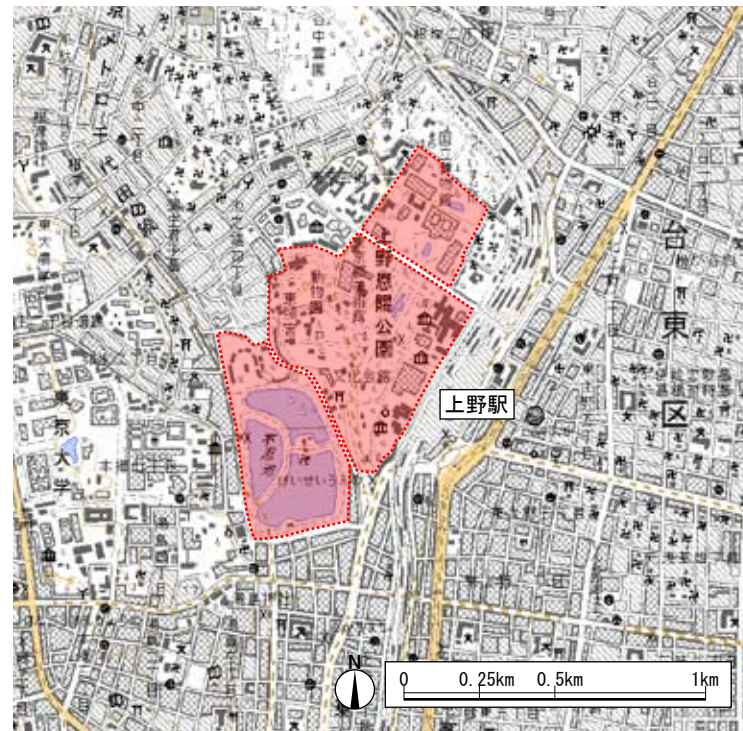
明治期の上野公園は「第1回 内国勸業博覧会」を期に、数多くの博覧会の開催地となり、このため、近代的施設が次々に建設され、これらは博物館や美術館に流用された。また、当地は文部省用地を兼ねていたことから、東京美術学校・音楽学校が相次いで開校し、現代にも続く「文化の森」として発展を遂げている。

## 【沿革】

- 寛永 2(1625)年 江戸幕府の要人、天海僧正の進言により東叡山寛永寺を建立
- 寛永 13(1636)年 このころから寛永寺でさくらの花見が行われる
- 元禄 12(1699)年 茶屋の設置が許可される
- 慶応 4(1868)年 彰義隊の戦争により、上野・下谷などが焼ける
- 明治 6(1873)年 太政官布達により寛永寺境内を公園に指定
- 明治 9(1876)年 公園建設完成・開園  
茶屋が撤去され、精養軒などが開業
- 明治 10(1877)年 第1回内国勸業博覧会を開催
- 明治 15(1882)年 動物園と国立博物館を設置
- 明治 22(1889)年 東京美術学校開校
- 明治 22(1890)年 東京音楽学校開校
- 大正 13(1924)年 東京市に払い下げられ、上野恩賜公園という名称となる
- 昭和 28(1953)年 水上音楽堂竣工、竹の台（大噴水）周辺整備
- 昭和 55(1980)年 下町風俗資料館が開館
- 平成 2(1990)年 不忍池浄化対策、周辺植栽整備



名所江戸百景 上野清水堂不忍池  
 (歌川広重画)



S=1/25,000 位置図



## 【上野公園周辺の地形】

上野公園とその周辺を含むいわゆる「上野の山」は、地形学上では山の手台と呼ばれる台地と東京低地の境にあたり、「上野台」と呼ばれる台地となっている。

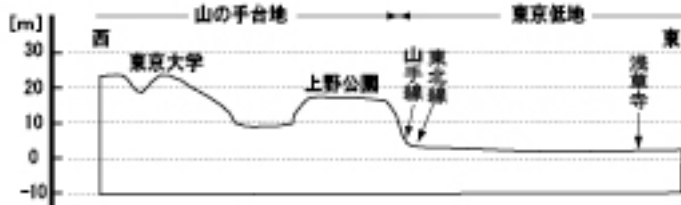
この場所にはいくつもの時代に渡る遺跡が存在し、そしてそれは、上野台の地質学的な成立過程と深い関わりを持っている。

縄文時代の不忍池は海であり、狩猟採集生活にうってつけなこの入江に人々が集落を構えていた。地形の隆起により海退が進み、海底だった低地が地表に姿を現したことにより、地盤が堅く眺望の利くこの高台は、時の権力者の占有地として受け継がれていった。

このような過程を経て形成された上野台を取り巻く台地・崖線・水辺という空間構造と景観こそが、後に当地が「名所」として歴史を刻んでいくことを決定づける要因となったのである。



上野公園付近の概略地形



上野公園付近の断面図



江戸不忍弁天ヨリ東叡山ヲ見ル図 近世に描かれた絵図にもみられるように、台地と崖地、水辺で空間が構成されている。



現在の上野公園 手前のハスに覆われた不忍池から台地・崖地方向を望む。

## 【名所としての上野の山】

いわゆる上野のお山と不忍池周辺が、現在まで引き継がれる「名所」として成立したのは、江戸時代のことである。江戸城の鬼門封じとして、東叡山寛永寺が創建されたことより、多くの参詣客が訪れ、当地はにぎわいを見せ始める。

上野の山にサクラが植えられたのは、寛永寺の建立を進言した天海僧正や、当時の幕府の文政面での実力者である林羅山が好んでサクラを植えたことに始まるといわれている。寛永期末には、全山がサクラで覆われるほどとなり、元禄頃になると、桜ヶ岡（現在の西郷像、清水堂のある台地）が花見の場として、一般庶民に公開されることとなった。

不忍池は、寛永寺創建に際し、比叡山麓の琵琶湖に見立てて、琵琶湖の竹生島を模して島を築き弁天堂作ったことにより、その名を馳せることとなった。その水辺の景観は、初夏のハス、夏の納涼、秋の月見など、季節により変化に富んでおり、浮世絵にも多く取り上げられた。

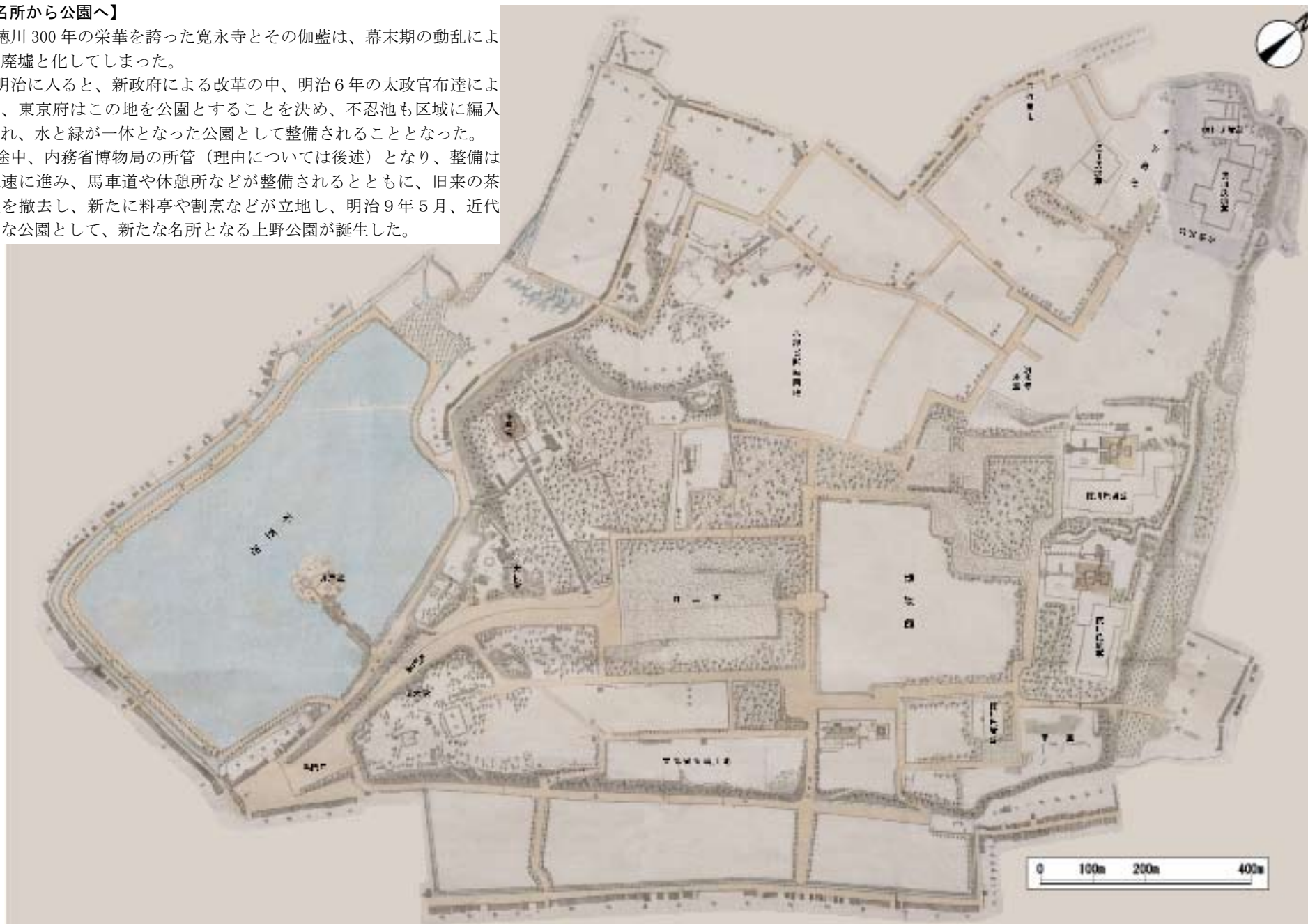
また、不忍池畔には茶屋等が立ち並び、庶民の社交の場として賑わいを見せていた。継承後としての上野のお山や不忍池と、遊興施設である茶屋等が一体となって、江戸随一の名所としての地位を確立していった。

### 【名所から公園へ】

徳川 300 年の栄華を誇った寛永寺とその伽藍は、幕末期の動乱により廢墟と化してしまった。

明治に入ると、新政府による改革の中、明治 6 年の太政官布達により、東京府はこの地を公園とすることを決め、不忍池も区域に編入され、水と緑が一体となった公園として整備されることとなった。

途中、内務省博物局の所管（理由については後述）となり、整備は急速に進み、馬車道や休憩所などが整備されるとともに、旧来の茶屋を撤去し、新たに料亭や割烹などが立地し、明治 9 年 5 月、近代的な公園として、新たな名所となる上野公園が誕生した。



S=1/10,000 明治初期の上野公園







## 【諸元】

所在地：東京都世田谷区  
 面積：39.1ha  
 施設：ファミリーパーク（芝生広場）、野球場兼競技場、小サッカー場、サイクリングコース、世田谷美術館、有料駐車場、バードサンクチュアリ 等  
 管理：東京都

## 【概要】

砧公園は、紀元 2600 年記念事業の一環として、首都東京の周辺に計画された 6 箇所の大緑地の内の 1 つであり、戦前の「東京緑地計画」における環状緑地帯計画の一角を担うことを目的に計画された公園である。

これらの大緑地は計画当初、有事を想定した、防空緑地としての役割を担うものであり、砧公園についても、戦時中は、食料増産のための農地として利用されたり、防空壕などが彫られるなどした。

戦後は、農地解放により、そ

の多くの土地が供出され、また、都営のゴルフ場となるなどの変遷を経て、現在は自然地形を活かした芝生広場と樹林で構成されたファミリーパークとして整備され、近隣住民の憩いの場となっている。

## 【沿革】

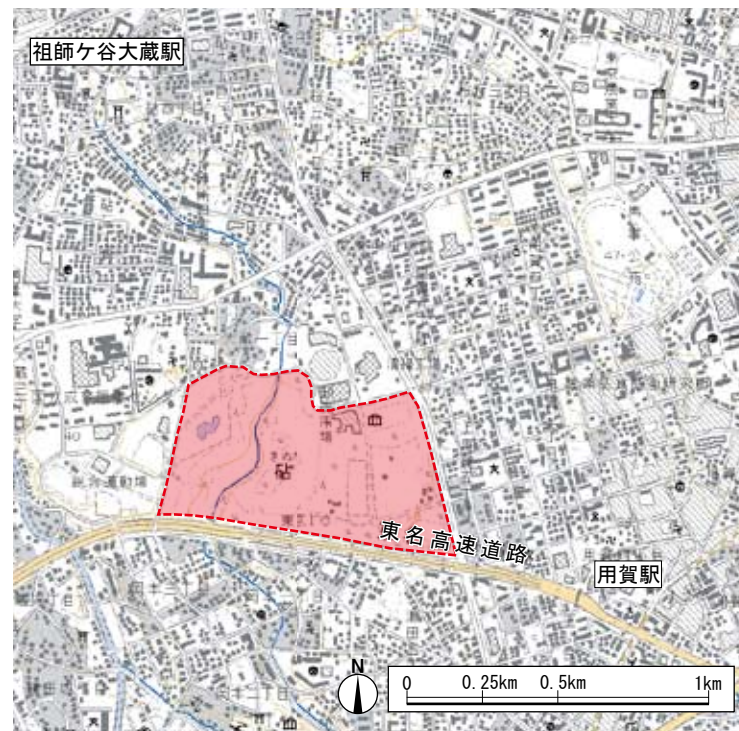
- 昭和 15(1940) 年 紀元 2600 年記念事業としての砧緑地の設置が東京府記念事業審議会で可決
- 昭和 16(1941) 年 用地買収終了、「勤労報国隊」により整地作業を開始
- 昭和 18(1943) 年 軍事・滑空・戦技訓練場の建設開始、一部区域（約 6 割）を農用地として利用
- 昭和 21(1946) 年 戦災復興用として苗圃での樹木育成の開始
- 昭和 22(1947) 年 失業対策事業として整地、草刈り等の開始
- 昭和 23(1948) 年 昭和 21 年に公布された「自作農創設特別措置法」により公園面積の 40% 以上を農地解放
- 昭和 24(1949) 年 野球場・野営場が新設
- 昭和 30(1955) 年 東京都砧ゴルフ場開設
- 昭和 32(1957) 年 砧公園開園
- 昭和 41(1966) 年 ゴルフ場を廃止し、既設公園に追加開園
- 昭和 61(1986) 年 世田谷美術館開館
- 平成 6(1994) 年 再生整備
- ～ 10(1998) 年 再生整備



自然地形を活かした緩やかな勾配の芝生広場



公園を縦断する谷戸川とそれを渡る吊橋



S=1/25,000 位置図



### 【東京緑地計画】

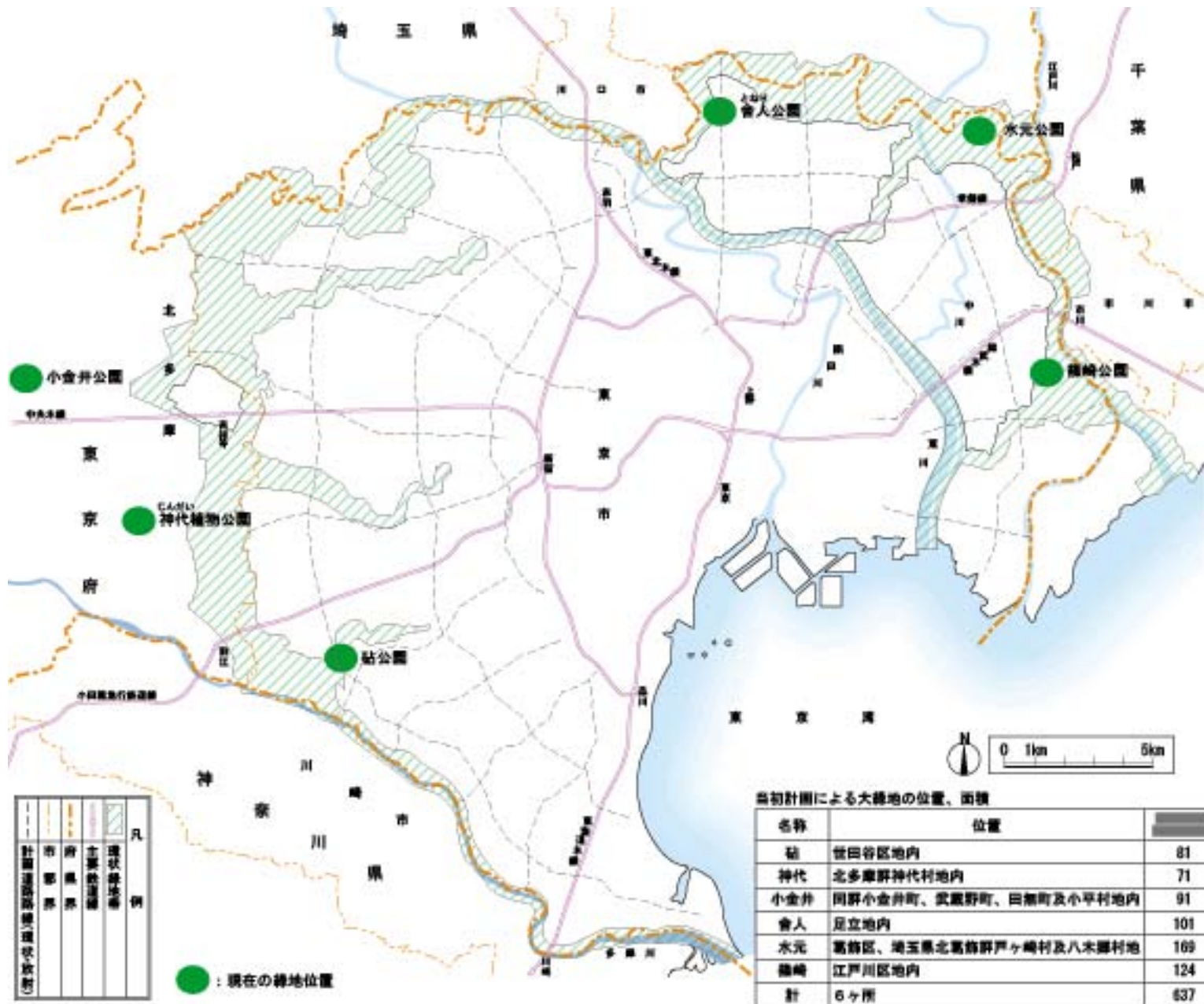
東京市では、昭和初期から人口の増加・都市の巨大化が起りはじめたことより、都市環境が悪化し、総合的な緑地計画が必要となってきた。これを受け、昭和7年、東京緑地計画協議会が発足し、公園その他の緑地計画の体系化を図ることとなった。この中で、都市の無制限な拡大を防ぐため、東京市の外周に沿って環状の緑地帯を設置する計画が定められた。

### 【大緑地の配置】

昭和15年、神武天皇即位2600年の記念事業として、当時の東京府は6ヶ所の大緑地の設置を決めた。その1つが後に砦公園となる砦緑地である。

大緑地は、以下の基本方針により計画された。①東京駅を中心とした半径20km圏内の環状緑地帯内に配置。②都市計画道路路線（環状・放射）、鉄道、軌道敷を等接または近接。③緑地相互の間隔は4～8km。④面積は各20万坪以上とし、地形地物の現状に応じ出来るだけ大きく。⑤各緑地内に、最小5万坪の平坦部を包含させ、付近に所在する大水面や水流に直接。

