

第 15 章 道 路 景 観

第 1 節 総 則

1. 1 適用の範囲

本章は、道路を新設又は補修する際の景観整備方針をとりまとめたものであるが、ここに定めていない事項については表-15.1.1 の関係図書等を参考にするものとする。本章の記述は、「道路のデザイン（道路環境研究所編）」を基に再編した。

表-15.1.1 関係図書

関係図書	発行年月	発行
道路構造令の解説と運用	H16.2	日本道路協会
山梨県県道の構造基準等を定める条例	H24.12	山梨県条例第 77 号
景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン	H16.3	景観に配慮した防護柵推進検討委員会
街路の景観設計	S60.12	土木学会
道路のデザイン	H17.7	道路環境研究所

1. 2 関係法規

景観整備は、山梨県景観条例（平成 2 年 10 月 20 日：山梨県条例第 24 号）、各市町村の定める景観法に基づく景観計画、美しい県土づくりガイドライン（平成 21 年 3 月：山梨県）等に準拠して行う。

本県においては、平成 2 年に「山梨県景観条例」が制定され、これを受けて「山梨県景観形成基本方針」、「山梨県公共事業等景観形成指針」等が定められた。さらに、平成 21 年の「美しい県土づくりガイドライン」により、山梨県内における地域の個性や特性に応じた景観整備を進めるものとしている。

1. 3 公共事業における景観整備

公共事業によって整備される施設は、大規模のものが多く、地域の景観形成に極めて大きな影響を及ぼすため、公共事業の実施等に当たっては、本県の優れた自然景観や貴重な歴史的・文化的景観を保全するとともに、個性的で魅力ある景観を創造するため、地域の景観形成に先導的な役割を果たすよう努める。（美しい県土づくりガイドラインを要約）

公共事業の実施等に当たり、景観検討を取り入れるには、学識経験者、専門家の参画による

委員会等を設置し、指導、助言を受け、景観計画を立案することが望ましい。しかし、このような過程を経て事業が実施されることは、県及び市町村の景観条例、環境影響評価により景観の保全が必要な事業、都市のランドマーク的な構造物、長大橋梁等、規模の大きな事業に限られる。

本章では、個別に委員会等で景観検討されることのない多くの公共事業においても、地域の個性や特性に応じた景観整備を進めるために留意すべき項目や景観整備の基本的事項及び手順を示したものである。したがって、公共事業の景観整備に当たっては、本章を参考とし、道路の性格や位置づけ等から設定される基本的な整備水準を満たしつつ、経済性を考慮したうえで景観の向上が図られるよう努めるものとする。

第2節 景観設計の基本的事項

2.1 景観整備の目的

道路景観整備の目的は、道路の構想・計画、設計・施工、管理の流れのなかで景観に配慮し、機能的で使いやすく、周辺景観も含めて美しい道路を創造することであり、ひいては美しい道路づくりを通して、美しい県土を創造することである。

道路の美しさは、美しい線形と周辺景観との調和が醸し出す美しさが基本である。人がどのような位置で道路を見るかという視点で分けて整理すると、次の3種類がある。

- (1) 道路外にいる人が、道路を含めた景観を見たとき、美しいと感じることができる道路
(外部景観：道路外から道路を含めた景観を見ること)
- (2) 道路を通行している人が、道路周辺の美しい景観を感じることでできる道路（内部景観-1：道路内から道路外を見ること）
- (3) 道路を通行している人が、沿道の建物や道路内部の構造物等を美しいと感じることのできる道路（内部景観-2：道路内から道路空間を見ること）

道路景観整備は、一つの道路に対してこれら3つの観点から美しい道路づくりを考えなければならない。ここで注意すべきことは、美しい道路は道路のみで完結せず、周辺景観との関わりの中で成立するものであり、道路構造物や舗装等の道路の構成要素のみでは美しい道路は実現できないことである。

また、道路の新設、改築の場合のみならず、道路の補修、歩道設置等をも含めたすべての道路整備において、本章に基づいた道路景観整備を行うことが必要である。

2.2 景観整備の考え方

道路景観整備の基本的な考え方は、道路の機能を踏まえ、以下の4つに集約される。

- 1) 道路を地域に馴染ませる。
- 2) 景観的一貫性を保持する。
- 3) 控えめで洗練された道路景観を創造する。
- 4) 過剰なデザインを排除する。

道路の機能を踏まえた道路景観整備は、道路が地域のなかに馴染んだものとしておさまるように配慮する。特異で唐突な存在とならぬよう、万人にとって使い勝手の良い障害物のない空間を確保して、飽きのこないシンプルなものとする必要がある。

2.3 景観整備の原則

道路景観整備は、美しい県土づくりガイドラインの景観整備方針に従って整備する。

また、道路景観整備は、道路景観に対する配慮を道路の構想・計画、設計・施工、管理と分離して考えるのではなく一体のものと考え道路内のみならず周辺地域も一体的に考えて整備することが重要である。

道路景観整備は、以下の4つの観点から捉え、これらを総合的に判断する。

- (1) 道路計画・設計と道路景観に対する配慮を一体のものとする。
- (2) 道路自体に偏りがちであった景観を、本来の景観概念に立ち返り、周辺地域も含めた一体的な考えとする。
- (3) 検討する路線において、のり面などの土工、橋梁やトンネルなど道路構造物、防護柵などの交通安全施設など、道路空間に出現する様々な部品を一体的に考える。
- (4) 構想・計画、設計・施工、管理段階に至るまで、一貫した考えを貫く。

2.4 景観整備の手法

道路景観整備にあたっては、地域状況等を十分に把握し、検討の際に常にフィードバックを行い、道路利用者や住民の立場に立って考えるとともに、地域の意見を把握することが重要である。

調査時の道路景観整備は地域との関係が重要で、現地を熟知して道路景観整備を実践する。特に新設道路の道路景観整備では、地形図から大局的に、あるいは、詳細に地形・地物を読み取って、検討を開始する。

構想・計画時の道路景観整備は、都市計画決定等、道路の骨格を決定するまでであり、通過する地域や景観資源等との関係、道路のフォーメーション、線形、横断形状、道路構造物の位置や延長など、道路景観の骨格を形成する事項と決定する。

