

# 資料編

H25.4 改訂版

[ ] は「埼玉県公共事業景観形成指針の解説 (H25.4 改訂版)」の該当箇所を示します。

## 1 眺められる対象としての工夫 について

### 【共通】

□色彩制限基準に該当する色彩は各立面の1/3以下とする。(舗装、護岸など「各立面」が考えられないもの場合は色彩制限基準に該当する色彩を使用しない。)[P46 公共施設の外観の色彩]



周辺の環境や構造物と調和した色彩を使用する。

□同一の断面形状が長く連続しないように(単調に見えないように)する。[P35 身近な生活環境をよくする]



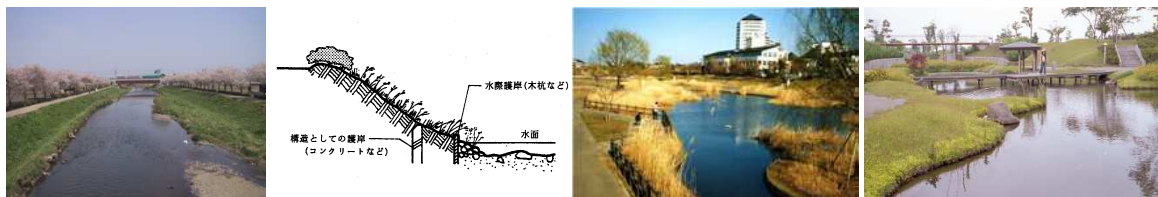
長すぎる構造物の直線は雑ばくな印象を人に与える。直線を長くせず単調でない形状を作ることが重要。

□特に景観的配慮を要する場所では、転落防止柵等が閉鎖的に感じられないようにする。[P35 身近な生活環境をよくする]



透過性の低いデザインの柵が長く続くと、非常に堅い印象を与える(左)。透過性の高いデザインの活用(左中・右中)、植栽の活用、柵を連続しないなどの工夫をする(右)。

□水際線が直線的にならないようにする。[P32 水と緑に親しむ]



水面との落差の小さな高水敷の他、中島の形成、木杭・玉石による根固め、水生植物などにより、柔らかな水際線をつくる。

□道路と河川、道路と公園、河川と公園などの境界部を一体的にする。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



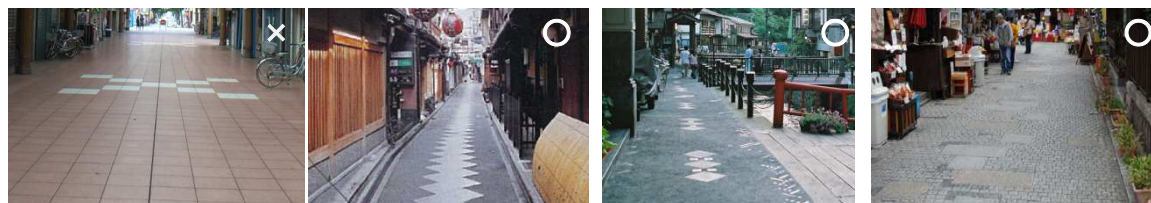
緩斜面を活用し、境界を明確にしないことにより、空間は使う人や使う目的毎の様々な表情を見せるようになる。フェンスのセットバック（後退）だけでも効果的である（右）。

□特に景観的配慮を要する場所では、舗装材（ブロック材）はなるべく小さい材料を使用する。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



サイズの大きいブロック材を単調に敷き詰めると、手を抜いた設計として感じられる。色彩もカラフルにはしないこと。路側部だけ小さい材料にしても効果的。

□舗装面に適度な大きさで輪郭線の複雑な図を取り入れる。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



舗装に模様を入れる場合、縮尺の小さい図面で模様を入れると図面上はきれいな模様に見えるが、実物大になると模様が活きてこない。大縮尺の図面で検討し、輪郭線が複雑な「図」を入れること。「地」は黒舗装やコンクリート舗装でも十分。

□植栽する箇所には地面に起伏を施す。〔P31 地形を生かす〕



植樹する場合は、地形をセットで作ると良い。緑視量（緑の見えがかりの大きさ）を増やすことにもなる。

□単調なコンクリート壁に造形（スリットや笠木、支壁のデザインなど）を施す。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



型枠面木等を使って表面にスリットを設けると、コンクリート壁の圧迫感を軽減し、水仕舞いにも配慮できる（左中）。橋脚に下見板風のデザインを施した雷電廿六木橋（右、秩父市）。