また、有事の際に防空的役割を発揮する防空的緑地の必要性も高まっていた。こうして、環状緑地帯計画の一環および防空的役割として6ヶ所の大緑地が計画された。





### 【地形を活かした広大な広場】

砧緑地は当初81haを有し、昭和17年度には全地域の整地を終了したが、戦中の食糧確保のために農地として利用されていた区域もあり、戦後、農地解放によって緑地面積の40%以上を減ずることとなった。

その後、昭和30年代の砧ゴルフ場として利用された時代を経て、そのゴルフ場のコースの芝生や起伏の変化を活かし、開放的な芝生広場を中心とするファミリーパークとして、砧公園が誕生した。

昭和41年の開園当時、自由に利用できる広大な芝生広場の存在は、他に類を見ない貴重なもので、その心地よさから、近隣住民の憩いの場として人気を博し、現在も砧公園のシンボリックな役割を果たしている。

大緑地の計画当初からの基本的な考え方である、「①固有の景観を永久に維持する」、「②現在の地形をなるべく変えない」、「③現存の樹木を保存するため立竹木もそのまま買収する」、といった点ののっとり、昭和15年の計画当初より現在に至るまで、基本的な緑地の地形や緑地を縦断する谷戸川の線形は変わっておらず、既存の樹木も大木となり緑陰を提供しており、谷戸川に向かい緩やかな勾配を描く芝生広場が自然地形を活かしながら快適な空間をつくり出している。



S=1/6,000 砧公園平面図

昭和の初めに計画された、東京の外周を取り巻く環状緑地計画は、最終的には、その全体的な完成は実現し得なかったものの、現在、周囲を高密度な市街地に囲まれた砧公園においては、都市の中に残存する貴重な緑空間として、大緑地を配置した当初の思想が、極めて大きな成果をもたらす結果となっている。



砧公園のシンボルである広大な芝生広場



みずもと

### 【水元公園】

環状緑地計画における6ヶ所の大緑地の1つである水元公園は、河川の名残である小合溜という大水面を中心に整備された公園である。小合溜から引いた大小の水路を園内に巡らせることによって、他の大緑地とは趣を異にする水郷景観をつくり出している。

また、貴重な水辺の植物はもとより、高さ20mにも達する約200本のポプラ並木や約2,000

本のメタセコイヤなど、都立公園としては最大の「森」を形成している。

砦公園と同様、水元公園についても、皇紀2600年記念事業として計画された当初規模の約169haに対し、40%以上が農地開放により面積縮小となったが、従来から風致地区の指定を受けるなど景勝地であったこの土地の特徴を活かした公園づくりが現在も行われている。

### 【諸元】

所在地：東京都葛飾区水元公園

面積：81.7ha

開園：昭和40年4月1日

施設：水生植物園、バードサンクチュアリ、屋外ステージ、少年キャンプ場、せせらぎ広場、冒険広場、有料駐車場等

管理：東京都



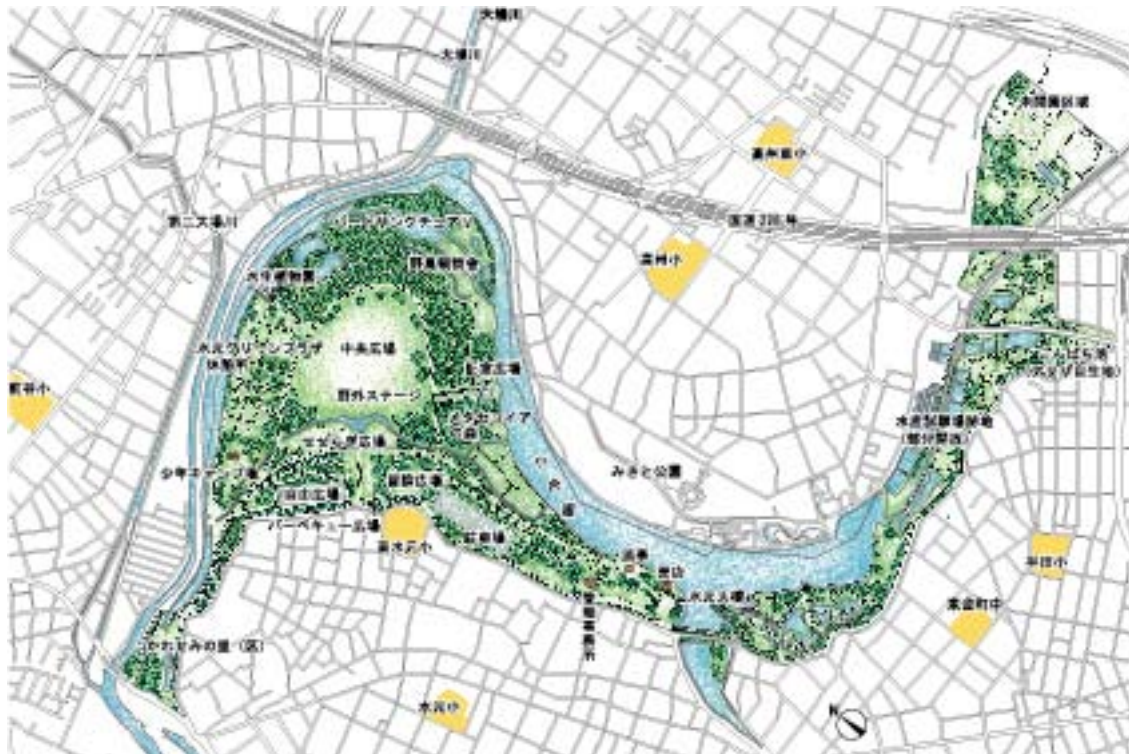
秋の水元公園



水際のポプラ並木



対岸のみさと公園 水元公園の東側の対岸には「みさと公園」があり、小合溜の水面と、これら公園の緑が一体となり、良好な水郷の風景を作り出している。



S=1/20,000 水元公園平面図



# アルテピアッツァ美唄 びばい / 廃校を活用して創造された芸術空間



## 【諸元】

所在地：北海道美唄市落合町  
 面積：約7ha  
 施設：アートのスペース、市民ギャラリー、野外芸術空間、カフェアルテ等  
 事業主体：美唄市  
 設計者：安田 侃（設計監修）  
 管理：NPOアルテピアッツァびばい

## 【概要】

美唄市はかつて、三井美唄炭鉱と三菱美唄炭鉱を擁する石炭の街として栄え、最盛期には人口9万人、本施設の元となる栄

小学校の生徒数も1,200人を数えたが、炭鉱閉山の影響等から人口は激減、在校生も最終的には10数名にまで減り、昭和56年に同市立東栄小学校への統合により廃校に至った。

廃校後、学校敷地には2階建ての木造校舎と屋内体育館が残され、校舎1階部分は市立栄幼稚園の園舎として、屋内体育館も地域住民に解放されたが、余り活用されていなかった。

こうした中、美唄出身でイタリア在住の現代彫刻家安田侃氏は、炭鉱で賑わっていた頃を彷彿とさせる校舎と自然に囲まれ

た環境を気に入り、市に対し、既存施設の活用により、美唄の史実と、そこに存在した人々の精神性を象徴的に示す場所とすることを提案した。同氏は、施設の全面的な監修に協力を約束し、同氏の彫刻作品をも展示するアルテピアッツァ美唄および周辺整備が実現したのである。

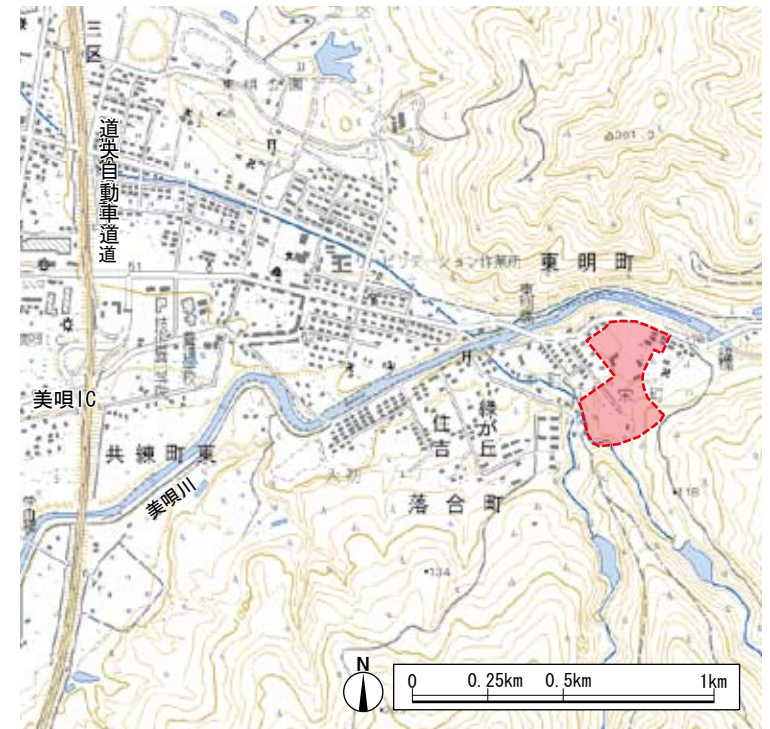
時代の盛衰を見守ってきた木造校舎や体育館が、自然や地域の歴史と彫刻作品の融合した芸術空間として再生され、今では美唄市を代表する芸術・文化施設として、市民や道内外での評価も高まっている。

## 【沿革】

- 昭和 38(1963)年 三井美唄炭鉱閉山
- 昭和 47(1972)年 三菱美唄炭鉱閉山
- 昭和 56(1981)年 市立東栄小学校との統合により栄小学校廃校
- 平成 3(1991)年 旧栄小学校の体育館を交流スペース・ギャラリーに改修
- 平成 4(1992)年 野外スペースを整備、アルテピアッツァ美唄オープン（7月）、初の演奏会を開催（11月）
- 平成 10(1998)年 旧栄小学校舎の改修工事、市民有志を中心とした「アルテピアッツァ友の会」発足
- 平成 11(1999)年 旧栄小学校2階に市民ギャラリー開設



現在のアルテピアッツァ美唄（左写真）と昭和30年頃の美唄市立栄小学校と炭坑住宅街の様子（右写真）



S=1/25,000 位置図



**【安田氏による監修】**

安田氏の監修により、現地モデルを活用し、周辺との調和等に配慮した園地の造成および施設配置等が実施されている。

現在も、安田氏は定期的に現地を訪れ、園地の拡張や部分的な改修などについて監修を行い、整備を進めている。



建設当時の様子 現地でモデルを配置するなどして、安田氏監修のもと、造成・施設配置等を実施している。

**【水の広場】**

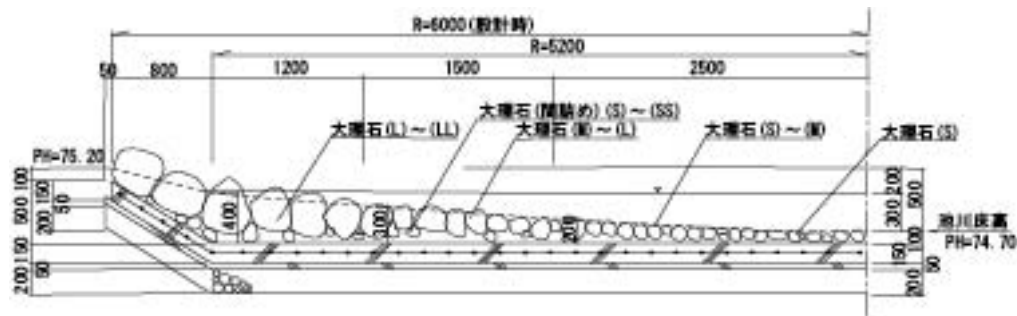
現場における水路や池の規模、石舞台のモデル検討により、当初設計より、池の直径を2mほど拡張している（平面図参照）。

水路も当初計画では、池と開渠で結ぶこととしていたが、彫刻との配置バランスを考慮し、あえて暗渠により池とつなげている。

水路の底面はイタリアから取り寄せた白色の大理石を使用し、モルタル目地が見えないように、小さな大理石で間詰めが施されている（下断面図参照）。



S=1/1,000 水の広場平面図



S=1/60 池断面図 現場での検討により、当初設計より池の直径を2m(R=7000)ほどに拡張している。



水の広場



木造校舎や周辺の山並とのバランスを考慮し、池の規模を設定

てんしょう  
【天翔の丘】

当地では、他地区で発生した残土を随時搬入・ストックしており、これを活用して園内の造成等を行っている。「天翔の丘」と名付けられた築山も、この残土を活用して造成された。

安田氏の監修により、背後の樹林や周辺の風景との兼ね合いから、大幅な造成計画の変更がなされており、特に、頂上部への彫刻設置については、当初、頂上にただ彫刻を載せるだけであったが、頂上部分を掘り下げ、そこに彫刻を隠す（丘の麓から

は見えない）ように設置し、頂上に上って初めて目することができるような配慮がなされている。頂上への階段の線形も、より変化をつけるために見直しを行っている。



建設現場での安田氏



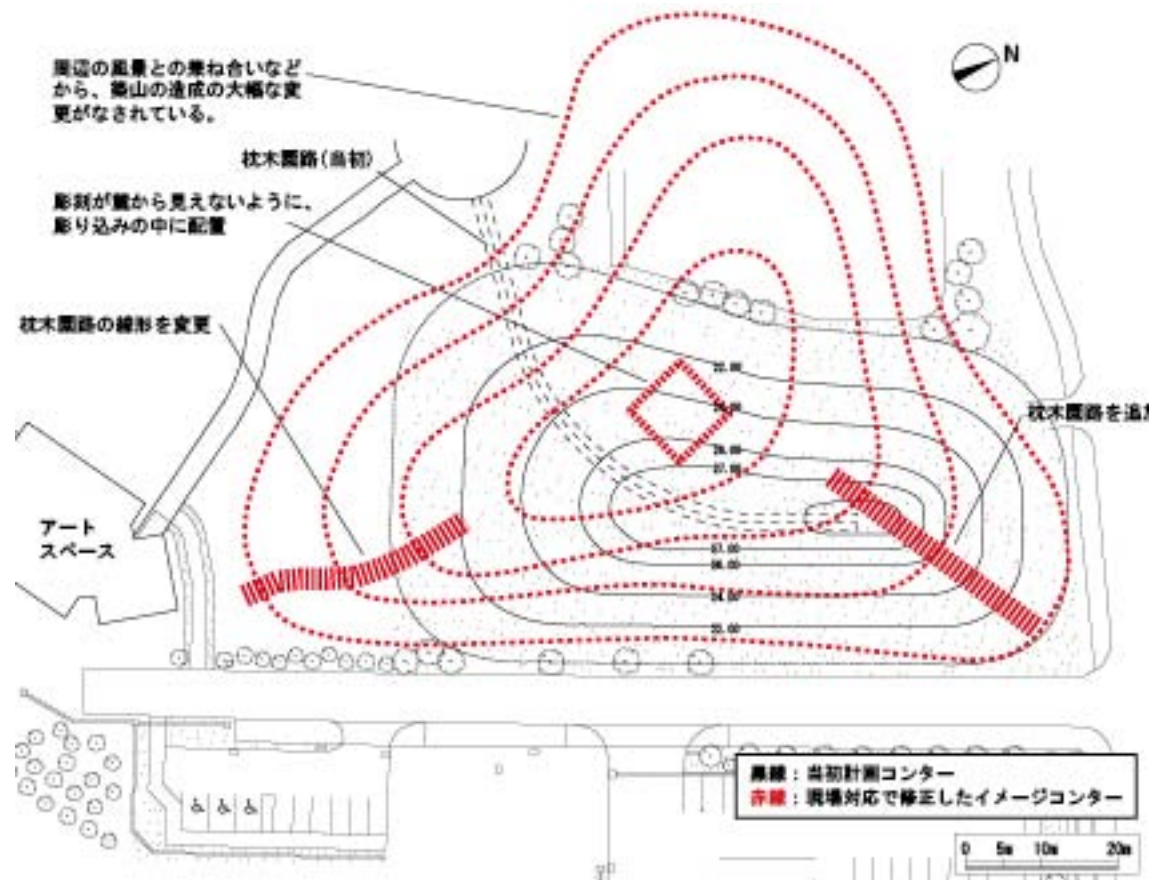
鉄道の枕木の再利用した頂上へ向かう階段



頂上部からの眺望



天翔の丘 頂上部



S=1/1,000 天翔の丘 平面図



### 【ギャラリー・栄幼稚園】

木造校舎教室棟は、外観や内装は当時の面影を残しつつ、設備などは改修がなされ、2階部分は「市民ギャラリー」として解放され、校庭にある屋外作品を眺めることが出来る展望展示室を2室、ほかに市民展示室2室が設けられている。1階部分は引き続き、市立栄幼稚園として使用されている。

幼稚園を含む館内の各所には、安田氏の作品で小規模なものが14点常設展示されている。



ギャラリー



現在、2階はギャラリー、1階は栄幼稚園として活用されている旧栄小学校の校舎

### 【アートスペース】

体育館を部分的に改修し、鉄骨の見える天井アーチ、木製の床など当時の姿を再現しつつ「アートスペース」として活用している。

展示空間としてだけでなく、ピアノリサイタルやジャズコンサート、チェロ演奏会などの会場として、また、各種サークル活動などの場として、幅広い利用がなされている。



旧態を活かしつつ改修が施され、アートスペースとして活用されている体育館



# こが 古河総合公園

原風景の再生と新たな名所づくりを目指した市民の交流空間



## 【諸元】

所在地：茨城県古河市鴻巣  
 面積：22.4ha(計画 25.2ha)  
 施設：御所沼、民家園、管理棟、花菖蒲田、ジェラテリア、桃林 等々  
 事業主体：古河市  
 設計者：東京工業大学景観研究室(基本設計)、中村良夫(東京工業大学名誉教授、コーディネーター)  
 管理：古河市公園緑地課、菅博嗣(パークマスター)、岩堀康幸(パークマスター)

## 【概要】

茨城県古河市は関東平野のほぼ中央、利根川と渡良瀬川が合流する地点にある。かつては、その渡良瀬川と広大な草原を介して連なっていた沼が複雑な曲線を描いて食い込んでいた台地上、約25haの敷地に展開しているのが古河総合公園である。

1975年に開園した北側の約5haのエリアは、江戸時代にすでに名高かったという桃の木が約2,000本と、新たに花菖蒲、大賀蓮(古代ハス)が植えられた沼沢からなる、典型的な花卉鑑賞用の庭である。3月末の桃花の咲く時期には数10万人が訪れるという。

隣接する20haの敷地を一体的な公園として整備することになり、そのコーディネーターを、幼少時をこの地で過ごした中村良夫氏(東京工業大学名誉教授)が務めることとなった。

2003年には、消滅沼の復元による自然と文化の再生、自然と人間との多様な接触を表現したデザイン、四季折々の自然に親しむ市民の営み等の点が高く評価され、ユネスコが主催する「メリナ・メルクーリ国際賞」を、アジアで初めて受賞した。