設計・施工時の道路景観整備は、構想・計画時の景観整備方針と踏襲して、細部の景観整備や施工時に生じる問題について検討を行う。

また、構想・計画時に決定された事項が、この設計・施工時に大きな問題が生じた場合は構造・計画時の決定に関わる事項の再検討を行う。

管理時の道路景観整備は、これまでの整備方針に基づき適切な管理を行うことが求められる。

第 3 節 地域特性による留意点

道路の景観は、道路が通る地域によって異なるため、地域の特性に整合した道路景観整備を十分に検討するものとする。

本節では、おおまかな地域の区分として、地方部の道路と都市部の道路に分類し、それぞれの道路景観整備の留意点を記す。

3. 1 地方部の道路

地方部の道路は山間地域、丘陵・高原地域、水辺、田園地域を対象とする。

3. 1. 1 山間地域における地形の尊重

山間地域では、のり面の出現等により地形の改変が景観に及ぼす影響が大きいため、地形改変を極力抑えるよう、地形を尊重する景観整備とする。道路線形に十分配慮し、盛土と橋梁・高架構造、切土とトンネル構造など、道路構造を適切に選択するとともに、横断面構成にも十分配慮する。また、山間地域において地形改変を伴う場合は、改変した箇所の自然復元に努めることが望ましい。

(1) 自然への影響の軽減

山間地域では、自然が豊かで、貴重な環境要素が分布していることが多い。このような対象に対して道路整備がもたらす影響について、十分なアセスメント等を実施して、影響の回避または緩和を検討することが必要である。



一般国道 137 号

(2) 地形を尊重した線形

山間地域の魅力は地形の変化と豊かな自然である。したがって、山間地域では、地域景観の基盤をなす地形を尊重することが重要であり、道路の線形を地形に違和感なく馴染むものとする。ことで、地域景観への影響を最小限にとどめる必要がある。

線形を地形に馴染ませるためには、のり面の発生による景観的影響を考慮しつつ、道路線形を地形に近づけ、線形をスムーズなものとするのが最も重要である。



主要地方道 北杜八ヶ岳公園線

(3) のり面の出現の抑制

山間地域における道路では、景観的にのり面が問題となることが多く、のり面の出現を極力抑え、長大なものとしなことが重要である。

切土と盛土の土量的なバランスを保ち、絶対量の縮小化を図ることに加え植生回復が困難な切土のり面が出現する場合には、十分な検討が必要である。

また、盛土に対して橋梁・高架橋や擁壁・栈道等、切土に対してはトンネル、覆道等の構造を選択することでのり面の出現は抑えられるが、この場合はコストも含めてあらかじめ構造の代替を視野に入れた線形の検討が望まれる。

のり面のコンクリート処理は景観的に大きな問題であり、コンクリート処理を行わないことが望ましいがコンクリート処理が必要な場合には、景観的な検討を行う必要がある。

(4) 自然の復元

地形への影響を回避、緩和してもなお、道路を整備する以上何らかの自然改変は生じるものである。のり面をはじめとする自然改変は、必ずしも最小であることが最良の方法ではなく、自然を復元することが可能な場合には、自然の復元を視野にいれた景観整備を検討する。

(5) 橋梁構造・トンネル構造等の採用

山間地域において、自動車の走行性を優先した線形を採用すると、地形との乖離が大きくなって、長大のり面が出現する。そのような場合には、橋梁構造・トンネル構造等を採用することで、長大のり面の発生を回避し、自然改変を抑えることも考慮する。

(6) 工事用道路の復旧

山間地域では工事用道路が必要となる場合が多いが、仮設の工事用道路は原則的に現状復旧するものとする。ただし、地域における活用が考えられる場合には、本線と同等の景観的配慮をもって整備する必要がある。

3. 1. 2 山間地域における景観資源の活用

山間地域では、印象深い山岳や山並み、河川や谷地、植生分布等の景観資源が存在することが多く、これを道路の内部景観に取り込むよう検討する。

(1) 景観資源の活用

山間地域では、地域特有の地形構造の連続、秀麗な山並み、印象的な河川や特徴的な谷地、大きな崖地、特有な植生等の景観要素があり、これらの資源の発見と道路景観としての活用が望まれる。地域の景観資源を自動車で行きながら意識できるように、内部景観に取込む景観資源の活用が重要である。

(2) 借景と見え隠れ等の演出

借景は敷地の外の地形地物を景観的に取込んで印象深い景観をつくりあげるものである。道路景観整備では、地域の景観資源を借景として活用するために、以下のような検討を行う。

- 1) 眺望対象を的確に捉えるための線形（山アテ等）の検討
- 2) 眺望を阻害しないような道路構造の検討（橋梁における壁高欄の壁高を抑え，天端にトップレールを付加する等）
- 3) 道路敷地内の視点から見たときに遠景を引き立てるような植栽等の検討



一般国道 139 号

3. 1. 3 丘陵・高原地域における道路景観整備

丘陵・高原地域は，沿道にのびやかな地形があり見通しが良いため，道路景観と地域景観との一体性に配慮するとともに，地域景観が効果的に認識されるよう配慮する．道路を地形の起伏に沿わせ，滑らかで美しい線形を実現したり，のり面が出現することなどによる景観の阻害を回避することが重要である．

(1) 地域の景観特性との調和

丘陵・高原地域の地形はのびやかにうねっているために印象的であり，そこに展開する地物も歴史的な時間経過のなかで人が住み継いで加えられた営みによって培われた心安らぐ景観を呈する 경우가多く，道路利用者にとっても快適な地域景観として捉えられる．

(2) 線形の工夫による地域資源の演出

丘陵・高原地域では，沿道に広がるのびやかな地形の一部とすると同時に，道路空間内からそれらが効果的に認識されるようにすることが重要であり，三次元的にみてなめらかで美しい道路線形を連続させることが基本となる．

- 1) 丘陵・高原地域の地形を見通せるように線形を引く．
- 2) 高い視点から広く俯瞰眺望が得られるようにする．
- 3) 地形の展開が意識されるように線形を引く．
- 4) 地形を印象づける地物を道路の内部景観として捉える．
- 5) 地形が見える位置に休憩ポイントを確保すること等の検討を行う．



主要地方道 北杜富士見線

基本的には，こうした検討の成果として，地形に逆らわないスムーズで美しい道路線形が得られることが必要である．

ただし，例外的に地形を縦断するような線形も，地形の凹凸が極端に意識されるため，丘陵・高原地域の地域認識には効果的な場合もある．

(3) 遠景の活用

丘陵・高原地域では遠くまで見通しが利き，地域に親しまれてきたような形のよい山等が遠望される場合が多い．なめらかな地形変化のなかで，道路を通す位置が地形的に制約される場合は，遠景の活用を積極的に検討して，地域を印象的に演出することも考えられる．