□敷地内に既存の自然環境を保全する。〔P32 水と緑に親しむ〕



建物の敷地などに、場所の記憶を残す樹木等を保全する。大木に限らず、工世上支障となる樹木の伐採を必要最小限に抑える工夫をする。

□埼玉県産材の利用により地域性を表現する。〔P34 歴史と伝統を受け継ぐ〕



木材、煉瓦、瓦、鋳物などの地場産材は、景観の風土性や固有性をつくる。特に、木材は来訪者をもてなすのに非常に有効な素材となる。

□形態意匠により地域性を表現する。〔P34 歴史と伝統を受け継ぐ〕



地域の歴史文化を形態意匠する技術は、空間スケールにあった抽象化と洗練が必要であり、費用を要する場合も多いため、慎重に検討する必要がある。

□重要な目印となる地点にランドマークとなる樹木を配する。〔P32 水と緑に親しむ〕



交差点付近や屈曲部、橋詰等の空間にシンボルツリーを配することにより、場所の拠点性が象徴的に表現される。景観上の締めや添えをつくることも重要である。

□十分な幅員を有する植樹帯を設ける。〔P32 水と緑に親しむ〕



十分な幅員を有する植樹帯でないと、並木は育たない（高木の場合は2m以上が望ましい）。中央植栽や片側植栽も形の1つである。

□郷土樹種等に考慮し、四季を感じられる樹木や草花を植栽する。〔P32 水と緑に親しむ〕



良好に維持管理された樹木や草花は、四季の彩りが感じられる地域景観資源になるが、景観資源を阻害しないように植える場所には注意する。

### 【道路・橋梁】

□地形を生かした線形計画や、高架構造・上下線分離構造の採用等により、周辺の地形に調和させる。〔P31 地形を生かす〕



地形を大切にし、できる限り長大法面等が出現しないようにする。高架下の地形植生を傷めないようにした陣ヶ下高架橋（左・左中、神奈川県）。自動車専用道路でありながら地形に馴染んだ線形の日光宇都宮道路（右中）。

□法面の表情を和らげる。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



緑化の他にも、自然石の活用や法尻の植栽、法面の造形なども効果が高い。

□道路敷に既存の樹木を保全する。〔P34 歴史と伝統を受け継ぐ〕



歴史的な街道などで既存の樹木等を保全することにより、利用者は歴史性や地域性を認識することができる。

□橋梁の形態意匠は周囲に与える圧迫感を和らげるものとする。〔P31 地形を生かす〕



構造美を強調しながらも、大きな支間割りですっきりとしたデザインの橋梁。橋脚に大きな面取りを施すだけでも効果的。左から新旧の秩父橋、横向大橋（福島県）、紀勢宮川橋（三重県）。

□シンプルで透過性の高い高欄デザインを採用する。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



鶴見橋（広島市）、新豊橋（東京都）、であい橋（岐阜県）。古い橋梁ではデザイン性に優れた現場打ちコンクリート高欄も多い（新佐賀橋、鴻巣市）。添架される配管等にも気を配りたい。

## 【街路】

□歩車道幅員比(Ds/D)をできるだけ大きく（見えるように）する。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



街路では「車より人間を大事にしてくれる」と感じられるデザインが心地良い景観となる。歩道を広げられない場合でも、路側部の舗装変化や、横断面の中央を歩道等にすることで視覚的効果が上げられる。

□特に景観上の配慮を要する街路において、車道部の舗装材料に変化をつける。輝度の高い塗装材の使用を避ける。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



街路における車道舗装の工夫は、「人間を大事にすること」を宣言している。景観上重要な場所では、歩道以上に車道の舗装が重要である。特に、材料の工夫等により外側線の表現を弱めるとよい。

□特に景観上の配慮を要する街路において、道路境界部または歩車道境界部の境界線をできるだけ直線的にしない。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



直線的な境界線は車優先の形として認識されるので、歩行者の多い街路では避けたい。

## 【河川・調節池等】

□場所にあった材料を使用し、護岸の表情を和らげる。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



護岸の緑化、木材、自然石の利用など、その場所にあった材料を使用し、護岸の表情を和らげる。天端を丸める、小段を設ける、矢板前面の押え盛土などでも護岸の輪郭線をぼかすことができる。

□良好な河川環境の形成を実現するため、多自然川づくりを基本とした川づくりとする。

〔P32 水と緑に親しむ〕



水制工（左）、柳枝工（左中）、河畔林の保全（右中）など、多自然川づくりにより川らしい良好な自然環境、景観を実現する。

### 【園地】

□築山などにより地形をつくる。〔P31 地形を生かす〕



ファニチャー類は費用がかかるだけでなく、周囲との関係に対する考慮が希薄になりがちである。築山は視対象となるだけでなく、良好な視点場にもなる。背後に構造物がある場合は、その圧迫感を軽減する効果もある（障りのマウンド、右）。

□園路を直線的な形状にしない。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



園路の形状を直線的にしないことにより、柔らかい印象と、変化に富んだシーケンス（視点の移動に伴って継起的に変化する景観）を利用者に与える。

### 【建築・まちなみ】

□周辺の景観資源の眺めが阻害されないように、建物配置・形状を工夫する。〔P45 周辺の景観資源の邪魔をしない〕



周囲の地物との関係性に配慮した建物配置・形状とする。景観資源の眺めを確保するとともに、景観資源より大きなものを造らないことが重要。狭山丘陵の稜線を阻害しないように配慮した事例（左）、五台山の景観を尊重した造形と配置の牧野富太郎記念館（中、高知県）。