## 【沿革】

- 昭和47(1972)年 大総合公園主要構想案の策定
- 昭和50(1975)年 一部開園(5.0ha)
- 平成元(1989)年 基本計画の見直し委員会を開催
- 平成4(1992)年 御所沼の復元(平成8年まで)
- 平成9(1997)年 公園周辺整備計画(計画面積25.2haに拡大)
- 平成11(1999)年 パークマスター着任
- 平成15(2003)年 メリナ・メルクーリ国際賞を受賞

## 【御所沼の来歴】

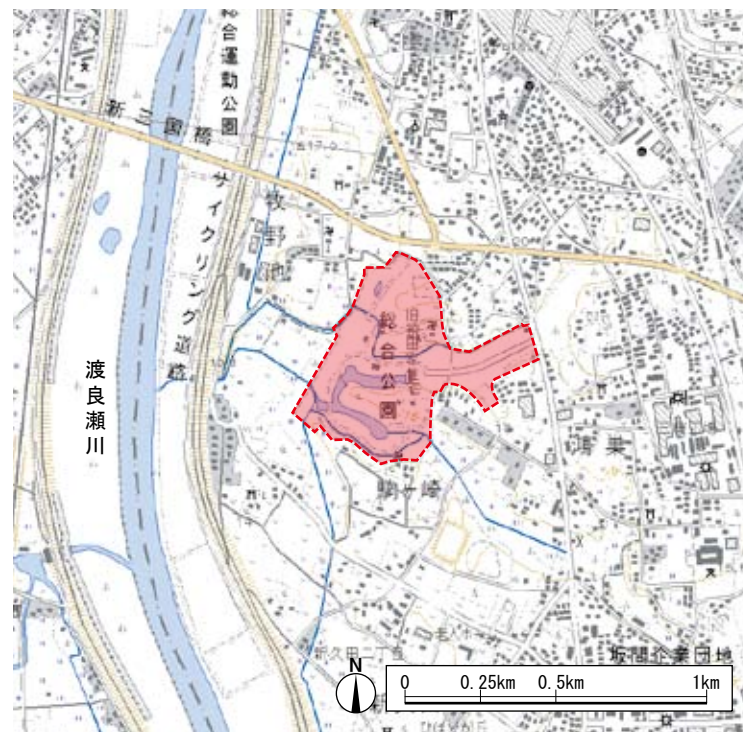
渡良瀬川沿いの舌状台地に囲まれたヒトデのような形をした沼が御所沼である(左図参照)。御所沼の名は、室町期に関東管領を司っていた足利一統が古河公方と称して移住し、その出城である「鴻ノ巣御所」を囲む沼であったため、その名が付いたといわれる。

戦前の干拓の波には取り残されていた御所沼だが、戦後の食糧難期に始まった土地改良事業により水田へ姿を変えた。しかし、昭和47年には減反政策が開始され、水田が放棄されることとなった。

都市計画決定により公園区域となった後、昭和50年に、江戸時代に既に名高かった桃園と、ハス等が植えられた沼沢からなる約5haを開園した。しかし、御所沼の跡地は、市街地から流れ込む二筋の汚れた小川の処理が課題となり、手つかずのままとなっていた。



明治時代の古河の地図



S=1/25,000 位置図



### 【御所沼再生の過程】

古河総合公園の整備におけるポイントは2点である。1点目は「御所沼の復元」、もう1点は、そのよみがえった御所沼を中心とした「公園づくり」である。

御所沼の復元は、平成元年の「公園基本計画見直し委員会」から始まる（座長 中村良夫氏）。

「御所沼は自然と人間の愛憎が、連れあいながら互いに育んできた記憶の集積である。そういう生成する矛盾そのものを、デザインの基底に据えるのがふさわしいのではないだろうか」との考えのもと、単に古めかしく懐かしい農村風景を再現するのではなく、水害と共に生き、国策としての水田の拡張とその荒廃に翻弄された、関東平野のすさまじい大地の輪廻転生を凝縮し造形することを目指し、谷戸地形と沼の復元が行われることとなった。

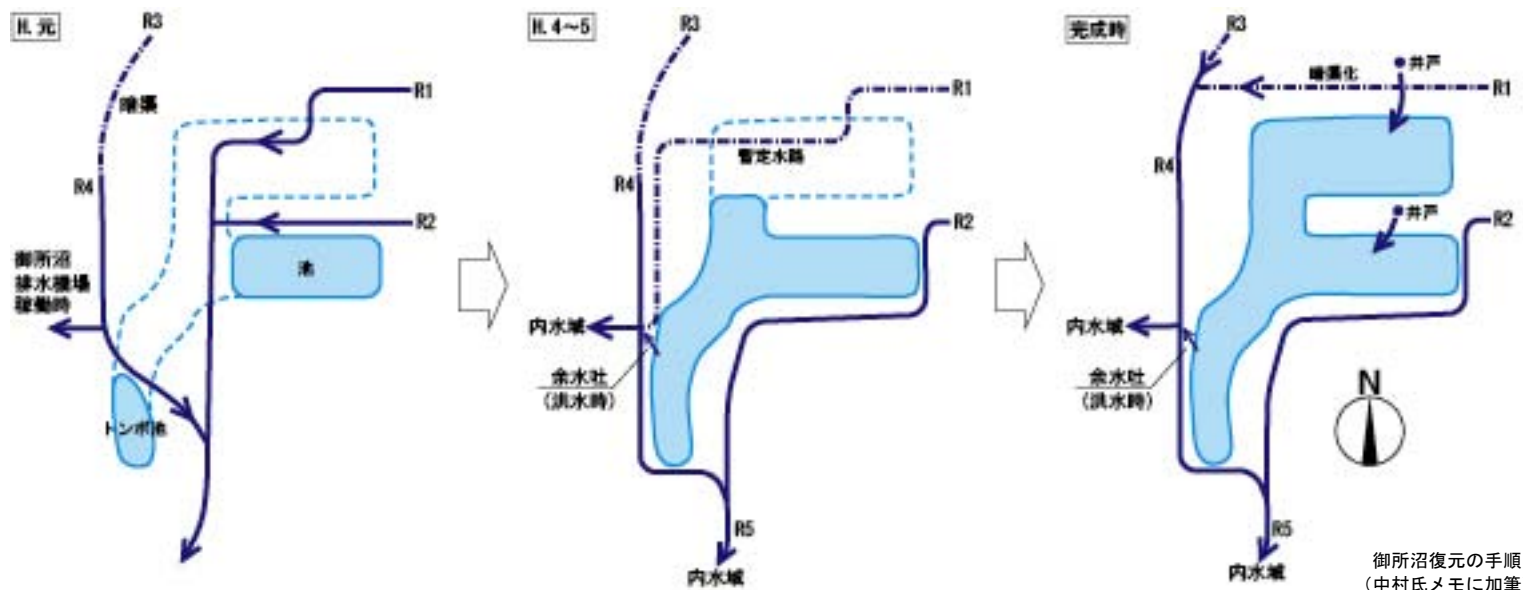
まずは南西隅のトンボ池の試掘や基礎調査が行われたが、懸案となっていた南北2筋の汚れた小川の処置が定まらず、難航した。平成4年、北側の流れは暗渠、南側の流れはそのまま小川の景色を崩さず公園の隅に迂回させることに決定し、南側の小川については、公園へ流れ込むところに沈殿池を設け、湿生植物のからんだごろた石の間を薄層流でゆっくり流して浄化することとなった。

平成8年、沼を越えて鴻ノ巣

御所跡地につながる園路の橋が竣工。それと共に、南北の沼を区切っていた最後の盛土を突き崩し、撤去され、ここに御所沼がよみがえったのである。



復元前・後の御所沼周辺の様子



御所沼復元の手順  
(中村氏メモに加筆)

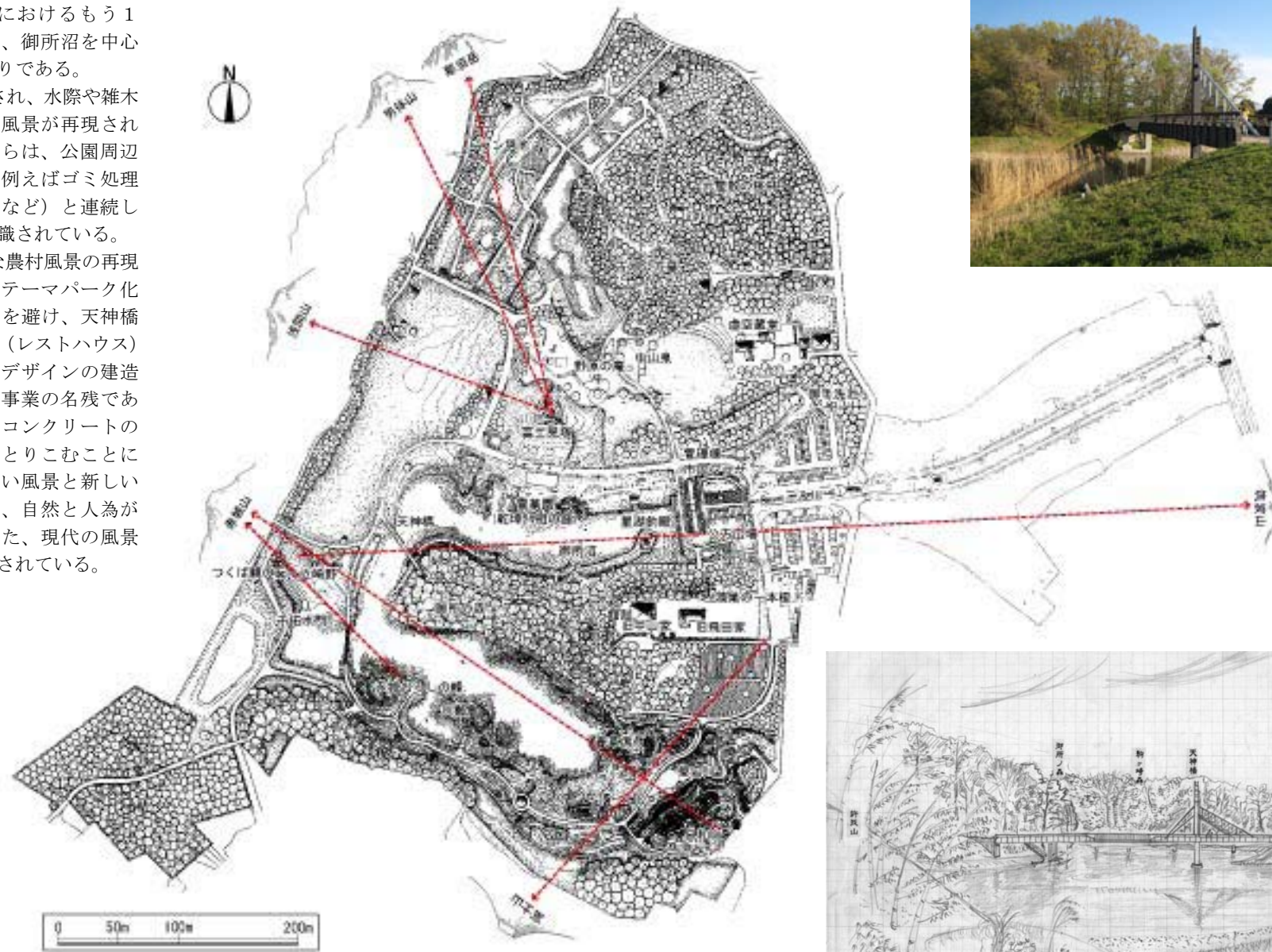


### 【公園デザインのポイント】

本公園の整備におけるもう1つのポイントは、御所沼を中心とした公園づくりである。

御所沼が再生され、水際や雑木林に、懐かしい風景が再現されているが、それらは、公園周辺の現代の景観（例えばゴミ処理場の巨大な煙突など）と連続した風景として意識されている。

つまり、純粋な農村風景の再現によって風景をテーマパーク化してしまうことを避け、天神橋やジェラテリア（レストハウス）などのモダンなデザインの建造物や、土地改良事業の名残である鉄製の水門やコンクリートの水路等をあえてとりこむことにより、古めかしい風景と新しい光景が混在する、自然と人為がない交ぜとなった、現代の風景そのものが表現されている。



S=1/5,000 古河総合公園 平面図



天神橋



中村氏の手による風景のためのデッサン



### 【開かれた公園】

台地の縁をしめる古河総合公園は、見晴らしの良い場所である。富士塚を始め、多くの視点場が園内に設けられ、さらに視線が遠くへ届くように様々な工夫が施されている（左平面図参照）。

一方、公園の沼や森がそのまま外周の畑につながる、領域を定義されながら開かれた公園となっている。空間をその役割で純化し、細切れにするのではなく、むしろ半ば開かれ、曖昧に仕切られた森、原っぱ、耕地、田、沼という景観の綴り合わせを大事にしている。



つくば観の丘から筑波山を望む

### 【近世名所の基本原理の踏襲】

この公園は、近世都市名所をモデルとし、名所の基本原理をふまえ、根本となる自然地形や長い歴史の中で使い込まれてきた「地相」、その上にかかる古河公方の旧跡などの「歴史」、そしてレストランなどの「社交」の場、これらの要素の重層化することにより、公園の味わいを深めている。



ジェラテリア（レストハウス）

### 【場所の意味づけによるデザイン】

前述の平面図に示すように、この公園には多くの地名がつけられている。現地取材（御所沼に関する聞き取り調査）を行い、昔のこの地の小字名を収集、それを復活させたもので、言うなれば、場所の意味づけによるデザインである。

空間的なランドスケープに地名が重複することにより、空間の味わいを深くし、言葉は背景を与えられる。その呼び水として「あらくだみち新久田道」「せいこちようでん星湖釣殿」「みたらいけ御手洗池」など、一部を石に篆刻で刻み、各所に設置している。



星湖釣殿



御手洗池



新久田道

### 【特徴的な管理運営手法】

本公園は、特徴的な管理運営手法を導入している。パークマスター制度と古河総合公園づくり円卓会議である。

パークマスターとは、日常的な公園管理は元より、市民の活発な公園利用を促すと共に、市民の発案による企画を引き出し、これを支援する公園づくりの専門家である。円卓会議とは、このパークマスターが築いてきた人脈を元に、市民と行政の共同会議として、本公園の価値と可能性を確かめあひながら、公園の運営に関わるアイデアを収束させ、公園の活用について検討する組織である。

これらの取り組みにより、市民参加による様々なイベントや活動が展開されている。



田植えや茶摘みなど、園内の資源を活かした様々な活動を展開

# モエレ沼公園 / 広大な敷地を活かして大胆に造形した大地のアート



## 【諸元】

所在地：北海道札幌市東区  
面積：約188.8ha  
施設：モエレ山、プレイマウンテン、モエレビーチ、遊具エリア、野球場、陸上競技場、野外ステージ、ミュージックシェル等  
事業主体：札幌市  
設計者：イサム・ノグチ（基本設計）、ジョージ・サダオ（監修）、アーキテクトファイブ（設計総括）  
管理：札幌市みどりの管理課

## 【概要】

モエレ沼の名はアイヌ語の「モイレ・ペツ」に由来するもので、「流れの遅い、ゆったりとした川」という意味である。旧豊平川<sup>とよひら</sup>の馬蹄形の河跡湖であり、札幌市では数少ない水郷景観を有し、古くから公園化が求められていた場所である。

札幌市は、このモエレ沼に囲まれた広大な土地を公園化するにあたり、20世紀芸術の巨匠イサム・ノグチに基本設計を委ねた。ノグチは、長年温めてきたランドスケープのアイデアを込めた「公園全体を一つの彫刻」とみなし、各施設を円や三角、四角など原初的、根源的ともいえる象徴的な形にデザインし、壮大なスケールをもってこれを公園全体に配置し、世界にも類例のない公園の計画を立てた。

モエレ山やプレイマウンテンなどの大規模な地形造成や、ガラスのピラミッドを中心としたビスタや軸線の強調、遠方に広がる山並みを取り込むことにより、ダイナミックに変化する景観を楽しむことのできる空間となっている。

## 【沿革】

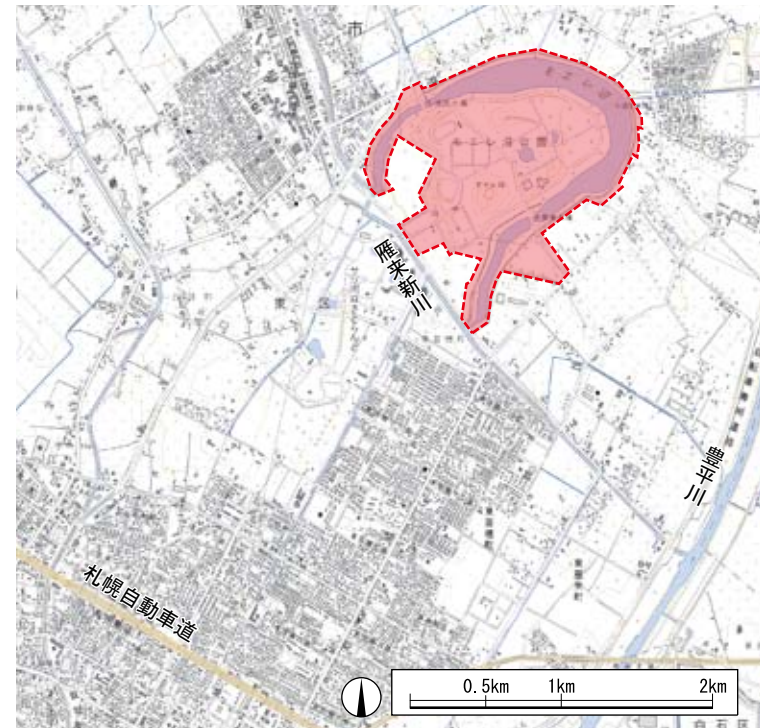
- 昭和48(1973)年 「札幌市緑化施策大綱」策定。都市環境公園（水郷公園）として位置づけ
- 昭和52(1977)年 公園事業に先立ち、姉妹都市ミュンヘン市の公園に習い、ごみ処理場として活用後、不燃物ごみを基盤とした公園を目指し、用地買収を開始
- 昭和53(1978)年 処理場施設の建設開始
- 昭和54(1979)年 ごみの搬入開始、平行して公園事業に着手、基本計画を策定
- 昭和57(1982)年 「札幌市緑の基本計画」においてモエレ沼公園を東北部の拠点公園として位置づけ、事業認可を受け基盤造成やサクラの植栽などを開始
- 昭和63(1988)年 札幌市内の企業家の働きかけによりイサム・ノグチに基本設計を依頼
- 平成元(1989)年 イサム・ノグチ財団の専務理事ジョージ・サダオが監修、アーキテクト・ファイブが設計総括を行うことで、モエレ沼公園の造成を開始
- 平成06(1994)年 完成部分を供用開始
- 平成14(2002)年 グッドデザイン大賞 受賞
- 平成16(2004)年 全面オープン
- 平成19(2007)年 土木学会デザイン賞 受賞