(4) 歩行者の眺望への配慮

丘陵・高原地域の道路利用は、自動車が主体と考えられるが、歩行者利用も十分に考えられる。道路は歩道を伴うことになるが、歩行者が地域景観を享受するためには、車道と分離した自動車の影響を受けない立地に歩道がある方が好ましい。このようなおおらかな地形の魅力をより印象深く体験できるように、車道と歩道の分離等を検討すべきである。



大泉清里ライン

(5) のり面の出現の抑制

丘陵・高原地域の地形は山間地域に比べてなだらかであるため、地形に沿わせた道路線形を設定することができる。しかし、局地的には極端な地形変化によって、高いのり面が出現する可能性があり、このような場合は、のり面の段数は地形との連続性をもたせるため、2段程度以内に抑えることが望ましい。3段以上ののり面が生じる場合であっても、道路景観を阻害しないためには、のり面の段数を極力、少なくする方法を検討することが必要である。



一般県道 山中湖忍野富士吉田線

3. 1. 4 水辺における道路景観整備

水辺の景観は、それ自体が人々に潤いをもたらす貴重であるため、道路景観整備にあたっては、水景の保全・活用を図るとともに、水辺の景観整備と一体となった整備を検討する。

(1) 水景の保全・活用

道路が水景をさえぎることは地域景観の価値を大きく損なうこととなる。遮断しないまでも、水景と調和しない道路が地域景観に介入することは極力避ける。また、景観要素として貴重で印象的な水景が近くに存在するにもかかわらず、道路から眺望されないことは、地域景観の魅力を有効利用していないことになる。特に都市のウォーターフロント等では、人工的な都市景観のなかに潤いをもたらす水景の積極的な活用が望まれる。道路の線形を工夫して水景の保全・活用に努めるためには以下の点に留意する。

- 1) 地域の主要な視点場からの水景への眺望を阻害しないようにする。
- 2) 道路から水景が眺望されるような路線を選定する。
- 3) 線形的に良好な眺望が得られるようにする。
- 4) 水景の障害とならないような道路の横断構造を検討する。



主要地方道 南アルプス公園線

(2) 水辺景観整備との一体整備

水辺を通る道路がより一層の景観的な効果をあげるためには、河川、湖沼等と一体整備を行

うことが望ましい。一体整備とならない場合でも、道路と水辺エリアとの境界部の扱いが、良好な道路景観とする上で極めて重要である。防護柵等により眺望を阻害する可能性のある場合は、管理者間でデザイン及び色彩等についての協議、調整を行うことも必要である。

3. 1. 5 田園地域における道路景観整備

田園地域では、道路の内部景観へ田園やその背後の山並み等の地域の特徴的な景観要素を取り入れるように配慮するとともに、道路が地域景観を分断せず、違和感が生じないように配慮する。

(1) 地域の景観特性とその活用

田園地域では、その背後に人為の色彩の強い里山が展開し、程よい囲まれ感のある空間の構造を有している。また、地域によっては遠くに自然の豊かな山岳が眺望できる。田園地域では、これらの地域景観を効果的に認識できるようにすることが重要である。

- 1) 広がりのある景観を見通せるようにする。
- 2) 集落、河川・水路、里山等の地域の特徴的な景観要素を効果的に捉える。
- 3) 眺望を阻害しないために、防護柵の必要性について十分な検討を行う。

(2) 地域景観との調和

田園景観は地域にとって特に貴重なものであり、その景観秩序を保全することが強く望まれる。そのため、田園地域における道路では、以下の点に注意する。

- 1) 象徴的な景観要素への影響を抑える。
- 2) 広がりのある景観を道路が遮断しないようにする。
- 3) 集落の秩序を尊重する。

また、村外れの1本杉、道祖神等にみられる人々の生活の記憶を形に残しているようなものは、例え文化的価値が低くとも対象を含めた空間を保存するなど、慎重に扱う必要がある。

(3) 景観コントロール等

田園景観の保全を行うためには、沿道の土地利用の規制や景観コントロールも視野に入れた配慮が必要となる。

3. 2 都市部の道路

都市部の道路は都市近郊地域，市街地を対象とする。

3. 2. 1 都市近郊地域における道路景観整備

都市近郊地域は，道路の整備に伴い，沿道の住民生活や企業活動等が新たに発生したり変化することが多いため，整備後の景観の変化に留意して，道路構造の工夫による対応や県と市町村等との連携による土地利用および景観の誘導・コントロールによって，適切な景観形成を図る。

(1) 道路の空間構成・構造による景観の変化の抑制

都市近郊の道路は，本来，市街地を離れたのどかな地域景観のなかを快適に走るものとして整備されるべきであるが，バイパス整備等では，道路整備を契機として沿道が無秩序に開発され，屋外広告物の乱立等，景観上の大きな変化が生じる。

そのため，沿道に立地する施設の景観的影響を緩和する空間構造を考慮しておく必要がある。

- 1) 道路と沿道を景観的に遮断する連続的な植樹帯の整備。
- 2) 沿道要素の景観影響を緩和するための広幅員歩道の確保。
- 3) 道路の主交通の影響を分断する側方分離帯を伴った地先道路の付加。
- 4) 歩道と車道の高低分離等，道路から沿道に直接アプローチすることを制限する横断面の採用。
- 5) 地形，河川，その他の自然要素等の活用等の検討。

(2) 沿道の土地利用および景観の誘導・コントロールの検討

都市近郊の道路において，市街地の道路と同様に，沿道建築物も含めて良好な景観を形成するためには，県や市町村等と連携した一体的整備による秩序ある沿道開発や，建築物の高さ，色彩屋外広告物等に対する景観コントロールの導入によって，当該地域と整合した適切な景観形成を図るものとする。道路景観整備における沿道施設・建築物等の配慮については，表-15.3.1を参照して，あらかじめ一体整備することを検討する。

