

表9 「周辺景観との調和」(例)

評価点	評価基準	効果事例
5	美しい自然・地域景観を保全するとともに、新たな構造物は自然美と人工美の調和を生み、一層美しい景観を創出している。	<p>大分自動車道(写真1)</p> <p>日本では古くから視点を限定して山の姿を鑑賞する伝統があり、地形の見せ方は道路景観計画上の重要なポイントのひとつである。本道路の建設は、この場所が潜在的に持っていた良好な自然景観を見る視点を提供した。</p> <p>牛深ハイヤ大橋(写真2)</p> <p>おだやかな湾と港湾の織りなす繊細な景観の構図はすでに良好な風景を形成しており、通常であればこのような道路の計画そのものが景観破壊につながる事が多い。しかし、本事例では桁高5mにも達する橋梁を湾の上にかかる一本の弧のように見せる計画と設計によって、従前よりレベルの高い港湾景観を創出している。</p>
4	自然・地域景観の保全を図り、建設の影響を極力なくし、また構造物も目立たない位置に配置している。	<p>定山溪国道(国道230号線)(写真3)</p> <p>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である。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、道路事業の最初期から必要であることを示す好例である。</p> <p>日光宇都宮道路(写真4)</p> <p>環境施設帯の確保や構造物の露出を最小限に抑えることによって、自然景観の中を走る快適な道路を創出しただけでなく、道路建設による生態系へのインパクトを補償するために小動物用のトンネルを道路下に設けるなど、エコロジーの面でも細かく配慮された道路である。</p>
3	自然・地域景観への影響は幾分あるが、構造物のデザインでネガティブな影響を極力減少させている。	<p><small>こぶくるざか</small> 巨福呂坂洞門(鎌倉市)(写真5)</p> <p>本事例は切り通しに設けた落石防護のための施設である。落石防護の機能だけでなく、ドライバーに対する視線誘導、天井に明かり取りを設けたことによる道路環境の改善、構造的に合理的かつ造形上も興味深い形状の検討といった注意深いデザインにより、急峻なおり面に挟まれた切り通しの景観を向上させている。</p> <p>都市計画道路安浦下浦線(横須賀市)(写真6)</p> <p>道路建設によってのり面が露出することとなったが、のり面補強の為に用いた深礎杭に造形的な表現を持たせ、巨大なおり面の印象を改善している。このような景観はあまり頻繁に現れるべきではないが、限定された箇所用いられる分にはランドマークとして認識されるなど、景観改善の効果が高い。</p>
2	構造物の造形は優れているが、これが自然・地域景観との調和を壊している。	<p>西湘バイパス小田原ブルーウェイブリッジ(写真7)</p> <p>海際に建設する道路については、海と陸との景観のつながりを分断しないよう留意しなければならない。この例では海際に高架道路を造るといふ計画そのものに問題がある。橋梁本体に限って見れば、エクストラードード橋という造形上難しい形式にもかかわらずディテールまで美しくデザインされている。</p> <p>豊田大橋(豊田市)(写真8)</p> <p>橋梁本体に関して有機的なデザインを施しているが、造形の個性が強すぎる。この場所における景観の主役は河川の有する優れた自然景観であり、橋梁は脇役である。しかし本橋のデザインは自己主張が強く、風景全体をよくしようとする視点に欠ける。その結果、河川景観の質を低下させていると言える。</p>

評価点	評価基準	効果事例
1	自然環境を改変し、また、構造物や周辺施設によって自然・地域景観を悪化させている。	<p>関門国道トンネル（写真9） 地域の名物の即物的、具象的表現を社会基盤施設に施すことは原則として避けるべきである。それらは「名物」の偽物であって「名物」の品位を下げる可能性が高い。また、社会基盤施設に「親しみ」や「うるおい」を付加するにはこのような押しつけがましい表現ではなく、より根本的な改善（トンネル坑門形状の変更など）が必要である。</p> <p>長野自動車道（写真10） 山間部の道路建設では地形の改変が避けられず、地盤の悪いところではのり面に補強を施さねばならないことも多い。しかし、この例のようにのり面の安定のみを目的とした方法を選択すると、地形改変の痕跡を強調し、自然景観を著しく損ねるだけでなく、道路周囲の自然環境に実際に悪影響を及ぼすことにもなる。道路には、利用者が国土の風景を認識する装置としての機能があることを留意すべきである。</p>



写真1



写真2



写真3



写真4

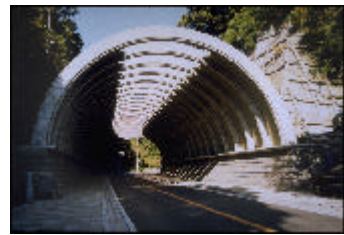


写真5



写真6



写真7



写真8



写真9



写真10

<出典>

写真1,4：高速道路八十八景、(財)高速道路調査会、1993

写真2,10：東京大学大学院助手 福井氏撮影

写真3,5,9：(株)ドーコン 畑山氏撮影

写真6：一度は行きたい日本のワンダースケープ、日経BP社、1995

写真7：橋bridges in Japan 1994 - 1995、土木学会、1996

写真8：橋bridges in Japan 1998 - 1999、土木学会、1999