ゴミ処理場当時のモエレ沼



イサムノグチの現地視察の様子



S=1/50,000 位置図



### 【イサム・ノグチの参加】

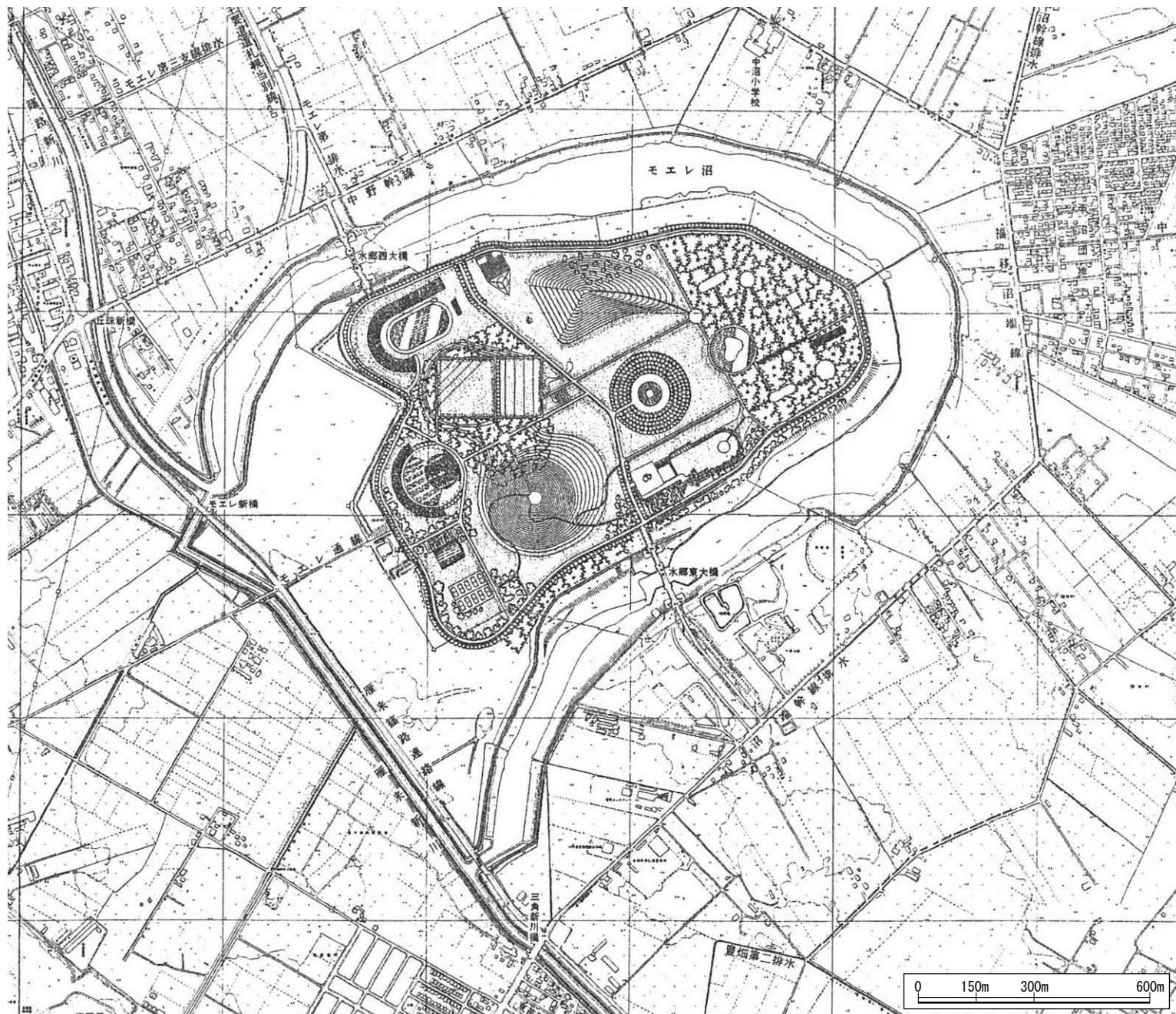
札幌市内の企業家が、日系米国人彫刻家イサム・ノグチに出会い、彼の未完のランドスケープのアイデアを知り、札幌市の事業に参加させるべく働きかけを行った。昭和63年3月、札幌市は、造成が始まっていたモエレ沼公園をその候補地の1つとして紹介し、その地に強い関心を示したノグチに対し、基本設計を依頼した。

ノグチは、3度札幌市を訪れ、精力的に作業を行い、同年9月には基本設計を完成させ、11月17日のノグチの誕生日には1/2,000の公園模型を披露した。

その年末にノグチが急逝し、事業の実施は危ぶまれたが、イサム・ノグチ財団の専務理事で建築家であるジョージ・サダオが監修を、基本設計に参加した建築設計事務所アーキテクト・ファイブが設計総括を行うことで、イサム・ノグチの遺作となるモエレ沼公園の造成が平成元年から開始された。この事業は、当地の公園化構想から約30年の年月を掛けて実現している。



2,000分の1の公園模型



S=1/15,000 全体計画平面図



### 【プレイマウンテン】

1933年、イサム・ノグチは「地球を彫刻する」という発想により「遊び山」を構想し、ニューヨーク市に提案したが実現せず、長年にわたりこのアイデアをあたため続けていた。モエレ沼公園のプレイマウンテンは、この「遊び山」を実現したものであり、ノグチの「彫刻を地球そのものに刻み込む」という思いが形となったものである。

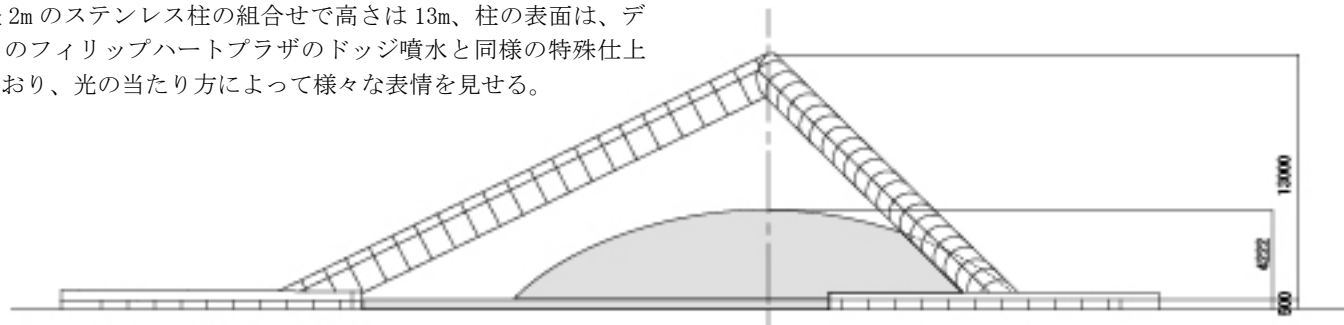
高さ30mのプレイマウンテンは、公園全体のフォルムに対して重要な役割を果たしている。この山の西側は、総重量3,000トン程の瀬戸内海の花崗岩の延段を三角形に積み上げ、ピラミッドの形に見える。また、東側は、緩やかなカーブを描く白い園路が山頂へと続き、誰もが誘われるように頂に向かう穏やかな山となっている。



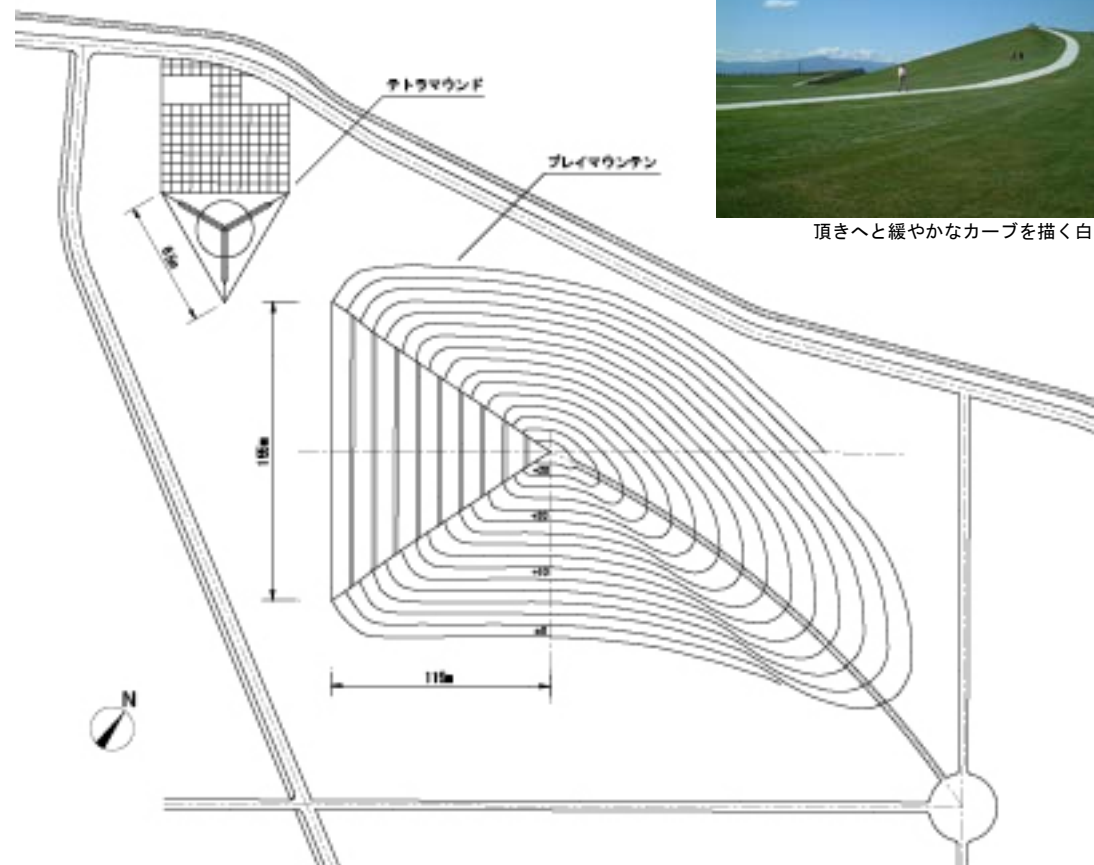
プレイマウンテン

### 【テトラマウンド】

モエレ沼公園で唯一彫刻的なモニュメントであるテトラマウンドは、直径2mのステンレス柱の組合せで高さは13m、柱の表面は、デトロイトのフィリップハートプラザのドッジ噴水と同様の特殊仕上げとしており、光の当たり方によって様々な表情を見せる。



S=1/400 テトラマウンド立面図



S=1/4,000 プレイマウンテン・テトラマウンド平面図



頂きへと緩やかなカーブを描く白い園路



テトラマウンド

**【モエレ山の造成】**

札幌市からの設計条件として大きな山を造る要請があり、ノグチは基本設計において、円錐台の古墳のような山とすることでこれに応えた。

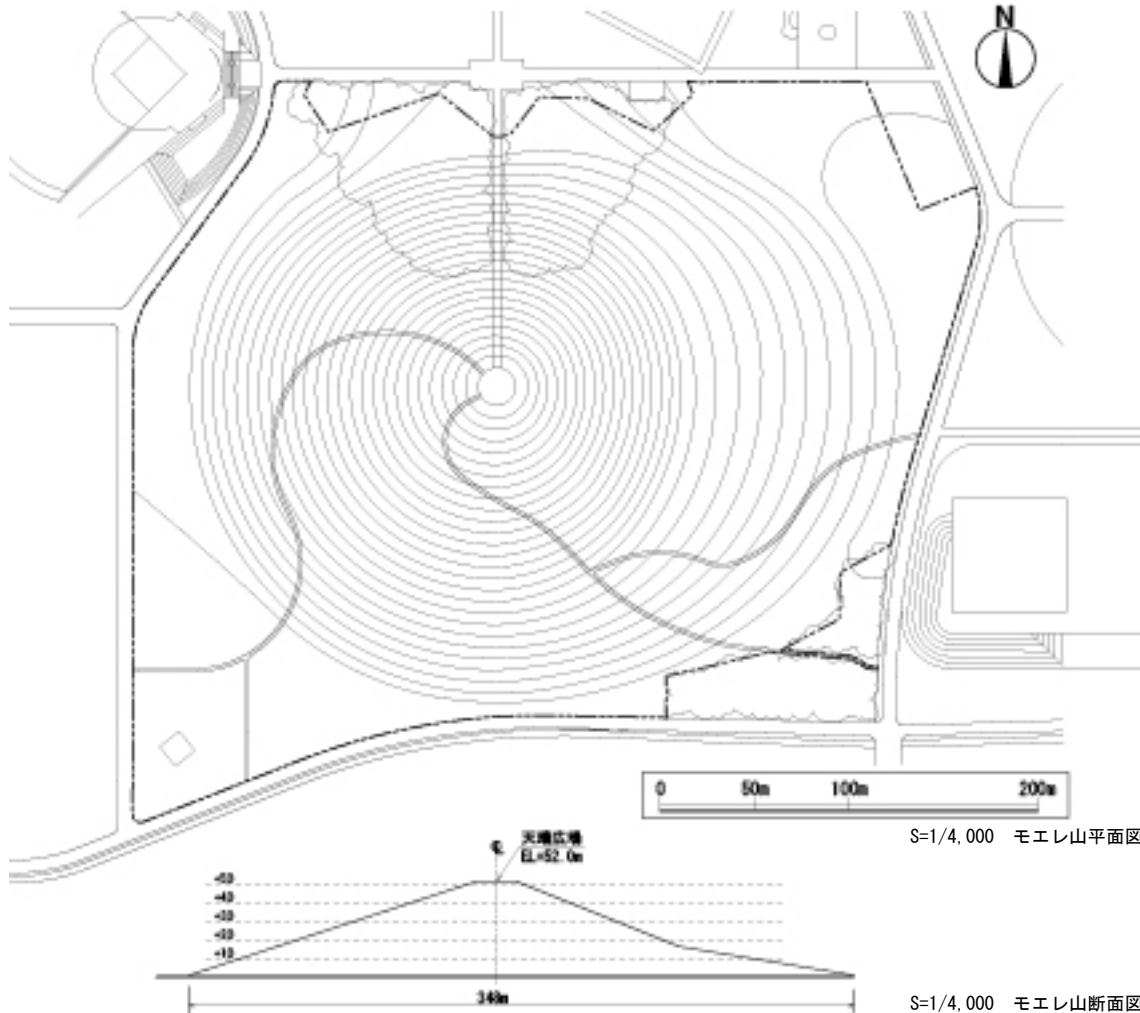
モエレ山はもともと、廃棄物処理場の跡地利用が事業の発端の1つであったため、標高12m

までごみ層を積み上げ、処理場事業の終了後は、市内の公共事業で発生する残土を何年もかけて積み上げて造られた。

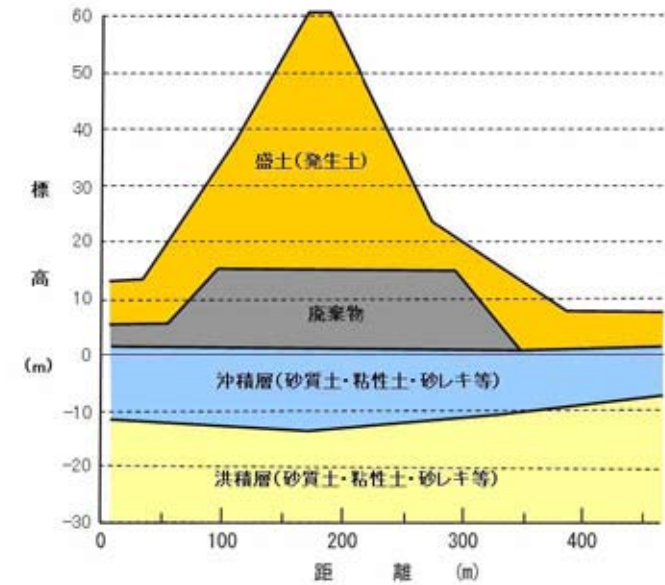
造成に際しては、元々の土地が軟弱地盤で、なおかつごみ層の上に大規模な盛土を行うという今までに経験のない工事であったことから、慎重に検討が重ね

られた結果、底面積7ha、高さ50mの見事な「山」が造成された。

標高62mの山頂では360度の展望ができ、市内の各所からのランドマークともなっている。



モエレ山



モエレ山の土層断面図



# 長崎水辺の森公園 / まちと港のネットワークを強化する水辺の空間



## 【沿革】

- 昭和 61(1986) 年 長崎都心・臨海地帯の再開発構想「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス 2001 構想」策定
- 平成元(1989) 年 構想の先行プロジェクトとして、長崎水辺の森公園を含む「長崎港内港再開発事業」に着手
- 平成 12(2000) 年 「環長崎港地域アーバンデザインシステム」が構築され、公園のデザイン検討・調整を開始
- 平成 16(2004) 年 「長崎水辺の森公園」が完成
- 平成 18(2006) 年 土木学会デザイン賞 優秀賞受賞



長崎水辺の森公園の俯瞰

## 【概要】

長崎の中心市街地は、地形的制約から都市機能が過度に集中し、オープンスペース不足が問題視され、長崎港の臨港部においては、工場や倉庫が建ち並び、かつて「鶴の港」と賞された港の眺望が遮られ、市民が憩える水辺の空間が渴望されていた。

こうした中、長崎の都市環境を改善し、活力ある都市の再生を図るため、昭和 61 年に長崎都心・臨海地帯再開発構想「ナガサキ・アーバン・ルネッサンス 2001 構想」が策定された。長崎水辺の森公園はその構想の先行プロジェクト「長崎港内港再開

発事業」の一環として位置づけられていた。

構想策定後の社会経済情勢の変化に対応した計画の見直しが行われる中、平成 12 年、良好な都市景観を形成するための仕組みとして「環長崎港地域アーバンデザインシステム」が構築された。これにより、高い専門性や広い見識を有するアーバンデザイン専門家と、長崎県および設計事務所等のデザイナーが相互発動的に意見交換を行うことを通じ、質の高い公園づくりが進められた。

こうした長年の取り組みの結果として、平成 16 年、長崎水辺

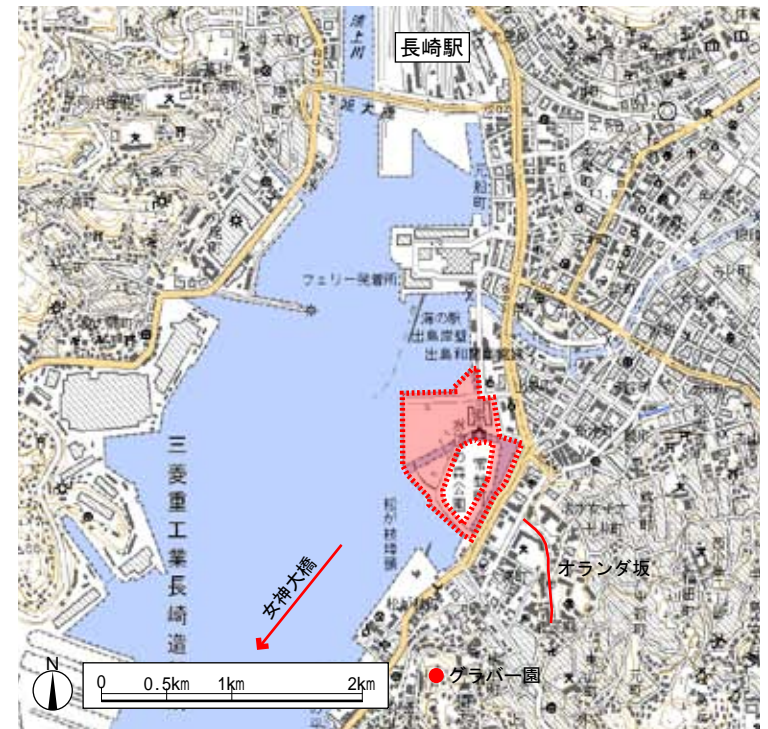
の森公園は開園した。

本公園は、都市デザインの観点から、環境面はもとより、歴史・観光面のポテンシャルが高い周辺地域の特性を生かし、景観性や機能性に配慮した質の高い空間が創出されている。