表-15.3.1 道路景観整備における沿道施設・建築物等の配慮事項

項目		内容		想定手法例
建築敷地	建物共同化	・敷地・建物利用の効率化、オープンスペースの創出		市街地再開発事業 民間任意事業 等
	最小敷地の制限	・有効利用の困難な小規模敷地の制限		地区計画 等
建築物	敷地利用	・容積率・建ぺい率の制限 ・壁面位置指定（壁面後退によるセミパブリックスペースのオープンスペース化等歩行者空間の拡充）等		地区計画 景観計画・景観地区（景観法） 条例・協定 等
	形態	・建物高、軒高の設定		
	意匠	・屋根形状・勾配指定 ・ファサードの誘導 ・外壁の色彩・色調、素材等の指定 ・商業施設に対する閉店後の意匠制限（ショー・ウインドウの設置等）等		
	用途	・地区特性に応じた建物用途の規制誘導 ・1階部分の用途規制 等		
	その他	・既存建物の保存・修景（歴史的地区等） ・建物駐車場の出入口位置の制限 等		
建築付属物	屋外広告物	・形態、規模、素材及び色の制限 ・取付け装置の規模、設置基準の設定		景観計画・景観地区（景観法） 条例・協定 等
	日除け類	・形態及び色の制限		
沿道街区全体の一体整備		・基盤整備手法と上物施設整備手法（建物共同化、セットバック等）の一体的適用	基盤整備手法	土地区画整理事業 沿道区画整理型街路事業 沿道整備街路事業 等
			上物整備手法	再開発系事業 等
			民間誘導手法	各種助成・融資制度 等
道路景観の創出を重視した道路整備	・地域の特性を活かした道路及び沿道街区の一体的景観形成		身近なまちづくり支援街路事業 シンボルロード整備事業 等	

3.2.2 市街地における道路景観整備

市街地の道路景観整備は、沿道地域の特性に加え、市街地の道路ネットワークにおける当該道路の役割を踏まえた検討を行う。

(1) 都市の成り立ちと履歴の尊重

長い年月を積み重ねてつくられ、営まれてきた都市には、その都市の成り立ちや履歴が刻み込まれている。これこそが都市の個性であり、尊重すべき対象である。城下町、宿場町、門前町等、歴史的な街には、街割り、建築様式、色彩等の面で一般の市街地とは異なる道路景観を尊重することが重要である。



主要地方道 富士川身延線

(2) 道路ネットワークの中での道路の性格

市街地の道路は、交通容量や機能によって区分されており、また都市計画道路の段階構成や沿道地区特性などによっても類型化される。これらも道路の性格の一面であり、市街地の道路景観整備にあたっては、道路ネットワーク上の位置づけ等を重視し、かつ日常道路を利用する

市民の生活実感に即した道路景観整備方針へ結びつけることが好ましい。

(3) 道路のプロポーシオンと景観の性格

沿道建築物については、用途地域指定の状況、建ぺい率、容積率の指定の程度によって、建築される建築物の高さをある程度想定することができる。

沿道建築物そのものは、道路景観整備の直接の対象とはならないものの、良好な都市景観形成の観点から、地域状況をはじめとする景観コントロールについては、市町村等と連携を図り、道路管理者としても積極的に働きかけることが望まれる。

(4) 道路ネットワークの交通配分を考慮した道路景観整備

市街地の道路において、道路空間の再構築を伴う整備、市街地の改変を伴う現道の拡幅等を行う場合には、その影響が道路ネットワーク上の他の部分に及ぶ可能性が高い。そのため、交通ネットワークの視点から、他の道路との交通機能上の役割分担を十分に考慮する必要がある。

第4節 設計・施工時の留意事項

設計・施工時においては、構想・計画時からの考え方を踏襲して道路景観整備を進める。また、現場条件の変化への適切な対応や、施工時の仮設構造物による景観改変への配慮も重要である。

(1) 景観整備方針の継承

設計における道路景観整備は、構想・計画時における景観整備方針を踏襲して進める。しかし、構想・計画から設計に至るまでの間に、地形・地質等のより詳細な条件が示されることが多いため、設計段階では、これらの条件変化に応じた微調整を行う必要がある。

施工段階においては、設計図書と現地との乖離を現場合わせによって美しくおさめる必要があり、自然の回復力を助けるように微調整を行う。

(2) 総体的な道路景観整備

計画道路における部分的な検討は、各部分の総体として道路があることを考えながら、お互いが一体感をもつものとして調和することを確認しながら景観整備を進める必要がある。

また、沿道を含めた道路空間が互いにその特徴を強調しながらも、一体的に調和するような道路景観整備を行う。

(3) 仮設構造物

工用道路や作業ヤード等、施工時における仮設構造物についても、本設の構造物と同様に周辺景観の改変や仮設構造物自体の見え方にも留意する。特に、仮設構造物が施工後もそのまま残る場合は景観整備が必要である。

4.1 土工部

4.1.1 設計開始にあたっての留意事項

土工設計において、のり面自体のデザインを検討する前に、線形の微調整等によりのり面の回避・縮小化や、既存樹木の保全、表土の活用等の検討を加えることが重要である。

(1) のり面の回避・縮小

道路と地形との間に生じるのり面の発生を抑える検討は、路線計画などの上位の段階で行われる。しかし、設計段階においても、地形測量などを踏まえて詳細な検討をしなければならない。特に山間地域では写真測量時に想定された地盤高が地上測量結果では大幅に変わる場所が出てくることも多く、線形的に、また、道路構造的に、のり面の回避、最小化を図るための検討が必要となる。

(2) 既存樹林・樹木の現況保全

造成によって出現するのり面などでは、安定した植生が定着して、自然が回復するには時間がかかる。土工設計にあたっては、詳細に地形との取合いを検討し、地域的に既に安定している植生ないし樹木などを保全することを考える。

なお、樹木などの保全是、施工段階で現場の状況に合わせて積極的に対応する。

(3) 移植

造成によって伐採される樹木についても、それまでに生育してきた時間的な蓄積は貴重であり、景観的効果が大きい樹木については移植して景観上の活用を図ることもある。

(4) 表土の活用

自ら自然の回復を図り、法面の安定に寄与する表土については、その活用を検討する。

4. 1. 2 のり面に対する景観整備

のり面が発生する箇所では、ラウンディング、元谷造成、グレーディング等の景観整備の手法を用いて、自然地形とのスムーズな連続性を確保する。

(1) 景観整備の意義

のり面景観整備は、のり面の地形への連続性を確保する手法であり、浸食防止および景観上の効果がある他、自生種の侵入を促し、自然復元が短期間でなされる可能性を高める。のり面の検討にあたっては、のり面と自然地形とのスムーズな連続性を確保することが特に重要である。

のり面と地形との間に生じる折れをなくして、地形とのり面のスムーズな連続性を確保し、のり面形態を自然に近づけることが重要である。

(2) のり面景観整備の手法

のり面景観整備にはラウンディング、元谷造成、グレーディングなどの手法がある。

切土に対するのり面景観整備は、ラウンディングをはじめとして、現場の状況に応じて適切に対応することである。滑らかにすりつけようとするあまり、岩を削ったり、既存樹木を伐採する必要は必ずしもなく、むしろ凹凸をつけたラフな造成が効果を発揮する場合が多い。

