

【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】

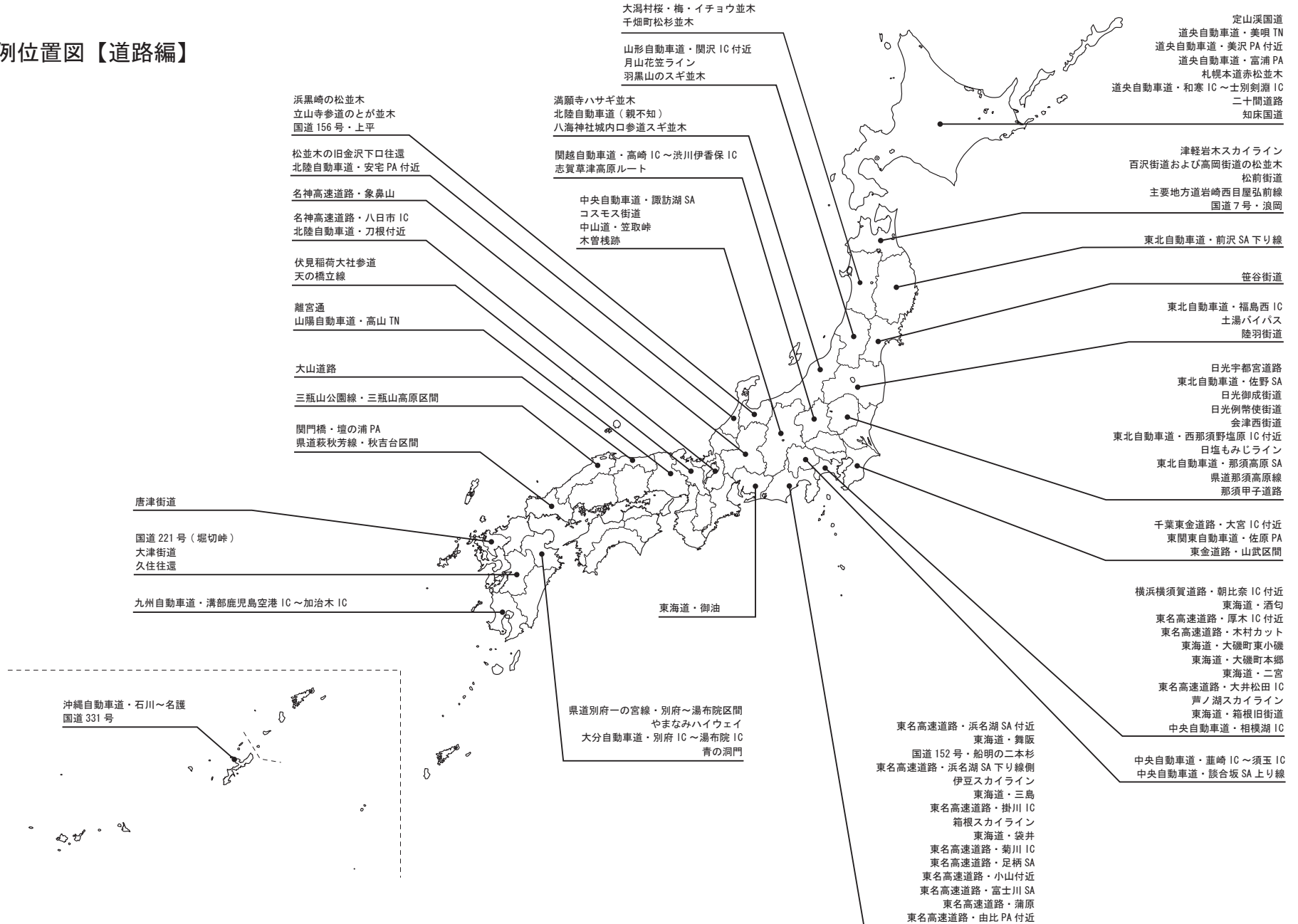
- ・対象となる道路の景観的に評価すべき特性に着目し、以下の項目による分類を行った。
 - 1) 歴史分類：街道、参道
 - 2) 目的分類：パークウェイ型、観光道路型
 - 3) 意図分類：景観・環境保全、地形活用、高低分離、既存林活用、眺望活用、植栽修景型、基調植栽型
 - 4) 手法分類：アースデザイン、高低分離、代替構造、山当て、特徴的な道路構造