園内は、縦横に流れる水路により、まちに面する「水辺のプロムナード」、芝生広場と森で構成される「大地の広場」、山からの湧水を利用した「水の庭園」といった 3 つのエリア区分され、これらをヒューマンスケールの橋梁群が結び、歩を進める毎に様々な水辺の風景が展開する空間となっている。

## 【諸元】

- 所在地：長崎市常盤町 1-60
- 面積：約 6.5ha
- 施設：大地の広場、水の庭園  
水辺のプロムナード、  
レストラン、水の劇場、  
駐車場（38 台）
- 事業主体：長崎県
- 設計者：伊藤滋（全体コーディネート）、篠原修（土木構造物のデザイン調整・指導）、石井幹子（照明デザイン）、上山良子（ランドスケープのデザイン調整・指導）、林一馬（建築デザインの指導・都市景観の誘導方針調整）他
- 管理者：長崎緑地公園管理事業協同組合



S=1/25,000 位置図



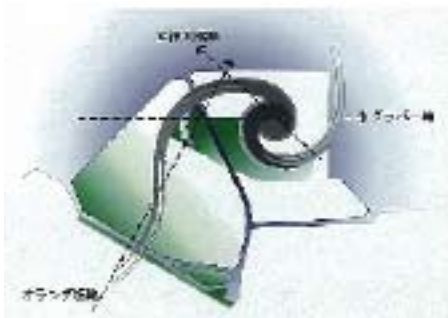
**【3つの軸と二重螺旋軸】**

～ランドアートとしての場づくり～

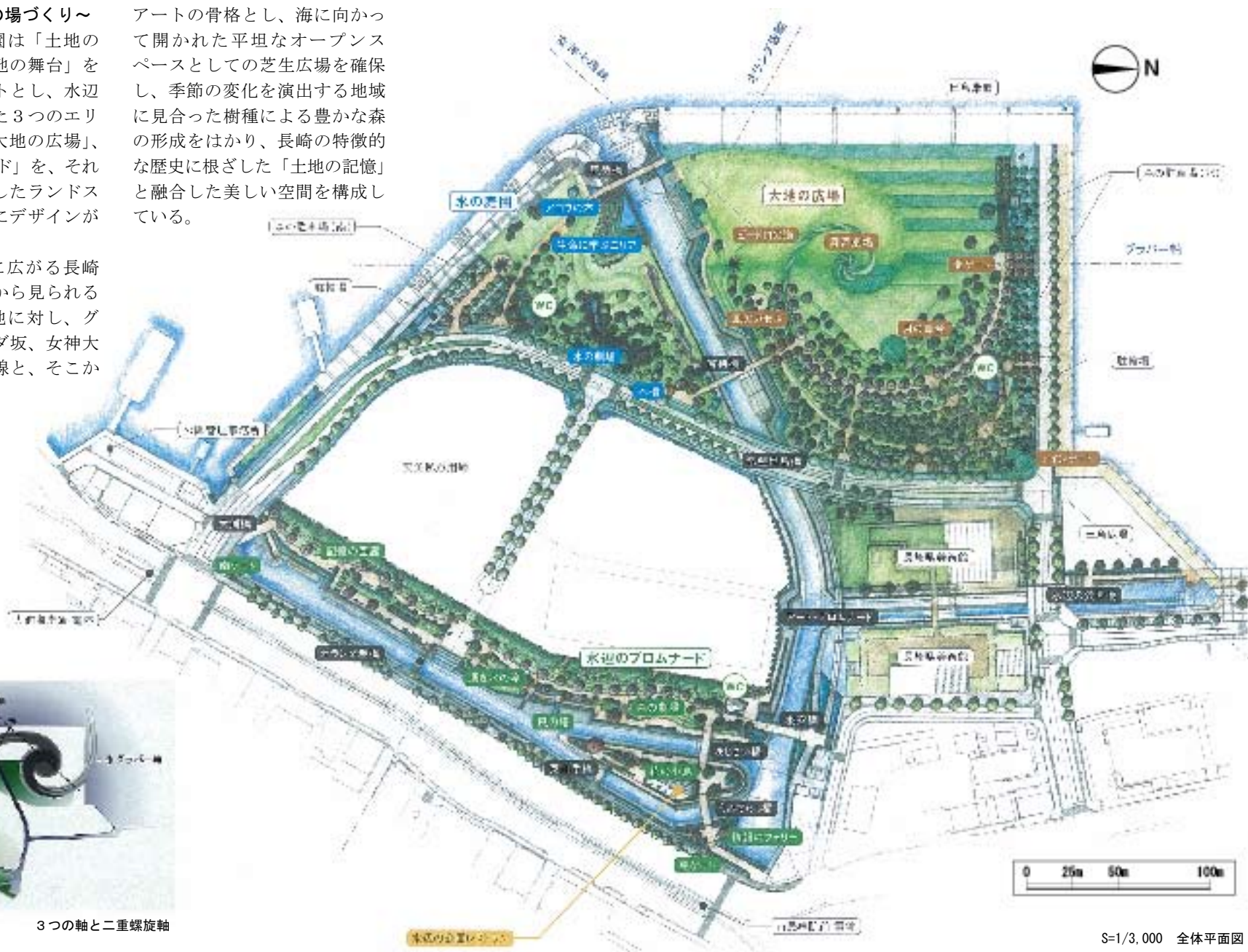
長崎水辺の森公園は「土地の記憶を継承する大地の舞台」をデザインコンセプトとし、水辺によって縁取られた3つのエリア「水の庭園」、「大地の広場」、「水辺のプロムナード」を、それぞれの特性を活かしたランドスケープとなるようにデザインが施されている。

入り組んだ地形に広がる長崎港の様々な視点場から見られる「舞台」となる敷地に対し、グラバー園やオランダ坂、女神大橋からの3つの軸線と、そこか

ら派生する二重螺旋軸をランドアートの骨格とし、海に向かって開かれた平坦なオープンスペースとしての芝生広場を確保し、季節の変化を演出する地域に見合った樹種による豊かな森の形成をはかり、長崎の特徴的な歴史に根ざした「土地の記憶」と融合した美しい空間を構成している。



3つの軸と二重螺旋軸

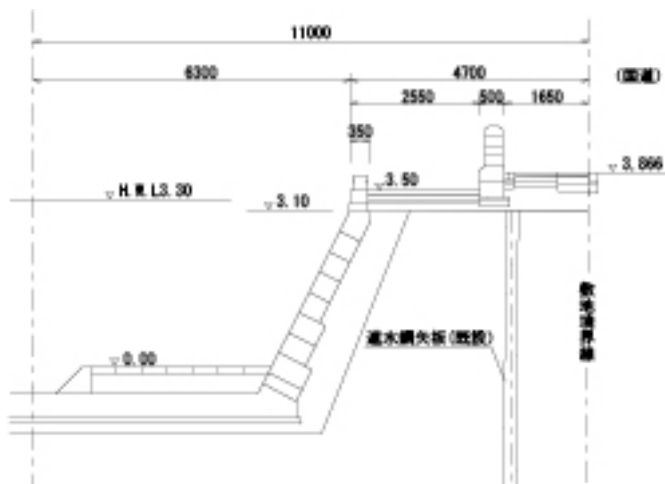


S=1/3,000 全体平面図

## 【水際のデザイン】

長崎の中心部には、地形的な制約などから港や海の風景を身近に楽しむ場所が少なかったことから、当地には、港町らしい風景を楽しむための場として、水際のデザインには特に配慮がなされている。

転落防止用の柵などは最小限に留め、縁石の設置や、水際の見通しをよくすることなどにより安全性を担保し、海や水路を臨む開放的な空間を形成している。実質的な利用と共に安全を促すサイン的な意味合いも含め、救命浮き輪を随所に設置していることも、安全への配慮と水際のイメージづくりに役立っている。



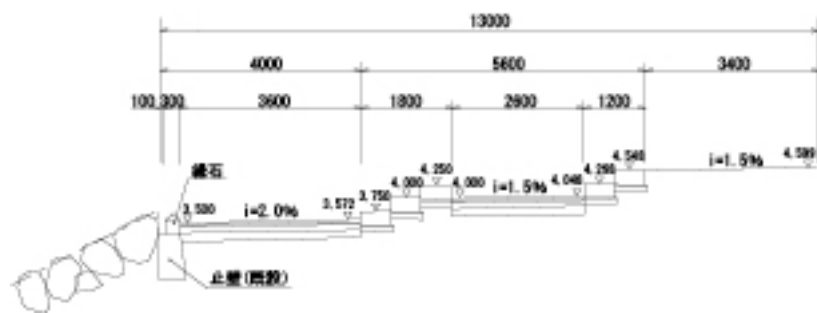
S=1/150 「水際のプロムナード」エリアの水路沿い断面図①



断面位置



「水際のプロムナード」エリアの園路 防護施設を最小限にとどめることにより、良好な水際の眺望を確保している。



S=1/150 「水の庭園」エリアの水路沿い断面図①



「水の庭園」エリアの護岸部 海を臨む開放的な空間を形成している（右写真は、随所に設置されている救命浮き輪）。



## 【歩道橋群のデザイン】

園内の運河を渡る歩道橋群は、風景の主役である海、緑、運河を引き立て、それらとの関係を織り込みながら展開している。

対を為して海を見通せる橋、同色で運河を囲む橋、建築と一体となる橋など、「群」としての存在を示しながら、運河を巡る風景にあわせて様々な姿を見せ、また、公園内に留まらず、周囲に広がる風景や文化資産との繋がりや見直しをも考慮し、その形式や配置が考えられている。

大浦海岸沿いのオランダ坂橋・東山手橋（グループ①）はパリのサンマルタン運河を思わせるステップ式のアーチ、中央運河にかかる宵待橋・風待橋（グループ②）は透過性の高い細い上路アーチ、花の小島周辺のうみてらし橋・あじさい橋（グループ③）は花を引き立てる対の白色のラチストラス、羽衣橋（同じくグループ③）はランドマークを兼ねた中路フィーレンディール形式となっている。

これらは、小さな部材と丁寧なディテールで織り上げられ、臨港部に相応しい「現代」を表現しつつ、忘れられつつある「匠」の心意気と、橋が日常な道具であることを思い出させる。

常盤出島に生まれた繊細な橋梁群は、水や緑、そして憩う人々を透かし、港町長崎の美しい風景にとけ込む姿となっている。

（設計者：西村浩、寺田和己）



グループ①



オランダ坂橋



東山手橋

グループ②



風待橋



宵待橋

グループ③



うみでらし橋



あじさい橋



羽衣橋



### 【照明のデザイン】

新たな光の名所を創造し、長崎港全体の夜間景観の一端を担うことをめざし、園内の照明デザインにも配慮がなされている。

公園全体をそれぞれの特性に応じた4つのゾーンに区分し、暖かみのある白色を基調とした照明の演出がなされている。

女神大橋軸線付近には、「女神のトーチ」と呼ばれる女神大橋との関連性を意識した照明施設が設置されており、地域として一体的な夜間景観の形成に配慮がなされている。



メインゲートにおけるライトアップ

園内の橋梁群 風景の主役である海、緑、運河を引き立てつつ、それらとの関係を織り込みながら展開する。



# 震災復興小公園

／小学校と公園を組み合わせ配置した防災コミュニティ空間



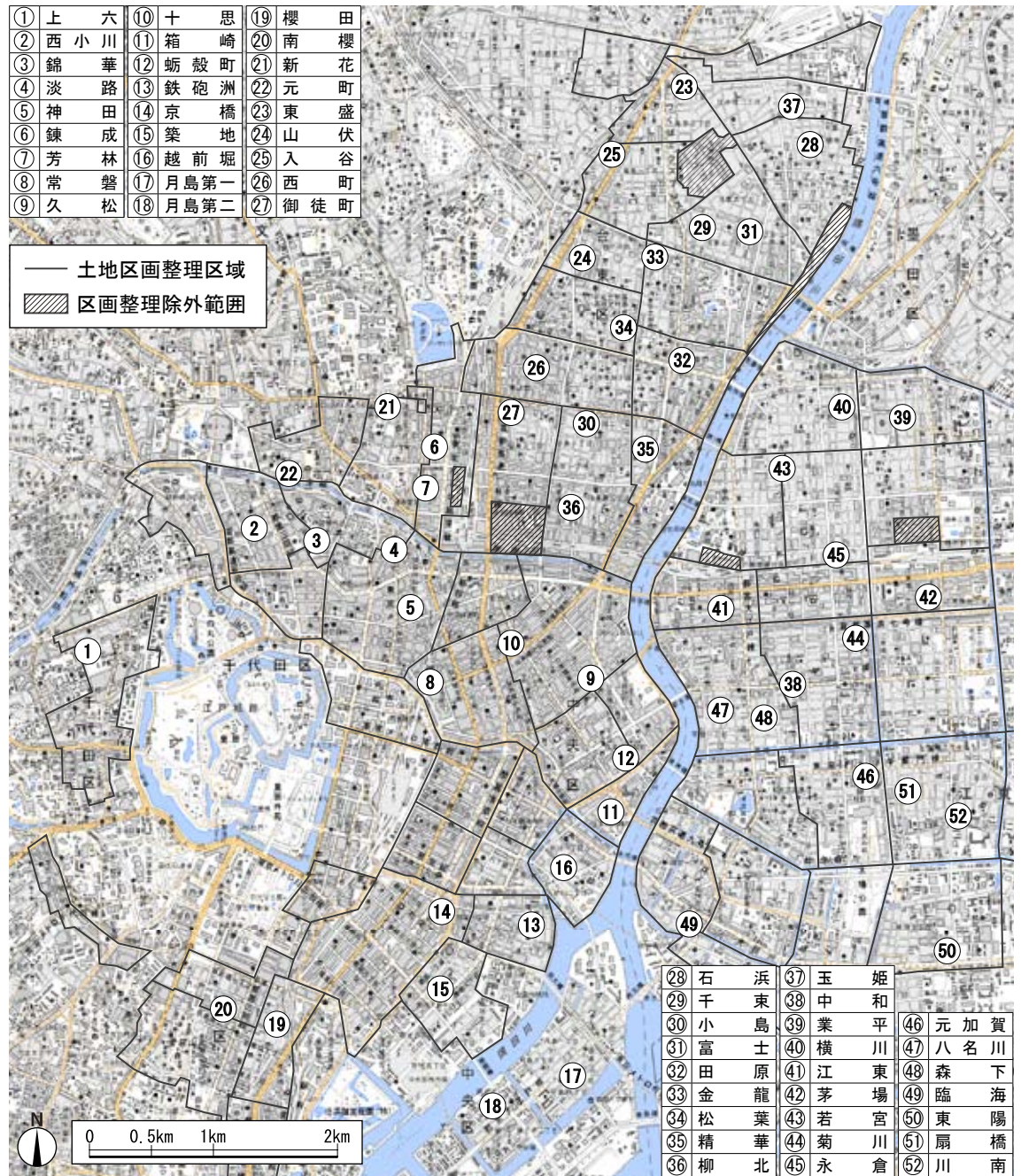
## 【沿革】

- 大正 12(1923) 年 関東大震災発生
- 大正 13(1924) 年 帝都復興公園の事業決定（計画者：後藤新平、佐野利器、井下清）
- 大正 15(1926) 年 52ヶ所の小公園が順次開園（昭和6年まで）
- その後、急速な発展の中で多くの公園は改変
- 昭和 60(1985) 年 文京区が元町公園を復元的に整備

## 【概要】

大正 12 年に発生した関東大震災により、東京市では市民全体の約 7 割にあたる人々が公園等に避難した。こうした被災時に果たす公園の効用が高く評価され、帝都復興の一環として公園計画が実施された。復興公園は国で施工した 3 大公園（隅田、浜町、錦糸公園）と当時の東京市において施工した 52 小公園よりなっている。

小公園は、地域コミュニティの拠点として隣接する小学校校庭と一体的な施設として、防災的な機能とともに教材園、運動場の補助となるように整備された。配置は児童数、校地の広狭、既設、復興大公園の位置を考慮して各区の配分数を定めた。また、公園の日当たりおよび学校の正面に位置することで利用性を高めるため、できるだけ学校の南側への配置を考慮している。概ね広場主体の公園であり、道路側は非常時を考慮して低い鉄柵とし、数箇所に門を設け、学校との境界は管理上必要な最小限の柵を設けているにすぎない。



震災復興小公園位置図



### 【小公園の配置】

52ヶ所の小公園は、当初7億円であった復興予算が4.7億円にまで削られるという厳しい状況の中で進められたが、小学校舎のコンクリート化と公園との一体化については、当初の計画通り整備が進められた。学校側から見るとこれら小公園は運動場や教材園の延長であり、公園から見れば隣に広い校庭があるという形で空地面積の拡大を図ることがその計画思想となっている。また、学校が開放されるときは地域のセンターとしても使え、校舎は不燃建築なので非常時には公園を含めて保安地となるものであった。

広さは900坪程度を標準にして大広場と幼児の遊び場と遊戯器具広場をつくり、夜の利用のために照明も整えた。トイレは管理事務所と一体にし、清潔なものにした。入口には自動開閉扉をつけ、季節にあった開園時間を定めて制限公開を行った。管理は区、学校、町会および管理事務所が共同で行うものとした。

学校小公園はその後、校庭とのけじめがつけにくいということから、境の入口が閉鎖されるものが増えてしまい、学校との一体化という理念は失われていった。また、戦後、小公園は次々と改造されていき、当時の姿を残すものは文京区の元町公園のみとなっている。

### 【元町公園】

元町公園は昭和5年に隣接する旧元町小学校と一体的に整備され、その後市から区に移管され、昭和60年の改修では公園の歴史文化的な価値を踏まえた復元的整備が行われた。昭和初期のモダンな意匠を留めており、敷地の高低差を利用したカスケードを設けるなど、原地形を活かしたオープンスペースが創出されている。

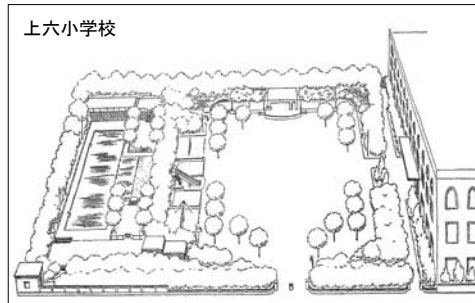
当初は校庭と連続していた広場は、時代を経て塀で仕切られるようになり、その後小学校も統廃合により閉校となった。

平成16年には東京都が公園を文化財の指定候補として打診し

たが、区は指定を見合わせた。その後、湯島の総合体育館改築にあたり、公園を、北側の小学校の敷地に移設する構想があり、地元などからは現状の公園を保存するための要望も出されている。