4. 1. 3 擁壁・腰石積み

のり面に代わる擁壁・石積等は、道路構造物から受ける圧迫感や周囲の景観との違和感を避けるため、シンプルな形態、調和が図れる材質を採用するとともに、植栽や表面処理等により、目立たないものにすることが重要である。

(1) 擁壁・石積等の効果

のり面に代わる構造物にコンクリート擁壁やブロック積等がある。環境の大きな改変を抑止する意味で、擁壁等を計画すれば、のり面を極端に短くすることができるため、地形とそこに生育する植生等を保全するには極めて有効な方法である。しかし、コンクリート擁壁やブロック積等を設置すると、その部分には将来的に自然が回復することがないため、その設置には十分な検討が必要である。

(2) 擁壁・石積等の景観整備上の留意点

道路構造物である擁壁や石積等は，自然環境のなかにあつて，景観的な調和が問題となる．

擁壁や石積等は，基本的にシンプルで目立たないものとする必要があり，擁壁の天端のラインを通すことなどが効果的である．

素材としては，自然石の活用等も考慮することが望ましい．

コンクリートの表面処理については，陰影をつけるための縦スリットや表面の輝度を下げるためにチッピングするなどの方法がある．ただし，単に石や木に見せかけることや表面に絵やレリーフなどを付けることは望ましくない．

また，植栽による擁壁・石積の遮蔽は効果的であり，擁壁などが見え隠れする程度の緑化でも十分な効果が得られる．



一般国道 358 号 井桁組擁壁

4. 1. 4 のり面の表面処理

のり面の表面は自然の遷移によって安定するものであり，環境保全を勘案しながら地域景観と馴染ませることが重要である．のり面の表面処理は，自然復元が図られるように，地域の自然がのり面に回復する可能性の高いのり面緑化を行う必要がある．

(1) 切土のり面の緑化

切土のり面は早期に緑化して，のり面のエロージョンを防止する必要がある．そのためには植生工が効果的である．しかし，のり面緑化の目標は自然復元であり，最終的に自生種によって緑化されることが望ましい．

(2) 盛土のり面の処理

盛土のり面には成木植栽が可能であるが，将来的には，切土のり面の緑化と同様，自生種に覆われるようにすることを考えておくことが重要である．自然復元を基本とするのり面では，地域の自生種によるランダム植栽が原則となる．

(3) 切土の植栽対応

切土のり面の成木植栽は，緑化基盤が植栽にとっては劣悪であるため，正常な生育，安定は困難で，植生工による緑化が望ましい．

(4) のり面のコンクリート処理

のり面の安定を図るために最低必要限度のコンクリート処理を行う場合は，フレームの縦枠を強調して，横枠の存在感を消すような景観的配慮が重要である．また，安定上の問題が無い場合は，枠間を緑化することが望ましい．



一般国道 52 号 現場打法枠

4. 2 橋梁・高架部

4. 2. 1 設計の基本的考え方

橋梁・高架橋の設計にあたっては、まずそのもの自体の美しさに配慮することが重要である。また、周辺景観のなかでのおさまりを十分に検討する必要がある、原則として周辺景観に溶け込む景観整備とすることが望ましい。

(1) 橋梁・高架橋の自体の美しさ

橋梁・高架橋は、一般にその求められる機能や構造から目立つ存在となるため、その姿は美しくデザインされる必要がある。

なかでも橋梁は、水上といった特異な環境に置かれることや、単独で独立した存在として認識されやすいことなどから、それ自体の美しさが強く求められる。

道路景観整備としては、橋梁・高架橋は道路の内部景観の一部として検討するが、地域景観に対する影響が大きいため、外部景観として十分な検討が必要である。



主要地方道 北杜富士見線

(2) 周辺景観のなかの橋梁・高架橋

それ自体が単独で独立した存在としての形が認識されやすいとはいっても、その形はあくまでも周辺景観のなかでの見え方として捉えられる。すなわち、橋梁・高架橋は、周辺景観のなかにもうまくおさめるように景観整備する。そのためには、橋梁・高架橋の基本的な形（橋梁形式）を選定する道路計画段階（路線計画時）および予備設計段階が、最も重要な段階と言える。そこで検討された基本的な考え方は、一貫すべき景観整備の根幹であるため、これを構造物設計に明確に引き継ぐためにも、報告書のみならず一般図等の図面にその考えを明示することが必要である。



一般国道 411 号

(3) 特別な形態配慮が求められる橋梁・高架橋

地域のゲートの役割を担ったり、ランドマークにしたいといった要請が強い橋梁等、特別な形態配慮が求められる橋梁に対しては、地域住民や利用者等からの要請を把握するとともに、景観検討委員会等を設けて、専門家による十分な検討を行うなど、慎重な対応が必要である。

4. 2. 2 形式選定と本体設計

橋梁形式の選定にあたっては、経済性に加えて各形式の特徴と支間割りなどのプロポーシオンに配慮し、周辺景観との視覚的關係を含めた総合的な評価を行う必要がある。また、本体の設計においては、機能的・構造的必然性を重視し、過度な装飾を避けたシンプルな景観

整備とすることが望ましい。

(1) 橋梁・高架橋形式の選定

橋梁の外観はその構造によって概ね6つに大別され、それぞれ形態に以下の特徴がある。橋梁形式の選定にあたっては、それぞれの形式が有する形態的特徴、架橋地点の地形や景観、経済性などを総合的に検討して行う。

- 1) 桁橋 : 最もシンプルな形態で存在感などの調整が容易な形式である。水平方向に延びるラインで、穏やかな自然景観や雑然とした都市景観のなかに、適度な存在感で融和させることが可能である。さらに橋脚等を秩序正しく配置することで、控え目で正調な景観創出が可能となる。
- 2) ラーメン橋 : 比較的広い谷地部を跨ぐ場所に採用例の多い高橋脚・長大支間のラーメン橋は、ダイナミックな機能美が特徴であるが、景観上は存在感をおさえる努力が望まれる。また、方杖ラーメン橋は一般に深い谷地部によく似合う。
- 3) トラス橋 : 山間地域等でその存在感を消去させたい場合などには、その透過性の良さから有効な橋梁形式である。下路式の場合の内部景観は部材数の多さから、煩雑な印象を与え易いことに注意を要する。
- 4) アーチ橋 : アーチの形状は一般に美しく、昔から人々に好まれてきた。上・中路アーチは深い谷地形と一体となり力強く安定して見える。下路アーチはタイ材の存在によりアーチ形態が単独で安定して見え、河川や湖等の景観によく似合う。
- 5) 斜張橋 : 一般に起伏のない広大な河川や平地景観に似合う。塔の垂直線と斜めケーブルの直線的でスレンダーな形状から都会的でシャープな印象を与える。
- 6) 吊橋 : 海峡部などの長大な支間に用いられ、吊りケーブルの曲線が柔らかく優美な印象であるが、ケーブルを支える巨大なアンカレッジの存在感の調整が景観上の課題となる。