【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、 東海道・三島、東海道・袋井、東海道・舞阪、東海道・御油 、松並木の旧金沢下口往還、浜黒崎の松並木
	参道	大山道路、 日光御成街道、日光例幣使街道、会津西街道 、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、 箱根スカイライン、芦ノ湖スカイライン 、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・船明の二本杉、 <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、伏見稻荷大社参道、青の洞門、国道 221 号（堀切峠）

道路分野規範事例候補リスト

事例位置図【道路編】



■【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。
				アースデザイン	2	道央自動車道 ・美唄TN
No. 3 	No. 4 	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
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	にじっけん 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。
		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. 19 	No. 20 	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。
		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. 21 	No. 22 	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。
		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。
		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"> ●所在地： 栃木県佐野市 ●管理者： 東日本高速道路株式会社 ●規模： 面積9.7ha ●年代： 昭和47(1972)年 ●その他： 	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"> ●所在地： 栃木県日光市 ●管理者： 栃木県 ●規模： 延長19.2km ●年代： 元和3(1617)年 ●その他： 国特別史跡・特別天然記念物(杉並木) 	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"> ●所在地： 栃木県日光市 ●管理者： 栃木県 ●規模： 延長13.9km(今市～小倉) ●年代： 元和2～3(1616～17)年 ●その他： 国特別史跡・特別天然記念物(杉並木) 	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"> ●所在地： 栃木県日光市 ●管理者： 日光市 ●規模： 延長3.9km(今市～大桑) ●年代： 正保元(1644)年 ●その他： 国特別史跡・特別天然記念物(杉並木) 	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"> ●所在地： 栃木県塩原市 ●管理者： 東日本高速道路株式会社 ●規模： - ●年代： 昭和49(1974)年 ●その他： 	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"> ●所在地： 栃木県塩谷郡藤原町 ●管理者： 栃木県道路公社 ●規模： 延長28.1km ●年代： 昭和47(1972)年 ●その他： 	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"> ●所在地： 栃木県那須郡那須町 ●管理者： 東日本高速道路株式会社 ●規模： 面積(上り)8.42ha、(下り)8.35ha ●年代： 昭和49(1974)年 ●その他： 	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"> ●所在地： 栃木県那須町 ●管理者： 栃木県道路公社 ●規模： 延長10.5km ●年代： 昭和40(1965)年 ●その他： 国立公園 	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 <small>かしの</small>	●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	●所在地：群馬県草津町～長野県山ノ内町 ●管理者：群馬県・長野県 ●規模：延長42km ●年代：昭和45(1970)年 ●その他：	国道292号。草津温泉～志賀高原～湯田中・渋温泉郷に至る観光道路。最高地点の渋峠の標高は2172mで、国道最高所。過酷な自然条件を念頭に置いて、自然改変を最小限に抑えた線形設計を行い、自然景観を保全。
		景観・環境保全	36	千葉東金道路 ・大宮IC付近 <small>とうがね</small>	●所在地：千葉県千葉市若葉区 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：延長0.5km ●年代：昭和54(1979)年 ●その他：	生活環境を保全する本格的な対応としては築堤整備が望ましい。ただし、平坦地に突然築堤を造成しても唐突であり、見通しを阻害する場合もある。この事例のように地形・地物の状況を見極めて整備することが肝腎。
No. 39 	No. 40 	地形活用	37	東関東自動車道 ・佐原PA	●所在地：千葉県佐原市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：- ●年代：昭和62(1987)年 ●その他：	関東平野の高速道路は走行景観の変化に乏しく退屈。そのなかにおいて、利根川の河岸段丘上に設定した休憩施設で、眼下に浩然と開ける俯瞰景は極めて印象的。利根川の流れと、平野の水田の広がりが見晴らせる。
		既存林活用	38	東金道路・山武区間 <small>さんぶ</small>	●所在地：千葉県山武市 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：延長16.1km ●年代：平成10(1998)年 ●その他：	道路高を現況地盤に近づけ、上下線を分離させて地形改変を縮小し、地域の伝統産業の山武スギ植林を10m幅員の中央分離帯と上下共10m幅員を確保した路側に現況保全し、地域性を感じさせる特徴的な道路景観を形成。
No. 39 	No. 40 	景観・環境保全	39	横浜横須賀道路 ・朝比奈IC付近 <small>あさひな</small>	●所在地：神奈川県横浜市金沢区 ●管理者：東日本高速道路株式会社 ●規模：延長0.1km ●年代：昭和57(1982)年 ●その他：	鎌倉は一面を海に接し、他は山に囲まれ、切通しで外部と通じていた。その一つ、朝比奈切通しは良く旧態を留めている史跡。当初、その谷戸を盛土構造主体で横断していたが、全面的に高架構造として谷戸の保全を図った。
		街道	40	東海道・酒匂 <small>さかお</small>	●所在地：神奈川県小田原市 ●管理者：関東地方整備局横浜国道事務所 ●規模：延長0.4km ●年代：慶長9(1604)年(松並木整備) ●その他：	国道1号の歩道と民地にかかる形で保存されている松並木。十分に根系を伸展させることができない狭い植樹帯等で対処しているが、ランダムな並木に対して植樹帯等を柔軟に配置して歴史的な遺産を保全している。