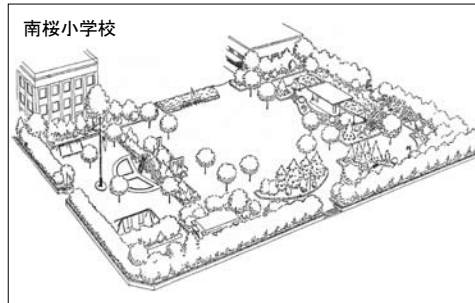
元町公園内階段



上六小学校



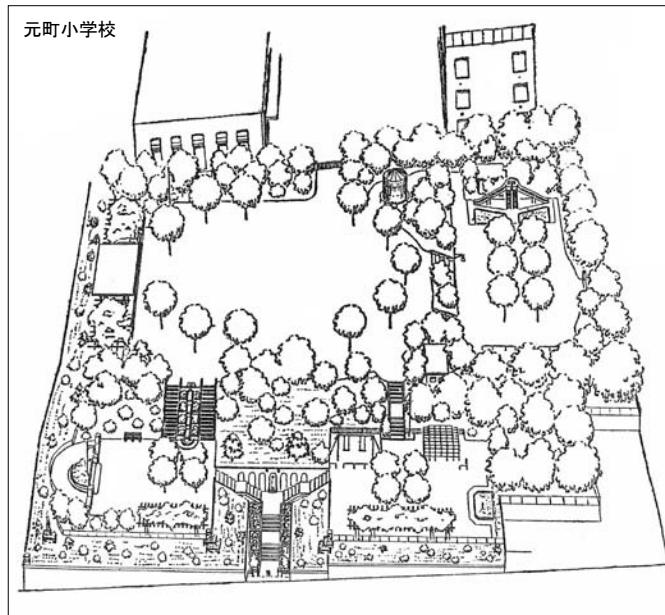
上六公園（現在の東郷元帥記念公園）公園の姿は変わったが、公園と学校との関係はそのまま継承されている。



南桜小学校



南桜公園 旧小学校の建物は港区住宅公社として利用されている。公園と建物との関係は、当初の面影が残されている。



元町小学校



昭和16年当時の本町公園周辺図（上図） 小学校の正門は東側にあり、学校の南側に配置された小公園と校庭が一体化している。高低差のある敷地に対し、地形を活かしたデザインを行っている（左写真参照）。



# 多摩ニュータウン・港北ニュータウン／街づくりのシステムとして計画・実践されたオープンスペース



多摩ニュータウン 落合・鶴牧地区



多摩ニュータウン 稲城向陽台地区



港北ニュータウン 鴨池公園付近（Ⅱ地区Dゾーン）

## 【沿革】

### ■多摩ニュータウン

- 昭和 37(1962)年 開発構想
- 昭和 38(1963)年 新住宅市街地開発法発布
- 昭和 41(1966)年 事業承認・工事着手
- 昭和 46(1971)年 諏訪・永山地区街開き（第1次入居：2538戸）
- 昭和 57(1982)年 落合・鶴牧地区（10, 11住区）第4次入居開始
- 昭和 63(1988)年 向陽台地区（1住区）第7次入居開始
- 平成 18(2006)年 事業完了公告

### ■港北ニュータウン

- 昭和 35(1960)年 開発構想（横浜市6大事業発表）
- 昭和 49(1974)年 事業認可・工事着手
- 昭和 56(1981)年 第1次供用開始（第2地区・100ha）
- 昭和 58(1983)年 集合住宅第1次入居開始
- 平成 5(1993)年 地下鉄3号線開通
- 平成 8(1996)年 換地処分公告

## 【諸元】

### ■多摩ニュータウン

- 所在地：東京都八王子市、町田市、多摩市、稲城市
- 面積：2,892ha（計画面積）
- 事業主体：住宅・都市整備公団（現 都市再生機構）、東京都

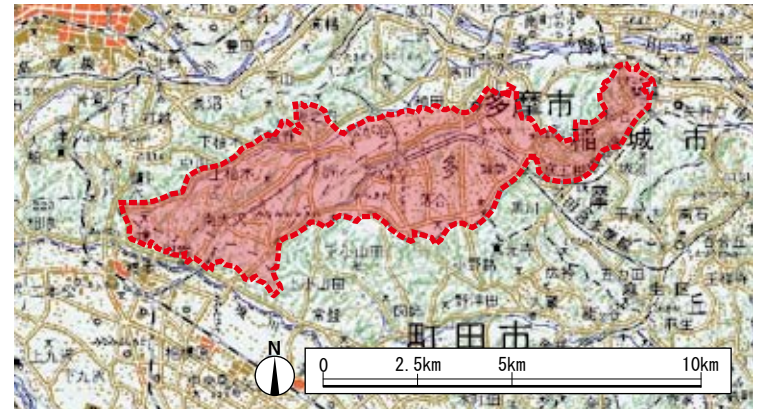
### ■港北ニュータウン

- 所在地：神奈川県横浜市都筑区
- 面積：1,317ha（事業委託面積）
- 事業主体：住宅・都市整備公団（現 都市再生機構）、横浜市
- 設計者：上野 泰（落合・鶴牧地区、港北NTの全体計画）、曾宇厚之（全体計画）、松崎 喬（落合・鶴牧地区の全体計画、植栽計画）

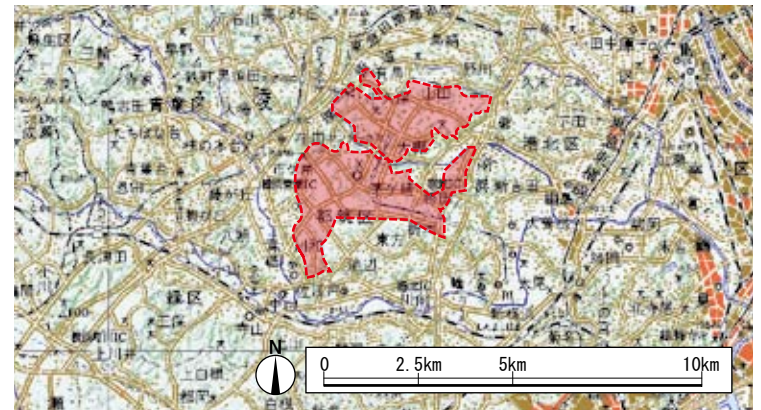
## 【概要】

戦後の経済の復興により、昭和30年代の首都圏では深刻な住宅難となり、東京の多摩地域や横浜の港北地区等の丘陵・田園地帯において無秩序な開発が進行した。このような乱開発を防止すると共に、良好な居住環境や大量な宅地供給に対応することを目的に、多摩ニュータウンは昭和40年（1965）に都市計画決定、翌41年、新住宅市街地開発法に基づく事業承認を経て約3,000haの大規模ニュータウン事業が開始された。

また、港北ニュータウンは昭和44年（1969）都市計画決定、昭和49年、土地区画整理法に基づく事業計画認可を経て約1,300haに及ぶ我が国最大級の区画整理事業が着手された。



S=1/200,000 位置図（多摩ニュータウン）



S=1/200,000 位置図（港北ニュータウン）



## 【多摩ニュータウンにおけるオープンスペース計画の変遷】

### (1) 第一期－近隣住区理論の適用 (1960～1975年)

大都市近郊における初期の住宅団地では、住区の構成をいかにするべきかが重要な計画課題であった。そこで、人口1万人の小学校区を単位とした半径500mの徒歩圏内にオープンスペースを配置する「近隣住区理論」が適用され、その基本パターンが形成された。なお、オープンスペースは住区単位で個々に独立したものであった。

### (2) 第二期－ネットワークの形成 (1972～1980年)

大規模団地の開発が進むなかで、歩行者の安全にも配慮して、各種の住区施設と一体化する歩行者専用道路が出現した。従来の誘致距離に代わり、快適な環境形成のための公園を核とする歩行者専用道路によるネットワーク化が進められた。

### (3) 第三期－住区の構造化 (1978～1988年)

大規模開発による形成されるニュータウンを、固有の「街」としてイメージさせる手立てとして、各種の統合されたオープンスペースをネットワークさせ、視覚的に一体感を持った景観を形成することによって住区の構造化が図られた。そこではデザイン性が重視され、その代表が「落合・鶴牧地区」である。

### (4) 第四期－地域環境構造の保全 (1985年～)

大規模なニュータウン開発に伴う自然環境のポテンシャルの低下が問題となり、地域環境を保全し、良好なものとするのがオープンスペース計画の課題となった。そのため、住区の構造化を図ると同時に、地域の環境構造を形成している土地条件の保全を目的とした計画が立案された。そこでは地形秩序と植生保全が重要視され、その代表が「稲城向陽台地区」である。



歩行者専用道である富士見通りからの富士山の眺望

## 【落合・鶴牧地区】

### (1) 住区の構造化

多摩ニュータウンの「落合・鶴牧地区」は、従来の住宅団地の集合体を脱却し、「街らしさ」を追究するための構造化理論のケーススタディとして、具体的な空間における景観の計画とデザインが展開されている。

当地区における地区の構造化は、「①地域的なスケールにおける景観的要素のとりこみ」と「②地区のスケールにおける基幹空間の形成」という2つのスケールでの対応がなされ、街の空間構成を視覚的に認識し得るような包括的な景観を創出することが試みられた。

この「基幹空間」は、公園緑地を主要な要素とするため、2系統の歩行者専用道路を介して、4つの近隣公園と2つの児童公園を連続的に配置し、これまでにない利用形態と景観形成が達成されている(右上図参照)。

### (2) 地形と緑

落合・鶴牧地区では、地区周辺に原地形を残すのみの造成基盤が用意され、公園緑地は人為的にデザインされた地形造成がなされた。ここでは全面的にデザイン性が重視されている。



基幹空間構成の概念図

公園緑地等の配置計画図



**【稲城向陽台地区】**

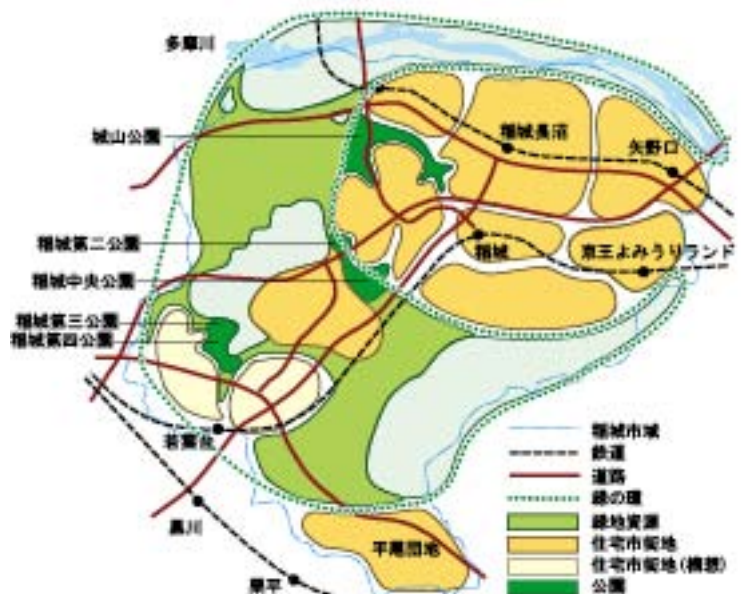
(1) 地区内外の緑地構造の連担  
多摩ニュータウンの稲城向陽台地区は、構想段階から稲城市の街づくりの一環として地域環境の保全に貢献する計画とすることを意図しており、地域と住区という異なる空間レベルを統

括する新たな地区構造をオープンスペースによって形成することが試みられた。

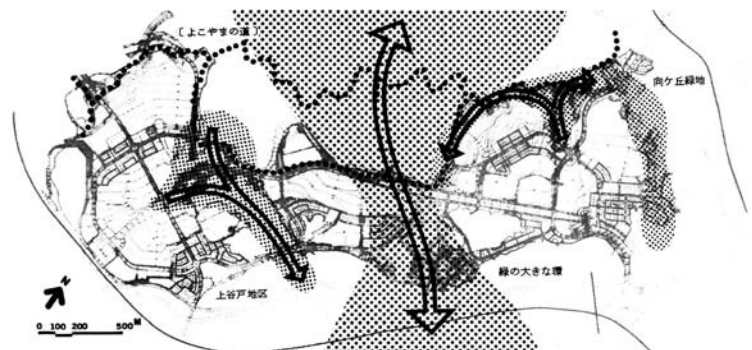
具体的には「緑の環」と呼ばれる地域環境構造を具現するため、地区北側に連続する緑地の保全を図るとともに3つの住区を分節する位置に公園緑地を配

置し、南北方向の緑の貫入閥を形成している。

また、東西方向に分節された住区相互の連繋を図るために、住区幹線道路の歩行者空間を強化したブルバール（並木道）を生活環境軸として位置づけ、配置している。



「緑の環」に基づく地域環境構造



オープンスペース計画基本構想図 「緑の環」の貫入を担保する公園緑地が配置されている。



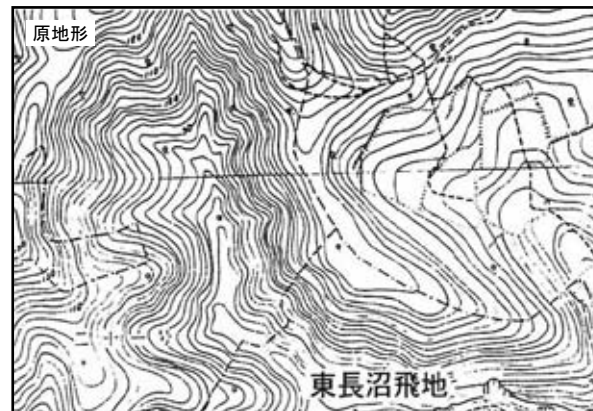
**(2) 地形と緑**

稲城向陽台地区では、1974年の「現況緑地資源の活用に関する調査研究」で、緑地資源の基盤の地形の残し方・残され方を整理し、現況植生を開発後の動向を見極めて調査している。そして、緑地資源の有効にして効果的な活用保全の検討を行い、地域環境に鑑みたオープンスペース計画を都市計画に先駆けて提案している。

その結果、尾根・谷地形が残され、地域を骨格づけてきた地形秩序が全うされている。



生活環境軸



尾根地形の保全



## 【港北ニュータウン】

### (1) 地区構造

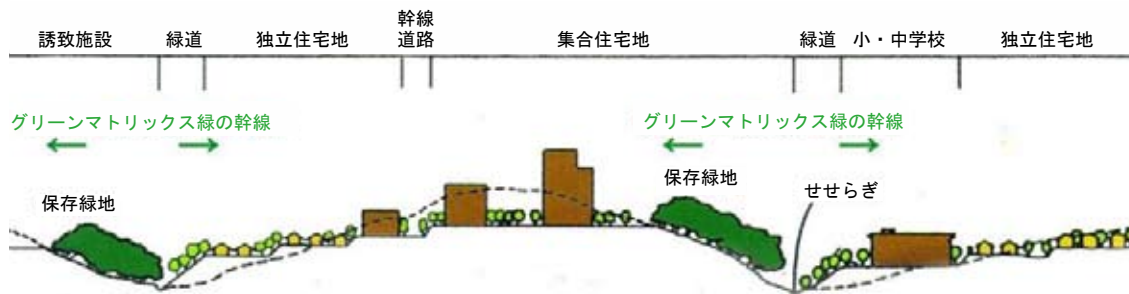
港北ニュータウンでは、なだらかな丘陵地の現況の緑を活かし、保存緑地を主体とする公園・緑道を主軸として、集合住宅・学校・施設用地などの斜面緑地、さらには、社寺林などの民有地の緑を連担させて、まとまりある緑空間の保全と人の利活用を最大限に結合した「グリーンマトリックスシステム」による計画が展開されてきた。

地形の襲や、農村集落の景観、寺社の緑を環境資産として、これらを街の空間構造に活かし、緑に囲まれた安全で快適な歩行者動線や、都市防災にも寄与するオープンスペースを確保している。

このように、当地区では既存の緑環境を最大限に保全すると共に、多様な土地利用によりオープンスペースを確保し、「ふるさとをしのばせるまちづくり」を実現させている。



「グリーンマトリックスシステム」の概念に基づく緑空間の構成



造成断面イメージ図 既存の緑を最大限に保存するため、斜面の樹林は残し、谷を埋める時はV字谷をつくるように造成されている。

### (2) 緑地資源の活用

緑地資源の活用はオープンスペースに既存林を地形ごと残すことで満足することなく、造成に掛かる既存木の移植も行っている。事業認可の当年（昭和47年）から調査を実施し、特に地域特性、歴史的履歴、時間蓄積を重視し、大径木の移植を優先しており、最終的に5,000本の移植が実現している。



具体的な土地利用や緑の保存状況

### (3) モデル整備

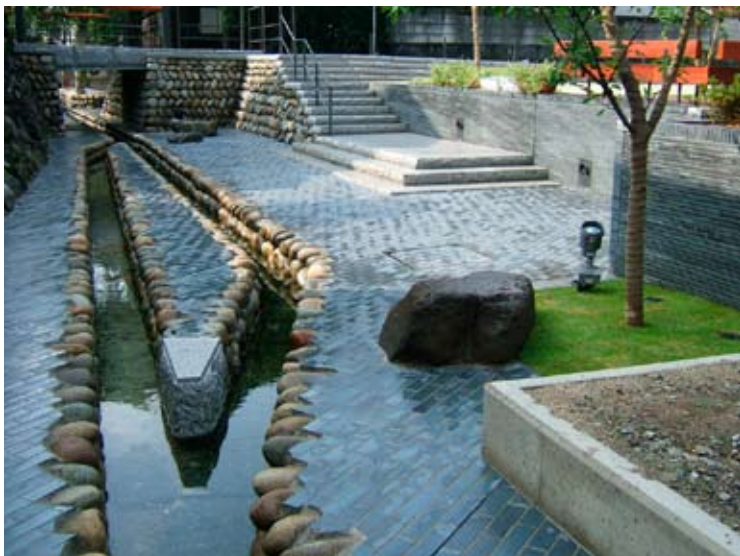
ニュータウンの最初の公園整備は昭和53年のせせらぎ公園である。事業推進のためには大方の合意を得る必要があり、ニュータウンが将来どのような街になるかを実際に示すために街開きに先駆けて整備された。移植された株立ちの見事な大径木が惜しげもなく使われている。



モデル整備されたせせらぎ公園（左写真）と付随する緑道（右写真）



# 大清水空間 / 水の小空間のネットワークによる旧城下町の再生



## 【諸元】

所在地：福井県勝山市本町  
 面積：100 m<sup>2</sup>（源泉部広場）  
 480 m<sup>2</sup>（大清水広場）  
 延長：180 m（大清水水路）  
 事業主体：福井県 勝山市  
 設計者：小野寺康都市設計事務所  
 管理：勝山市 都市整備課

## 【概要】

勝山城とその城下町は、天正8(1580)年に柴田勝安が居城を築き始めたのが起源だが、未完成に終わった。元禄4(1691)年に入府してきた小笠原貞信が再建を始めたことにより、その基盤が築かれた。城下町主要部では道路中央に用水が引かれ、飲料、防火、排雪などに用いられていた。

こうした用水の1つである後町の大清水は、近隣住民の飲料水や洗いの場として長年利用されてきた。その後、水量の減少や水道の発達と共に、あまり

利用されず荒れたままになっていた。

中心市街地である旧城下町において、歴史文化を生かしたまちづくりとして総合支援事業（後にまちづくり交付金事業に切替え）が策定され、九頭竜川に並行する南北方向の本町通り、後町通り、河原町通りの三本の通りを軸に、これと交差する複数の街路や広場が位置付けられた。