(2) 橋梁の本体設計

橋梁等の土木構造物の設計は、機能的・構造的な必然性を重んじ、過度な装飾を避け、シンプルでわかりやすい形を目指すことが重要である。

橋梁本体の景観整備に際しては、下記の点に留意する。

- 1) 力学的合理性のある部材形状・配置
- 2) 耐震性、走行性に優れた連続性の確保
- 3) 常識の感覚に基づく形態バランスの調整
- 4) 形式の特徴を踏まえた形態検討

(3) 高架橋の本体設計

地方部に計画される高架橋は、その全貌（多くの場合側景観）が通常的生活視点において視界に入ることとなるため、以下の景観整備上の配慮が望まれる。

- 1) 桁下空間のバランス : 桁支間と橋脚高さがつくる桁下空間のバランスに注意を要する。

すなわち、橋脚高さが低い場合は短い支間、高い場合は長い支間を採用することが、視覚的にも経済的にも一般に好ましい。

- 2) 高架橋の存在感 : 高架橋の存在感を軽減させるために、壁高欄を含む構造高さは極力低く抑えることが望まれる。
- 3) 垂直方向要素の調整 : 高架橋の景観の基調は、水平方向の連続性であるが、垂直方向で目立つ要因となる橋脚や照明、標識等は、その配置を秩序正しく統合し、また個々の形状は景観的に統一することが望まれる。

(4) ディテールの設計

橋梁・高架橋の設計におけるディテールデザインは、構造シルエットの微調整から、橋梁を構成する各部材の形態・取合い、橋上施設や安全施設等の橋梁附属物の形態・取合い等の総称である。

1) 部材形状・仕上げのこだわり

一般に、構造計算から必要と判断される形態は四角や丸型の無骨な形態である。この部材を組み合わせて橋を仕上げると、やはり無骨な景観整備となるため、見られることを意識した形態調整が求められる。

2) 架け違い部の処理

橋梁・高架橋の設計では、幾つも橋脚が連なる複数径間の長い橋や、斜張橋と桁橋など構造形式の異なる橋が並んで全体を構成することがある。そのような場合、径間長が大きく変化する箇所では、それらを支える橋脚上で高さや桁の断面が異なる橋が掛け違ふことになるため、これらの連続性に対しては特に細心の注意を払い設計する必要がある。

4. 2. 3 都市近郊・市街地における高架橋の設計

都市近郊や市街地での高架橋は、特に沿道住民や歩行者等に与える圧迫感や外部景観上の違和感などを緩和する設計を行う。

(1) 都市近郊地域および市街地等における高架橋のデザイン

高架橋の設計では、桁下空間の快適性を確保するとともに、桁断面のデザインと、橋脚や遮音壁などの配置や形態バランスの統一により連続性を確保することが望ましい。特に市街地等の高架橋は、地域を長い区間にわたって分断し、日照障害や騒音問題、桁下空間の圧迫等、都市のマイナスイメージとなるので注意が必要である。

(2) 桁下空間の公園利用

市街地などでは、橋梁・高架橋の桁下空間を公園として利用することもあるが、桁下空間は一般的に薄暗く、潤いに乏しいため、基本的に公園環境や植栽環境として好ましいものではない。橋梁・高架橋の幅員が狭く、高いクリアランスが確保されている開放的な場合には問題ないが、そうした場合でも、隣接する公園等と一体で整備することが望ましい。

4. 2. 4 横断歩道橋・跨道橋等の設計

横断歩道橋・跨道橋等は、主として本線上から眺められることになる。そのため横断歩道橋・跨道橋等の設計では、側景観に十分注意を払い、抵抗感や違和感を感じさせないようにすることが重要である。また、複数の横断歩道橋・跨道橋等が連続して設置される箇所では、統一性に留意する。

(1) 横断歩道橋・跨道橋等の設計の留意点

横断歩道橋・跨道橋等に求められる景観面からの要請は、道路進行方向の視界をできるだけさえぎらないように、構造物本体をスレンダーな形態とすることと、ゆがんだ印象を与えないよう、できるだけ道路中心に対して直角で水平の配置、形態とする。

また、複数の横断歩道橋・跨道橋等が連続して設置される箇所では、デザインの統一性に留意する。

(2) 横断歩道橋

横断歩道橋は、学童の登下校時における交通安全施設として、あるいは交差点における歩行者用信号をなくし、自動車交通の円滑化を図るために整備効率第一に建設されたものが多く、架橋地に応じた景観面への配慮がなされていないものもある。

横断歩道橋では、少なくとも下記の点に留意して計画・設計することが求められる。

- 1) 利用者の利便性を第一に考慮して、ユニバーサルデザインにも十分配慮する。
- 2) 階段などの昇降施設の配置に留意し、歩道の残存幅員を十分確保する。
- 3) 地域景観に調和した景観整備とする。

4. 3 トンネル・覆道部

4. 3. 1 トンネルの設計

トンネルの設計では、坑口の形状も含めて圧迫感のない内部景観となるように留意する。坑口周辺は、換気塔や電気室等の周辺施設の設置や緑化において、景観上の調和に配慮する。

(1) トンネル坑口の設計

トンネル坑口部は、地山との関係に注意して周辺に調和した景観とするために、以下に注意して設計を行うものとする。

- 1) 地形の改変を最小限に抑え、植生の復元が可能な形式・工法の選定、坑口位置の設定に留意する。
- 2) 坑口周辺に擁壁が計画される場合は一体的に検討する。
- 3) 車両が進入する際の心理的圧迫感の少ない景観を工夫する。

また、長大なトンネルにおいては坑口周辺に設置される換気塔や電気室などの周辺施設も、設計当初から一体的に検討を加え、その存在によって坑口周辺の景観が煩雑なものにならない

ように留意する。

坑口部の形式には、大きく面壁型と突出型があり、景観上は運転者から見た時に、人工物の露出がトンネル断面の縁部のみの小さなものとなる突出型が望ましい。面壁型とする場合も、出来るだけ壁面を小さな形状とし、坑口部を大きく見せる等の工夫により進入抵抗の少ない景観を検討することが望まれる。