■【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. 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。
					アースデザイン	42
No. 43 	No. 44 	街道	43	東海道 ・大磯町東小磯	●所在地： 神奈川県中郡大磯町 ●管理者： 関東地方整備局横浜国道事務所 ●規模： 延長0.53km ●年代： 慶長9(1604)年(松並木整備) ●その他：	東海道を踏襲した国道1号。江戸幕府の命で松並木が整備され、沿道住民の使役によって補植、管理されてきている。大磯区間では並木を保全するために旧街道を下り線とし、高低分離した上り線を新設している。
		街道	44	東海道・大磯町本郷	●所在地： 神奈川県中郡大磯町 ●管理者： 関東地方整備局横浜国道事務所 ●規模： 延長1.1km ●年代： 慶長9(1604)年(松並木整備) ●その他：	国道1号の片側に残された松並木。町道との間に広い路側帯を確保して保存しているが、他の自生種が旺盛に生育している。植樹帯の幅員確保は重要であるが、遷移を見極めた対応の管理も必要である。
No. 45 	No. 46 	街道	45	東海道・二宮	●所在地： 神奈川県中郡二宮町 ●管理者： 関東地方整備局横浜国道事務所 ●規模： 延長0.3km ●年代： 慶長9(1604)年(松並木整備) ●その他：	国道1号に残された東海道の松並木。歩車道の外に広い植樹スペースを確保して並木が保存されているため、交通量は多いが、その影響が認められないほどに樹勢は極めて旺盛で、片側ながら良く往時の面影を残している。
		山当て	46	東名高速道路 ・大井松田IC	●所在地： 神奈川県大井町 ●管理者： 東日本高速道路株式会社 ●規模： 延長0.8km ●年代： 昭和44(1969)年 ●その他：	東京から南下すると大井松田ICの手前で道路が下り坂となる。その正面で富士山を捉え、そのため実際にも近接しているが、それ以上に富士山が大きく見え、地域認識によるインターチェンジの格好な指標となっている。
No. 47 	No. 48 	観光道路型	47	芦ノ湖スカイライン	●所在地： 神奈川県箱根町 ●管理者： - ●規模： 延長10.9km 幅員6.5m ●年代： 昭和37(1962)年 ●その他： 国立公園	芦ノ湖の景観保全を考え、原則的に箱根外輪山の尾根線の外側に通したドライブウェイ。地形に逆らわずに土工を極力少なくした道路線形により、環境・景観が保全され、眺望の広がりが見られ、富士山の眺望が良好。
		街道	48	東海道・箱根旧街道	●所在地： 神奈川県箱根町、静岡県三島市等 ●管理者： 三島市(歩道部) ●規模： 延長0.55km ●年代： 江戸時代 ●その他： 国史跡(石畳道他・一里塚等)	小田原より三島に至る「箱根八里」の間の箱根の関所跡付近に、区間特性を表す杉並木が整備されていて、国道を別線として石畳と共にそれを保存。不用意にアジサイが植栽されたが、往時の面影が色濃く残されている。

■【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. 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、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 ・足柄SA <small>あしがら</small>	●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。
No. 79 	No. 80 	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。
No. 79 	No. 80 	地形活用	79	東名高速道路 ・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。
No. 79 	No. 80 	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 ^{どうもん}	●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 ^{みぞべ} ～加治木IC ^{かじき}	●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 ^{なご}	●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つ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。
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	

※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

●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"> ・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。 ・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。 ・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。
	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"> ・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。 ・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。
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"> ・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。 ・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。 ・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。
	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"> ・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。 ・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。
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"> ・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。 ・路肩部分を広くとり、広々とした芝の広がりがあり、ゆとりある空間が活かされた花見の名所として道民に親しまれている。 ・「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。
	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"> ・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。
	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"> ・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。 ・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。
	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"> ・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。 ・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。 ・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。
	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"> ・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。 ・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。 ・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。 ・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。
	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"> ・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