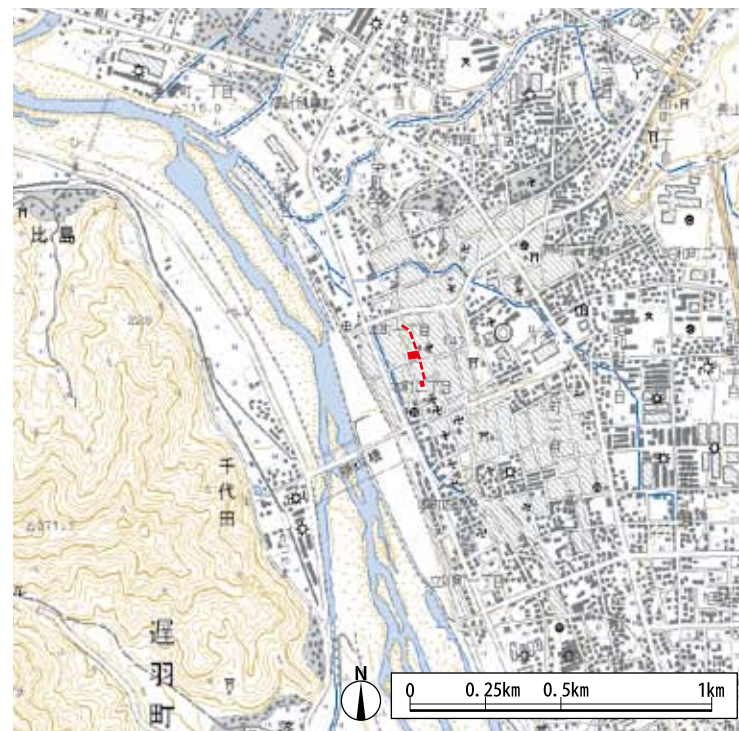
この事業の一環として、大清水付近一帯が改修され、新たな市民の憩いの場として生まれ変わった。

## 【沿革】

- 平成 15(2003)年 「旧勝山城下周辺地区 まちづくり事業計画」がまちづくり総合支援事業として認可され、東京大学景観研究室（篠原修教授・当時）に調査を依頼
- 平成 16(2004)年 「都市再生整備計画 旧勝山城下周辺地区」がまちづくり交付金事業として再認可される（対象：大清水緑地、大清水広場、市民交流広場、案内サイン、市道12路線、大清水空間）  
地元住民ワークショップ「まちなか整備推進会議」を重ねながら、設計が進められる
- 平成 17(2005)年 大清水広場・大清水空間施工開始（7月末竣工）  
竣工式に合わせ大清水祭りが催される（7月30・31日）
- 平成 18(2006)年 大清水緑地竣工、大清水空間に接する、市道の一部路線（7-10号線、7-11号線、7-12号線）が竣工



勝山の家並み



S=1/25,000 位置図



## 【全体計画】

勝山市中心市街地の再生整備計画において、その手始めとして、大清水空間の整備に着手された。旧市街の歴史的シンボルともいえる大清水源泉部とそこから流れるせせらぎ、せせらぎに接する大清水広場、せせらぎと交錯する細街路網、これらを一体的に整備することで、勝山再生の基軸とした。

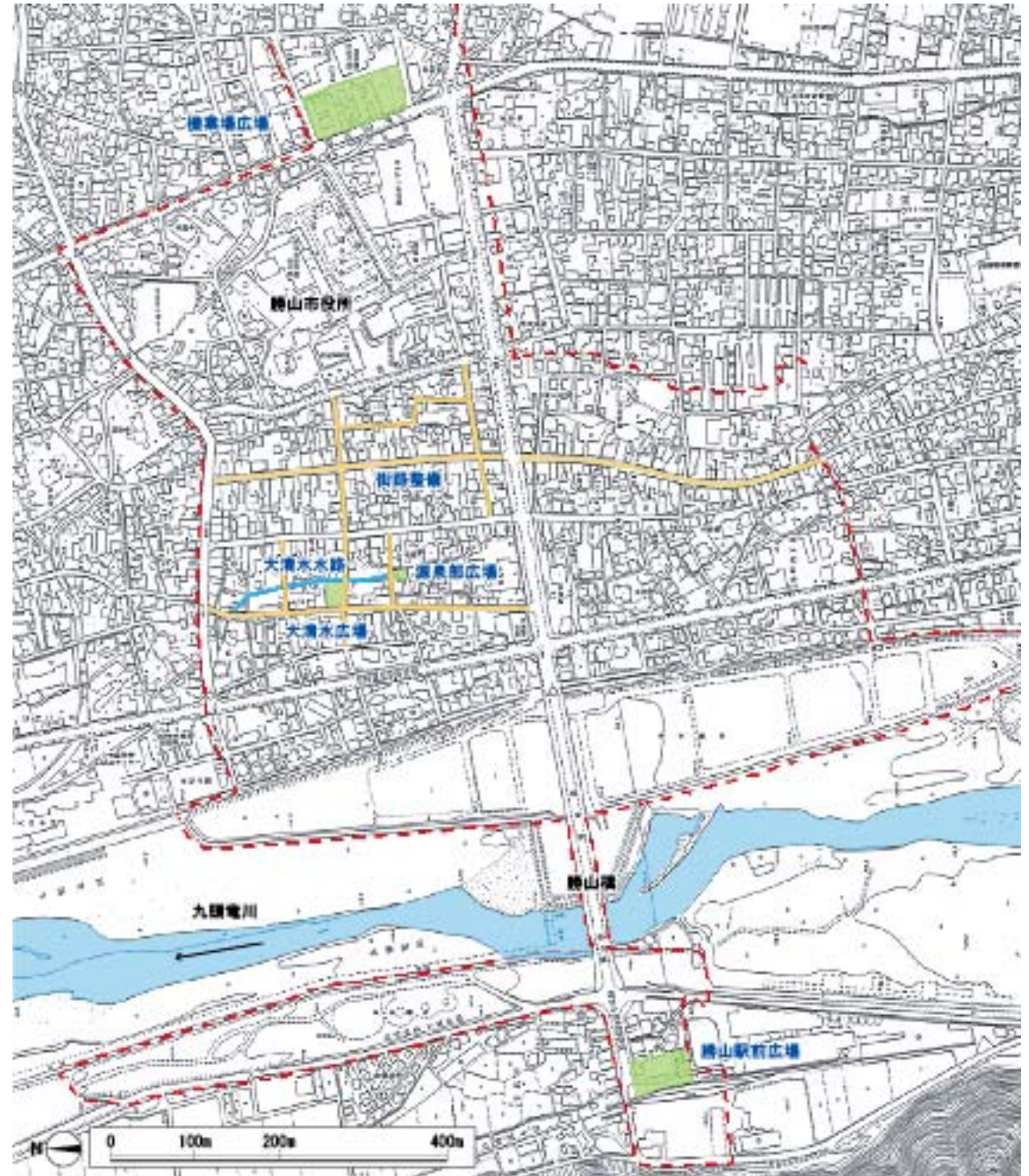
## 【市民ワークショップ】

徹底した市民参加が特徴で、全てのデザインはワークショップを経て決定された。その手法は、市民の要望を聞いて、それを取りまとめるだけの「責任回避型」ワークショップとは根本的に異なり、住民意見を聞き取りつつ専門家が案を構想し、スケッチや模型を多用しながらワークショップに臨んだ。

専門家 VS 市民の真剣勝負の様相であり、時に大きな議論に発展したが、デザイナー側も提示案に固執せず、取り入れるべき有用な意見が出ればためらいなくデザインを変更するという姿勢を示すことで、議論は高まり、デザインは洗練されていった。



ワークショップにおける議論の高まりにより、デザインは洗練されていった。



S=1/8,000 全体計画図





S=1/1,000 大清水周辺平面図

### 【大清水・水路部】

U字溝のごときであったせせらぎは、玉石積みに変えられ、これに沿う歩行路も、越前瓦で整えられ、

既存の玉石積み擁壁の足元を、越前瓦のベンチ擁壁で引き締

め、ここにフットライトを組込むことにより、趣のある夜間景観が創出された。

水路と路地が交差する箇所は、全てに石階段が設けられ、街のどこからでも、せせらぎにアクセスできる形となっている。

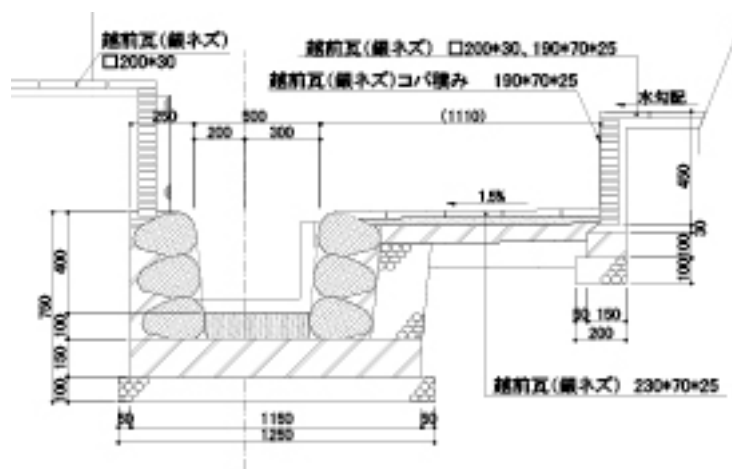


### 【源泉部広場】

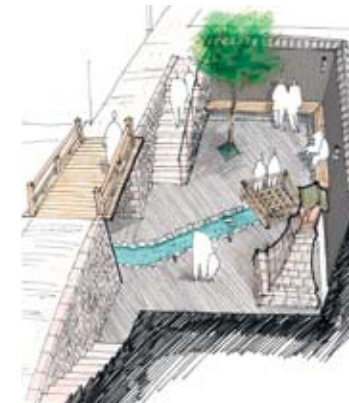
大清水空間の源泉部は、旧城下町に暮らす勝山市民にとって、歴史的なシンボル空間であった。そこで、隣接する用地を一部取得して広場スペースを拡充し、ベンチなど休憩施設が設置された。

石壁は全て積み直され、祠もその中に収められたことにより、湧水の周りに、ゆとりを持った憩いの空間が創出された。

舗装には銀鼠色の越前瓦を敷き詰め、橋も架け直し、そこから水辺に降り立つ階段も新設された。同一視野に入る対象全てを、統合的にデザインすることが重要であることを示す好事例となっている。

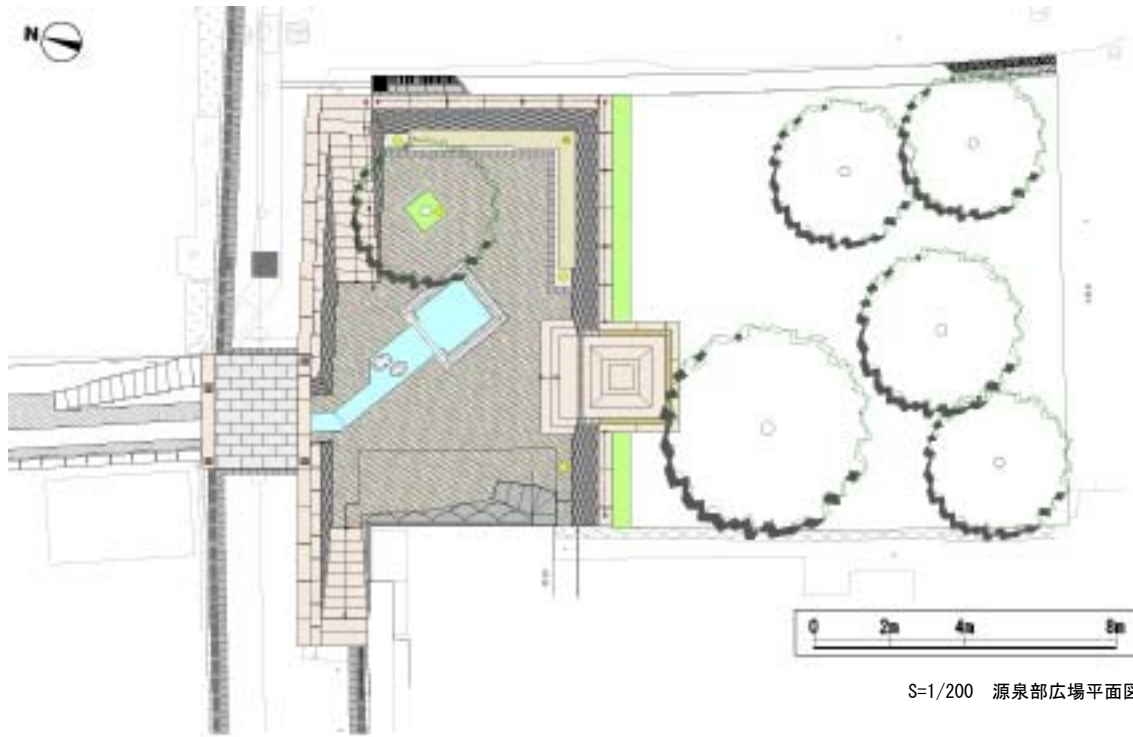


S=1/30 大清水水路断面図 (A-A)



源泉部広場の模型、スケッチ





S=1/200 源泉部広場平面図

### 【大清水広場】

大清水広場は、街角の駐車場を再生した市民広場である。

街に完全に開いたオープンタイプで、地域イベントの舞台としても多用されている。

水路部は比較的広い親水テラスとなっている。大清水のせせらぎは、かつては一部で二股になっており、一方を食材用、他方を洗物用に使い分けられていたという。ここでは、その雰囲気を実現したデザインとなっている（P.36 左上写真参照）。



整備前



整備後の大清水広場



大清水広場の模型

### 【小路空間】

水路に交差する、橋通り、おたね坂、吾妻橋通りといった小路空間は、消雪装置を導入しながら、機械除雪も可能な耐久性を有する南条石のコンクリート洗出し舗装で再整備されている。

街渠は、無釉の越前瓦コバ立てであり、舗装のボーダーも同様の地場材料でデザインされている。



整備前



整備後の小路空間



源泉部広場





## 【緒元】

所在地：愛知県豊田市  
 面積：約1.9ha  
 施設：五六川（近自然型小川216.5m）、池、多目的広場、管理事務所（ちごの庵）等  
 設計者：（関係者）早川 匡、中根 録一、杉山 亘、成瀬 順次、鈴木 元弘、児ノ口公園管理協会、バイオフィット研究会、豊田市矢作川研究所  
 管理：豊田市

## 【概要】

五六川は、戦後頃まで用排水路として利用されていた小川であるが、昭和30年代、グラウンドや市営プール等をつくるために暗渠化された。

平成に入り、都市河川の水質浄化のために矢作川の水を市内に導入することが計画された。それを契機に、五六川を開渠化して地上に再生すると共に、都心に水と緑を取り戻し、やすらぎを生み出すことを目的として児ノ口公園の大改修を行うこととなった。

公園の改修にあたっては、か

つての自然豊かな五六川の復元を目指した「近自然工法」が取り入れられ、水路の蛇行や瀬・淵、あるいは止水域など、多様な流れをつくり、魚の産卵場所や生息空間を創出した。

また、公園内にあった野球グラウンドや市営プールは撤去され、里山の雑木林をつくるために約8,000本の苗木が植栽された。さらに、ブランコ、砂場、ジャングルジムなどの遊具も撤去され、児ノ口公園は近自然型の都市公園として新しく生まれ変わるようになった。

## 【沿革】

- 戦前（1940年以前） 五六川沿いに広がる田園地帯であった  
 戦後（1945年以降） 地域住民の勤労奉仕により、現在の児ノ口公園の場所に子供の遊び場が造成され、その後、五六川は暗渠化され、グラウンド、プールなどを備えた公園が完成  
 平成14（1992） 五六川の再生とあわせた児ノ口公園の改修計画が検討され、住民説明会を実施  
 ～15（1993）年  
 平成16（1994） 2ヵ年をかけて住民参加により近自然型公園としての整備を実施  
 ～17（1995）年  
 平成16（2004）年 土木学会デザイン賞 最優秀賞受賞



市民による植樹会の様子  
 管理事務所兼休憩所の「ちごの庵」に飾られている写真。地域の自治区、老人クラブ、子供会、商店街の主催により開催され、子供からお年寄りまで約200人の参加を得て盛大に行われた。



S=1/25,000 位置図



### 【近自然型公園の計画】

改修前の児ノ口公園は、運動施設と遊具を備えた典型的な都市公園の形態をしていた。こうした公園の再整備にあたり、「公園の野生化」を目指した計画は、当初、理解されにくいものであった。

豊田市は、児ノ口公園を近自然型の公園として再整備するにあたり説明会を開き、市民の理解と協力を求めた。説明会を始めた頃は、近自然型の公園とすることについて反対意見も多かった。特に、これまで低料金のプールやブランコ、滑り台といった遊具のあった公園が一変してしまうため、子供の遊び場がなくなってしまうのではないかといった意見も多く出された。

そんな中で、五六川の原風景を知るお年寄りには計画に理解を示し、「何もなくても山と川さえあれば子供達は遊ぶことができる」と主張するようになった。お年寄りたちの、かつてのような自然にあふれた風景を今の子供たちに残してあげたいという思いが、新しい児ノ口公園を実現させる力となった。

### 【市民参加】

実際に工事が始まると、お年寄りたちを中心とした数多くの「現場監督」が現れ、現場での市民参加による公園づくりが自然にはじまった。そして五六川につくったビオトープを田んぼに

したり、休憩所として「ちごの庵」を建ててしまうなど、「現場監督」たちの昔の記憶と勢いで公園が出来ていった。

そうした市民と公園との密な関係ができあがっていく中で、自然な流れで住民が管理を行う

ための組織（児ノ口公園管理協会）が誕生し、公園の日常的な管理だけでなく、さまざまな催し物の運営を行う組織に発展していった。

児ノ口公園は、市民が自分たちの手で緑と小川を再生したこ

とに誇りと愛着を持って管理、運営している。そうした流れがしっかりできあがったことに大きな意味があるといえる。



S=1/1, 200 改修後の児ノ口公園平面図





戦後の五六川（1947年撮影） 周辺には田園風景が広がっていた。



改修前の児ノ口公園（1987年撮影） グラウンド、遊具、プールのある典型的な都市公園であり、周辺は緑が少ない市街地であった。



現在の児ノ口公園（2000年撮影） 改修により、市街地に雑木林をつくり出した。





**道路境界** 道路から公園へは、どこからでも自由に入出入りすることができ、歩行者が自然環境に誘導されるような雰囲気をつくっている。また、自然豊かな公園ができたことにより住環境も良くなり、隣地にそれを売りにしたマンションが建ち、地価も上昇した。