一般国道 300 号 突出型坑口部



一般国道 300 号 面壁型坑口部

(2) 坑口周辺の設計

トンネル施工時には、坑口背面や周辺地山の改変を伴うことが多く、改変後の自然復元を前提に工法を選択することが望まれる。運転者からはトンネル坑口だけでなくそれら周辺部も含めてトンネル坑口部の景観として認識されることを考えると、コンクリートのり砕工等は極力見えないように工夫することが求められる。

なお、突出型のトンネル坑口を採用した場合は、抑え盛土が必要となる。通常、周辺地形に関係なく、台形の盛土造成を行うが、地形にすりつくように、地形に倣った造成を行わなくては、突出型の坑口を採用した意図が失われてしまう。

(3) トンネル内部空間の設計

内部空間の景観は、照明、換気などの設備設計と一体的に検討し、汚れにくく、また安全運転に寄与するように、広く、明るく見せることが求められる。

4. 3. 2 掘割道路等の設計

掘割道路の設計では、外部景観として存在感を感じさせないデザインにするとともに、出入口部の形状を含めて圧迫感のない内部景観となるように留意する。

(1) 掘割道路の景観的特徴

掘割道路や開削埋め戻し工法などによるトンネル構造は、都市近郊の住宅等の連担する地域に計画されることが多く、人々の目に触れやすい。しかし、掘割道路は高架道路に比べ、地上に構造物が露出しない分だけ、沿道地域に対する景観上の影響は小さくなる。

一方、その内部景観はコンクリート構造物などで囲まれることになり、鉄道アンダーパスのように歩道つきの場合は、歩道と街が一時分離されるため、人気の少ない閉鎖された空間になりがちである。また、自動車専用道路のように延長の長い掘割道路の場合は、道路幅が街を分断する川のような存在となる。このように、掘割道路にもメリットとデメリットがあるため、

メリットを生かしつつ、デメリットを最小限にするような配慮が求められる。

(2) 掘割道路の景観整備上の着目点

掘割道路の景観整備上の着目点としては以下の事項があげられる。

- 1) 市街地における掘割道路の内側は、殺風景で暗い印象になりがちであるため、明るい雰囲気になるように留意する。壁面に表情をもたせたり、道路幅に余裕を見込み、植栽を設けたり、側壁に上広がり勾配をつけることも考えられる。ただし、自然を模した化粧型枠や安易なペイント等の装飾は避けるべきである。
- 2) 延長が長い場合、道路利用者にとっては居場所がわかりにくくなり、運転そのものが単調になりやすいので、横支材や柱等の構造部材を生かしたデザインによって、空間に個性をもたせることを考える。
- 3) 掘割構造と土工部、あるいは出入り口部のトンネル構造などの接点は、内部景観の連続性を確保するという観点から、各部材のおさまりや形状についての景観を検討する。

4. 3. 3 覆道の設計

覆道の設計では、出入口の形状と覆道内部から外部を見通す場合の開口部や明かりを取り入れるために設けるスリットの形状について、特に配慮が必要である。

(1) 覆道の効果

覆道は、基本的には斜面崩壊による落石や雪崩から道路を守るための防災施設であり、道路利用者の安心感を生みだしたり、斜面や覆道上の自然復元に寄与して、ほとんど道路構造物の存在が目立たなくなるなど、外部景観に効果の大きい道路構造物である。

また、そのデザインが好ましい場合は、橋やトンネル坑口等の道路構造物と同様、道路のランドマークにさえなりうる対象であると同時に、その内部景観は、トンネル等に比べると外部への眺望が確保され、開放的で楽しい走行景観を提供することができる。



一般国道 52 号

(2) 覆道の景観整備上の留意点

覆道の構造は、一般に道路縦断方向に分割されたプレキャストパネルを、道路平面曲線なりに現場で接合させて設置したものであるため、景観整備上重要となる始末端部の形状も、中間部のそれと同一であることが多い。防災が第一義であるが、玄関にあたる始末端部は、見られることを意識した景観整備が望まれる。

覆道は急峻な地形に建設されることが多いため、同じ道路上の視点からも外部景観として見られることがある。屋根を支える支柱群も背景となる自然風景と一緒に見られることになるため、支柱間隔や支柱断面などが美しくデザインされていることが望ましい。

4. 4 道路付属物

4. 4. 1 交通安全施設等の設計

交通安全施設等の道路付属物は、整理・統合を含めた設置の必要性の検討が重要である。設置する場合は、周辺の景観との調和を図る。

(1) 交通安全施設等の景観整備の留意点

防護柵、照明、歩車道分離柵などや標識類等は、本来の機能としては、道路に必要なものであるが、道路景観の観点からみれば道路空間に、余分なものをもち込むことになりがちである。そのためこれらの設置については十分慎重に検討し、必要最小限にとどめる。

(2) 施設等を設けないための工夫

防護柵などの交通安全施設は、交通安全上の必要性から設けられるものであるが、これらについても築堤等、他の構造をうまく利用した道路の構造自体の工夫で、できるだけ防護柵を設置しなくても安全を確保できるようにすることも重要である。

(3) 交通安全施設等の設計の留意点

交通安全施設の設計の基本は一貫した連続性を確保することにある。交通安全施設等の形状、色彩は定められているものも多いが、適宜検討されるものもある。

そうした施設等がどこにどれだけ必要かを検討し、相互に調和がとれるように、その配置、形状、色彩の検討を行うことが重要である。

4. 4. 2 遮音壁

遮音壁についてはまず設置回避の代替方策を検討する必要がある。設置する場合は、圧迫感、閉鎖感、煩雑感等を生じさせないような配慮が重要である。

(1) 遮音壁の代替方策

遮音壁は重要な道路付属物の一つであるものの、道路景観上は阻害要因であり、以下に記すような設置しなくて済む方策を考えることが必要である。

- 1) 道路横断面の工夫（環境施設帯の設置、建物のセットバック等）
- 2) 舗装材料の工夫（排水性舗装などの採用）
- 3) 隣接建物の工夫（防音建築に対する公的機関の補助）