**市民によってつくられた田んぼ** 餅米が育てられ、秋には収穫、年末には餅つき大会のイベントが開催されている。



**国道153号から見た児ノ口公園** 交通量の多い国道沿いに豊かな緑を提供している。



**公園内の休憩所（ちごの庵）** 管理を委託されている児ノ口公園管理協会の事務所にもなっている。

【公園分野】引用・参考資料リスト

種別	文献名	編著者	出版元	年次	備考
<b>■西都原古墳群</b>					
参考	西都原古墳群保存整備活用に関する基本計画	宮崎県教育庁文化課	—	1995年	
参考	西都原古墳群及びその周辺地域整備プロジェクト推進計画書	宮崎県・西都市	—	1999年	
<b>■上野公園</b>					
参考	ビジュアル台東区史	台東区史編纂専門委員会	東京都台東区	1997年	
参考	上野公園ものがたり	(財)東京都公園協会	—	1996年	
<b>■砧公園</b>					
参考	砧公園	石内展行・板垣修悦	東京都公園協会	2003年	
参考	東京の公園と原地形	田中正大	げやき出版	2005年	
参考	水元公園	中島宏・桜田通雄・山口善正	東京都公園協会	1997年	
<b>■アルテピアッツァ美唄</b>					
参考	安田侃の芸術広場 アルテピアッツァ美唄	北海道新聞社	北海道新聞社	2002年	
<b>■古河総合公園</b>					
参考	湿地転生の記	中村良夫	岩波書店	2007年	
参考	研ぎすませ風景感覚2 国土の詩学	中村良夫	技報堂出版	1999年	
<b>■モエレ沼公園</b>					
参考	土構造物の景観設計 8. 処理場跡地の景観(「土と基礎、50-4(531)」P. 36~39)	田村幸久・石村寛人	—	—	
参考	イサム・ノグチ&札幌モエレ沼公園	札幌テレビ放送(株)	札幌テレビ放送(株)	2005年	
参考	イサム・ノグチ 宿命の越境者	ドウス昌代	講談社	2003年	
<b>■長崎水辺の森公園</b>					
参考	DESIGN SELECTION 2006	土木学会景観デザイン委員会	—	2007年	
参考	環長崎港アーバンデザインシステム【改訂版】パンフレット	長崎県 景観まちづくり室	—	2007年	
<b>■震災復興小公園</b>					
参考	東京公園史話	前島康彦、東京都公園協会	—	1989年	
<b>■多摩ニュータウン・港北ニュータウン</b>					
参考	多摩ニュータウン稲城地区(B-6地区)公園緑地整備基本計画策定調査報告書	住宅・都市整備公団南多摩開発局 (社)日本公園緑地協会	—	1983年	
参考	オープンスペース環境施設計画資料集	南多摩地区オープンスペース計画資料作成委員会	(株)オーム社	1997年	
参考	オープンスペース環境施設ディテール集	南多摩地区オープンスペース計画資料作成委員会	(株)オーム社	1998年	
参考	港北地区オープンスペース計画・設計技術資料集	住宅・都市整備公団神奈川地域支社港北開発事務所	—	1998年	
<b>■大清水空間</b>					
—	—	—	—	—	
<b>■児ノ口公園</b>					
参考	中心市街地が「元気になっちゃったかも!!」	豊田市資料	—	—	
参考	豊田市ホームページ( <a href="http://www.city.toyota.aichi.jp">http://www.city.toyota.aichi.jp</a> )	—	—	—	
参考	あいち地域資源デジタルアーカイブ( <a href="http://www.aichi-irda.jp">http://www.aichi-irda.jp</a> )	—	—	—	
参考	『DESIGN SELECTION 2004』	土木学会景観デザイン委員会	—	2005年	

※種別：「引用」—文献中の文章をそのまま引用している文献(※引用文の掲載ページを文献名欄に記載する)

「参考」—事例集作成の際に参考とした文献

※備考：種別「引用」の場合、事例集の掲載場所(P. 00、00~00行目)を備考欄に記載する。



【公園分野】図版出典リスト

■西都原古墳群							
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者		出典	編著者・出版元等	年次
2	鏡写真／鳥瞰	写真	宮崎県	宮崎県立西都原考古博物館 提供		-	-
2	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/50000地形図を元に、加筆・トレース		-	2007
3	鳥瞰写真	写真	宮崎県	宮崎県立西都原考古博物館 提供		-	-
3	畑と古墳群	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
3	園路と古墳群	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
4	平面図	図	国土技術政策総合研究所	宮崎県都市公園総合事務所より入手した「特別史跡公園 西都原古墳群管理区域平面図」を元に、加筆・着色・トレース		-	2007
5	鬼の窟古墳写真	写真	宮崎県	宮崎県立西都原考古博物館 提供		-	-
5	菜の花	写真	西都市	西都市 提供		-	-
5	コスモス	写真	西都市	西都市 提供		-	-
5	考古博物館からの眺め	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
5	西都原考古博物館（1）	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
5	西都原考古博物館（2）	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
■上野公園							
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者		出典	編著者・出版元等	年次
6	鏡写真／大噴水	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
6	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース		-	2007
6	名所江戸百景 上野清水堂不忍	絵図	歌川広重 画	江戸東京博物館提供		-	1856
7	地形図	図	国土技術政策総合研究所	「上野公園ものがたり（1996年、(財)東京都公園協会、P.10の図）」を元に、加筆・着色・トレース		-	2007
7	地形断面図	図	国土技術政策総合研究所	「上野公園ものがたり（1996年、(財)東京都公園協会、P.10の図）」を元に、加筆・着色・トレース		-	2007
7	江戸不忍弁天刎東叡山ヲ見ル図	絵図	溪斎英泉 画	「国立国会図書館ホームページ 貴重書画像データベース」 ( <a href="http://rarebook.ndl.go.jp/pre/servlet/pre_com_menu.jsp">http://rarebook.ndl.go.jp/pre/servlet/pre_com_menu.jsp</a> )		-	1820～ 1850
7	不忍池	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
8	東京上野公園地実測図	図	内務省地理局	「国立公文書館ホームページ デジタルアーカイブス」よりダウンロードした画像データを元に、加筆		-	1878
9	東叡山絵図	図	国土技術政策総合研究所	「首都大学東京図書館情報センターホームページ」よりダウンロードした、「水野家文書 東叡山絵図」を元に、加筆・トレース		-	2007
9	上野公園の変遷	図	国土技術政策総合研究所	「上野公園ものがたり（1996年、(財)東京都公園協会、P.59）」の図を元に、トレース		-	2007
■砧公園							
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者		出典	編著者・出版元等	年次
10	鏡写真／入口	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
10	芝生広場	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
10	谷戸川	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
10	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース		-	2007
11	東京緑地計画環状緑地計画図	図	国土技術政策総合研究所	「公園緑地（第3巻 第2・3合併号）」の図を元に、加筆・着色・ト		-	2007
12	砧公園平面図	図	国土技術政策総合研究所	「砧公園パンフレット」の図を元に、加筆・着色・トレース		-	2007
12	芝生広場	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
13	水元公園平面図	図	国土技術政策総合研究所	「東京都建設局 水元公園公式ホームページ」からダウンロードしたデータを元に、加筆・着色・トレース		-	2007
13	水元公園	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007
13	水元公園	写真	国土技術政策総合研究所	-		-	2007

■アルテピアッツァ美唄						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
14	鏡写真／水の広場	写真	松井幹雄	-	-	2002
14	鳥瞰写真（現在）	写真	北海道新聞社	「安田侃の芸術広場 アルテピアッツァ美唄」(P.116)	北海道新聞社	2002
14	鳥瞰写真（昭和30年頃）	写真	美唄市	「安田侃の芸術広場 アルテピアッツァ美唄」(P.8)	北海道新聞社	1955頃
14	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
15	整備中の様子①	写真	美唄市	美唄市 提供	-	-
15	整備中の様子②	写真	美唄市	美唄市 提供	-	-
15	水の広場 平面図	図	国土技術政策総合研究所	美唄市より入手した設計図書を元に、加筆・トレース	-	2007
15	池 断面図	図	国土技術政策総合研究所	美唄市より入手した設計図書を元に、加筆・トレース	-	2007
15	水の広場	写真	松井幹雄	-	-	2002
15	池	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
16	現場の安田氏	写真	美唄市	美唄市 提供	-	-
16	天翔の丘 頂上部	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
16	天翔の丘 園路	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
16	天翔の丘からの眺め	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
16	天翔の丘 平面図	図	国土技術政策総合研究所	美唄市より入手した設計図書を元に、加筆・トレース	-	2007
17	木造校舎の写真	写真	松井幹雄	-	-	2002
17	ギャラリー内部	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
17	彫刻と子供たち	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
17	アートのスペース内	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
■古河総合公園						
掲載頁	写真・図		作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次
18	鏡写真／現在の御所沼	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
18	明治時代の古河の地図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 明治前期測量1/20000フランス式彩色地図を元に、加筆・トレース	-	2007
18	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007
19	鳥瞰写真(1972年)	写真	古河市	古河市 提供	-	1972
19	鳥瞰写真(2000年)	写真	古河市	古河市 提供	-	2000
19	御所沼復元の手順	図	国土技術政策総合研究所	古河市より入手した、中村良夫氏が作成した図面を元に、着色・トレース	-	2007
20	天神橋	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
20	風景のためのデッサン	絵図	中村良夫	古河市 提供	-	-
20	古河総合公園 平面図	図	国土技術政策総合研究所	古河市より入手した図面を元に、加筆	-	2007
21	新久田道	写真	古河市	古河市 提供	-	-
21	御手洗池	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	星湖釣殿	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	筑波山の眺望	写真	国土技術政策総合研究所	-	-	2007
21	ジェラテリア	写真	古河市	古河市 提供	-	-
21	田植えの様子	写真	古河市	古河市 提供	-	-
21	茶摘みの様子	写真	古河市	古河市 提供	-	-

■モエレ沼公園						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
22	鏡写真／鳥瞰	写真 (財)札幌市公園緑化協会	(財)札幌市公園緑化協会 提供	-	-	
22	鳥瞰写真 (ゴミ処理場当時)	写真 (財)札幌市公園緑化協会	(財)札幌市公園緑化協会 提供	-	-	
22	イサムノグチの視察	写真 (財)札幌市公園緑化協会	(財)札幌市公園緑化協会 提供	-	-	
22	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を基に加筆・トレース	-	2007	
23	全体平面図	図 札幌市	「モエレ沼公園図面集(図面名：位置図)」	札幌市	1996	
23	模型写真	写真 (財)札幌市公園緑化協会	(財)札幌市公園緑化協会 提供	-	-	
24	プレイマウンテン平面図	図 国土技術政策総合研究所	(財)札幌市公園緑化協会より入手した図面を元に、トレース	-	2007	
24	テトラマウンド立面図	図 国土技術政策総合研究所	(財)札幌市公園緑化協会より入手した図面を元に、トレース	-	2007	
24	プレイマウンテン	写真 松井幹雄	-	-	2002	
24	テトラマウンド	写真 松井幹雄	-	-	2002	
24	プレイマウンテン園路	写真 松井幹雄	-	-	2002	
25	モエレ山平面図	図 国土技術政策総合研究所	(財)札幌市公園緑化協会より入手した図面を元に、トレース	-	2007	
25	モエレ山断面図	図 国土技術政策総合研究所	(財)札幌市公園緑化協会より入手した図面を元に、トレース	-	2007	
25	土層断面図	図 (財)札幌市公園緑化協会	(財)札幌市公園緑化協会 提供	-	2007	
25	モエレ山	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
■長崎水辺の森公園						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
26	鏡写真／メインゲートからの眺望	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
26	鳥瞰写真	写真 長崎県	「環長崎港アーバンデザインシステム【改訂版】パンフレット」	長崎県景観まちづくり室	2007	
26	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	-	2007	
27	全体平面図	図 長崎県	「長崎水辺の森公園 パンフレット」	長崎県	-	
27	3つの軸と2重螺旋軸	図 長崎県	「環長崎港アーバンデザインシステム【改訂版】パンフレット」	長崎県景観まちづくり室	2007	
28	「水辺のプロムナド」水路沿い断面図	図 国土技術政策総合研究所	長崎漁港港湾事務所より入手した図面を元に、トレース	-	2007	
28	「水の庭園」水路沿い断面図	図 国土技術政策総合研究所	長崎漁港港湾事務所より入手した図面を元に、トレース	-	2007	
28	「水辺のプロムナド」の園路	写真 松井幹雄	-	-	2002	
28	「水の庭園」の護岸	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
28	「水の庭園」の救命浮き輪	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
28-29	断面位置図・橋梁位置図	図 国土技術政策総合研究所	「長崎水辺の森公園パンフレット(長崎県)」の平面図を元に、加筆	-	2007	
29	橋梁(7種類)	写真 長崎県	「環長崎港アーバンデザインシステム【改訂版】パンフレット」	長崎県景観まちづくり室	2007	
29	メインゲートのライトアップ	写真 株式会社石井幹子デザイン事務所	株式会社石井幹子デザイン事務所 提供	-	-	
■震災復興小公園						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
30	鏡写真／元町公園入口	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
30	位置図	図 国土技術政策総合研究所	国土地理院1/25000地形図(縮小使用)、「東京市復興公園概要(1931年、旧東京市役所)」、「東京市復興計画三千分一大地図(1924年、内山模型製図社)」を元に、加筆・トレース	-	2007	
31	上六公園 鳥瞰図	図 (旧)東京市	「上六公園案内」(東京都中央図書館所蔵)	-	1929	
31	上六公園 現況写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
31	南桜公園 鳥瞰図	図 (旧)東京市	「南桜公園案内」(東京都中央図書館所蔵)	-	1929	
31	南桜公園 現況写真	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	
31	元町公園 鳥瞰図	図 (旧)東京市	「元町公園案内」(東京都中央図書館所蔵)	-	1930頃	
31	元町公園周辺図	図 国土技術政策総合研究所	「元町公園案内(1930年代、旧東京市役所)」、「東京市教育施設復興図集(1932年、旧東京市役所)」を元に、加筆・着色・トレース	-	2007	
31	現況写真(元町公園)	写真 国土技術政策総合研究所	-	-	2007	



■多摩ニュータウン・港北ニュータウン						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
32	鏡写真／多摩NT 落合・鶴牧	写真	独立行政法人都市再生機構	独立行政法人都市再生機構ニュータウン事業部 提供	-	
32	鏡写真／多摩NT 稲城向陽台	写真	独立行政法人都市再生機構	独立行政法人都市再生機構ニュータウン事業部 提供	-	
32	鏡写真／港北NT 鴨池公園	写真	独立行政法人都市再生機構	「港北ニュータウン パンフレット」	独立行政法人都市再生機構	
32	位置図（多摩NT・港北NT）	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/200000地形図を元に、加筆・トレース	2007	
33	基幹空間構成の概念図	図	国土技術政策総合研究所	「オープンスペース 環境施設計画資料集（1997年9月、南多摩地区オープンスペース計画資料作成委員会編、P.61の図）」を元に、着色・トレース	2007	
33	公園緑地等の配置計画図	図	国土技術政策総合研究所	「オープンスペース 環境施設計画資料集（1997年9月、南多摩地区オープンスペース計画資料作成委員会編、P.60の図）」を元に、着色・トレース	2007	
33	富士見通りからの富士山の眺望	写真	金井一郎	-	-	
34	地域環境構造図	図	国土技術政策総合研究所	松崎 喬氏作成図面を元に、着色・トレース	2007	
34	オープンスペース計画基本構想	図	松崎 喬	-	2007	
34	尾根地形の保全	図	独立行政法人都市再生機構	独立行政法人都市再生機構ニュータウン事業部 提供	-	
34	生活環境軸	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007	
35	グリーンマトリックスシステム概念図	図	独立行政法人都市再生機構	「港北ニュータウン パンフレット」	独立行政法人都市再生機構	
35	グリーンマトリックスシステム断面図	図	独立行政法人都市再生機構	独立行政法人都市再生機構ニュータウン事業部 提供	-	
35	具体的な緑の保存	写真	独立行政法人都市再生機構	独立行政法人都市再生機構ニュータウン事業部 提供	-	
35	せせらぎ公園	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007	
35	緑道	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007	
■大清水空間						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
36	鏡写真／大清水広場	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2005	
36	勝山の家並み	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2003	
36	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	2007	
37	ワークショップの様子	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2004	
37	全体計画図	図	小野寺康都市設計事務所	-	2003	
38	大清水周辺 平面図	図	小野寺康都市設計事務所	-	2004	
38	大清水水路 断面図	図	小野寺康都市設計事務所	-	2004	
38	大清水水路部（2種類）	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2005	
38	源泉部広場 模型	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2004	
38	源泉部広場 スケッチ	絵図	小野寺康都市設計事務所	-	2004	
39	源泉部広場 平面図	図	小野寺康都市設計事務所	-	2004	
39	整備後の源泉部広場	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2005	
39	整備前・後の大清水広場	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2003・2005	
39	大清水広場 模型	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2004	
39	整備前・後の路地空間	写真	小野寺康都市設計事務所	-	2003・2005	
■児ノ口公園						
掲載頁	写真・図	作成者・撮影者	出典	編著者・出版元等	年次	
40	鏡写真／五六川	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007	
40	植樹会の写真	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007	
40	位置図	図	国土技術政策総合研究所	国土地理院 S=1/25000地形図を元に、加筆・トレース	2007	
41	平面図	図	国土技術政策総合研究所	「児ノ口公園パンフレット」を元に、加筆・着色・トレース	2007	
42	1947空中写真	写真	国土技術政策総合研究所	国土地理院 空中写真（1947）を元に、加筆	1947	
42	1987空中写真	写真	国土技術政策総合研究所	国土地理院 空中写真（1987）を元に、加筆	1987	
42	2000空中写真	写真	国土技術政策総合研究所	国土地理院 空中写真（2000）を元に、加筆	2000	
43	道路との境界付近	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007	
43	道路からの眺望	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007	
43	園内の様子（たんぼ・ちごの庵）	写真	国土技術政策総合研究所	-	2007	

## あとがき

本事例集は、公共事業における景観検討の推進を進めるため、主に平成18年度景観形成事業推進費（調査分）「景観デザインの規範事例集策定調査」の成果を取りまとめたものです。

本調査の実施にあたり、社団法人土木学会景観・デザイン委員会土木デザイン集成編集小委員会の篠原修委員長ならびに委員の皆様、学会事務局の皆様には大変お世話になりました。また、事例リストの作成、事例に関する資料収集については、各事例の事業者・設計者・管理者の皆様にご協力を頂きました。また、古い図版等のいくつかの資料については保有者の方にご協力頂き、本事例集への掲載が実現しました。ここに深く御礼申し上げます。

最後に、株式会社プランニングネットワークの岡田一天様、伊藤登様、横山公一様、内藤充彦様、各務明子様、松崎喬様、友森千春様、大日本コンサルタント株式会社の田村幸久様、松井幹雄様、高楊裕幸様、鹿島昭治様、渡邊利彦様、池田大樹様、黒島直一様、秋山貴久様、橋本淳一様、株式会社地域開発研究所の兼子和彦様、伊納浩様、鈴木洋様、町山芳信様、前田格様、安藤義宗様、角真規子様、西成典久様、株式会社森緑地設計事務所の関哲哉様には、本事例集の作成に関わる資料収集ならびに編集作業にひとかたならぬご支援を頂きました。この場をお借りして心から感謝の意を表します。

---

国土技術政策総合研究所資料  
TECHNICAL NOTE of NILIM  
No.433, March 2008  
編集・発行 © 国土技術政策総合研究所

---

本資料の転載・複写のお問い合わせは  
〒305-0804 茨城県つくば市旭1番地  
国土交通省国土技術政策総合研究所  
企画部研究評価・推進課  
TEL 029-864-2675