(2) 遮音壁設置にあたっての留意点

遮音壁を設置しなければならない場合には、道路内外から見て圧迫感、閉鎖感、煩雑感の少ない景観整備とすることが求められる。

設計にあたっては、次の点に配慮する必要がある。

- 1) 壁を連続性のあるスッキリしたものとし、端部の唐突感を和らげるよう天端と縁端部の処理に十分配慮する。

- 2) 橋梁等に取付ける場合は、外部景観に配慮して支柱はコンクリート壁高欄に横づけせず高欄天端に取付ける。
- 3) 天端は笠木を設けスッキリさせるか、縁なしの透明板とする。
- 4) 縦断方向の両端部は、鉛直に立ち上げずに斜めにテーパーをつける（三角形のハンチ状とする）か植栽などで視覚的に隠す。
- 5) 必要に応じ、遮音壁の全面、背面に植樹して、遮音壁を遮蔽する。
- 6) 日照問題の解決以外でも、内部景観として沿道の景観を見せたい場合や、沿道から見て遮音壁を目立たせたくない場合は、透明な遮音壁（ガラス、ポリカーボネート、アクリル等）とする。
- 7) 壁面には安易に絵や模様を描くなどの景観整備は行わない。

4. 4. 3 鋼製防護柵

鋼製防護柵については、「第11章 道路付属物、第7節 参考資料、資料-03 防護柵設置基準改定に伴う鋼製防護柵選定の考え方について」を参照して、周囲の景観との調和を図るものとする。

「景観に配慮した防護柵の整備ガイドライン(平成16年3月)」では、

- 1) 各道路管理者がガイドラインを参照して、マスタープランを策定する。
- 2) マスタープランは、ある一定のエリアにおいて統一感を確保するために策定する。
- 3) 景観的な配慮方針の基に防護柵の形状・色彩・材質等を設定する。

ものとされており、これを受けて本県においては平成17年3月に「防護柵設置基準改定に伴う鋼製防護柵の取り扱い等について」が通知された。

したがって、鋼製防護柵の新設、更新を行う場合は、これに準拠して行うものとする。

4. 5 植 栽

4. 5. 1 植栽の景観的役割

植栽は、良好な道路景観の形成において、重要な役割を担っている。植栽の効果、機能等を十分把握し、植栽の設計を行うことが重要である。

(1) 植栽の景観効果

道路の植栽は、歩行者に対する緑陰や目印の提供、ドライバーに対する視線誘導機能や眩光防止機能、環境に対しては大気浄化機能や気温調節機能、そのほかに延焼防止機能等の多様な機能を有している。植栽は個別の単機能では他の構造物等に劣る場合があるが、これらのさまざまな機能を同時にもちうる点が植栽の最も優れた点であり、以下の3点が考えられる。

- 1) 風土性の具現
- 2) 空間区分の表現

3) 景観の演出

(2) 風土性の具現

植栽は生物であるために地域の自然条件に支配され、その自然条件は制約ともなるが、その地域の自然条件に適合した植栽を施すことによって、地域性を表現することも可能である。

植栽のもつ自然性・地域性・固有性を十分に考慮することによって風土性を具現化することができる。

(3) 空間区分の表現

植栽は位置認識の手がかりとなったり空間を区分する効果をもっている。

位置認識に関しては、特徴ある高木はランドマークとなりうる。また、列状の植栽とすることで、目印、予告、動線誘導、視線誘導等の位置認識にかかわる効果を発揮することができる。あるいは路線に特有の並木等を植栽することで、その路線を他から識別して認識する手がかりにもなる。



一般県道 小瀬スポーツ公園線

(4) 景観の演出

植栽による景観の演出は、景観形成、景観強調、景観向上、景観調和、遮蔽など多岐にわたる。

景観形成：植栽が景観づくりの主役となって景観を創造する場合、植栽の有する景観的な資質に期待が寄せられ、主対象として象徴的な位置づけが与えられる。

景観強調：優れた景観をより印象的に演出する場合、借景の手法に代表されるような前景として植栽し、象徴的な構造物等を際立たせることができる。

景観向上：植栽が他の要素と一体となって景観の質を高める場合、景観強調の手法としても有効な並木は、連続的な景観を構成して景観形成を図ると同時に、周辺景観と一体となった景観向上を図る。

景観調和：擁壁と盛土等の異なる道路構造の間に生じるギャップを解消し、景観的な緩衝効果を発揮する場合を指す。単一の樹種や整形的な植栽は、全体景観の統合に寄与するし、逆に部分的な植栽をすることによって、景観に変化を与えることができる。

遮 蔽：文字どおり好ましくない景観対象を隠すものであり、高木の列植等による隠蔽や、地被等による被覆等がこれにあたる。

4. 5. 2 使用種の選定

道路の植栽には、その目的に沿った効果的な使用種の選定を行う必要がある。その際、自生種や定着種は、一般に気候や立地などの自然条件への適応性が高く、特に地方部の植栽においては有効である。

植栽に用いる種の選定にあたっては、地域に自生する種であれば無条件に使用し得る訳ではなく、以下に示す樹種特性と道路の条件を把握し、対象区間に最も相応しい植栽効果が発揮される種を選定することが必要である。

- 1) 植栽分布
- 2) 樹高 枝張り 常落の別 樹形 根系などの性状
- 3) 樹形 葉の季節変化 幹 花や実 緑量などの特徴
- 4) 生育の速度 発芽の難易 遷移的な特性 病虫害などに対する属性
- 5) 耐寒性 耐雪性 耐風性 耐潮性 耐陰性 耐乾燥性 耐湿性 耐煙性 定着（耐移植）性 耐剪定性等の耐性
- 6) 市場性等

4. 5. 3 既存樹林・樹木等の保全・活用

道路緑化では、まず、既存樹林・樹木等の現況保全や樹木等の移植活用、表土の活用の検討が必要である。

(1) 既存樹林・樹木等の現況保全

既存樹林・樹木等の緑資源の活用の第一は、現況のまま活用するものである。これらは時間経過のなかで生育、安定してきているために、景観効果が極めて高い。現況保全に関しては、設計段階あるいは施工段階での造成の工夫によって対応することとなるが、計画段階において検討が必要となる場合も多い。

(2) 樹木の移植活用

緑資源の活用の第二は、造成によって伐採される樹木を造成基盤に移植して活用するものである。市場では得られないような、地域性のある樹種や大径木の移植によって、新植では得られない大きな景観効果が得られる。

(3) 表土の活用

緑資源の活用の第三は潜在的に生物資源を包蔵している表土を保全、活用することである。表土は長時間をかけて、地質基盤に気象・水文が作用し、生物の働きがあつて醸成される。そのため、表土を保全し、それを植栽基盤に活用することで、地域に相応しい環境・景観が早期に回復し、道路が地域の景観要素として受け入れられるようになる。