□周辺との連続性を意識した調和した素材・色彩とする。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



3階以上の明度を上げ、彩度は抑える。ファサード（街路に面した部分の壁面）の意匠と位置を揃える、などの工夫がある。

□道路などの延長線上に、ランドマークとなるような建築物を配置する。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



道路や水路等の正面に見せたいものを置くと、視軸線が開ける。同時に道路付属物等による視軸線阻害をなくすことも極めて重要。

□沿道部分を道路と一体化させる。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



壁面を下げて堅く仕切らないことにより圧迫感を軽減させる。セットバックされた空間に、来訪者を誘いもてなそうとする表現（特殊舗装、ベンチ、植物、開口部、照明等）を入れるとよい。



□木材の利用や良好に維持される壁面の緑化等により、柔らかな雰囲気を持たせる。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



大規模な壁面が現れる場合でも、壁面緑化や木材の利用、上層階のセットバックなどにより圧迫感を軽減することができる。

□歴史的建築物を再生し活用している。〔P34 歴史と伝統を受け継ぐ〕



歴史的建造物は、個性ある地域景観の創出の観点からは極めて公共性の高いものである。

□屋上設備等の付加要素が外部から直接見えない（目立たない）ように工夫する。〔P35 身近な生活環境をよくする〕



景観上雑然とってしまう機器類は、パネル等で囲む修景も効果的である。

□サイン類のデザインの統一を図る

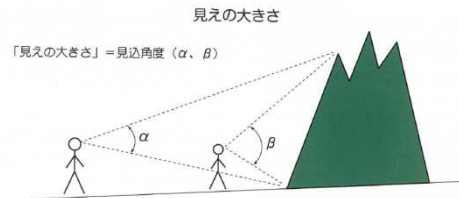


公共施設に設置するサイン（建築物の屋内に設置するものを除く）の地色（文字と図以外の部分）は、原則として彩度6を超える色彩としない。

## 2 眺める場所としての工夫 について

### 【共通】

□山岳や建造物、水面等の景観資源が適度な見込み角で見える位置に眺望点（視点）を計画する。〔P36 周辺の景観資源を眺めやすくする〕



程よい大きさで見えるものは景観資源になる。「見るのに程よい大きさは」、見込み角が  $10^{\circ}$  ~  $20^{\circ}$  程度の場合が多い。手を前に伸ばしたときの拳（グー）の見込み角が概ね  $10^{\circ}$ 、掌（パー）の見込み角が概ね  $20^{\circ}$  となる。

□スロープや比高の小さい段差の活用により、柵等による視方向の立ち上がりを抑える。〔P36 周辺の景観資源を眺めやすくする〕



柵が水面や山並みなどの景観を阻害する場合は多い。護岸部の傾斜の利用により柵が目立たない休憩スペース（左中）。建物上部を芝生スロープにすることにより横浜港を心地良く眺められる横浜みなと博物館（右）。平面図だけで設計しないこと。

□樹木等が眺望を妨げないように配慮する。〔P36 周辺の景観資源を眺めやすくする〕



樹木の存在が、せっかくの眺望を阻害してしまっているケースは多い。樹木の配置には十分に配慮し、むやみに列植することは避けた方がよい。

□要所にベンチを設置する。また、ベンチから見せるものを意識して、ベンチの配置や向きを計画する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



景観とは「見ること」。人間は身の回りの多くの見えているものを評価し行動の判断をするため、眺める場所のデザインは極めて重要。人間のためのスペースであるベンチは人をもてなす大きな道具となるが、その配置には十分に配慮する。

□ベンチは床仕上げによる分節やポケットパーク、植え込み等により自己領域（自分自身のヒューマンスケールな空間）を形成する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



ベンチには必ず自己領域を確保しないと使われない。狭い範囲をグレード高く作り込んだ方がよい。背中与脇を守る形が基本。

□ベンチの座面や床材、柵の手すりなどの部分に木材を使用する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



木材は耐久性の観点から評価されない場合が多いが、人間をもてなす最良の材料であると言える。特に景観上重要な場所では積極的に使うとよい。

□集客地の滞留用拠点では、飲食サービスが提供されるようにする。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



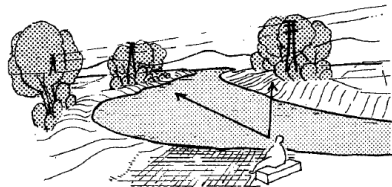
集客地に滞留用拠点（同時に複数の利用者が休憩できるスペース）をつくるためには、「楽しそうにしている人」を創出する必要がある。

□水際をできるだけ緩い斜面とするなど、水面に近づきやすい（を眺めやすい）視点場を形成する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



水際の緩斜面は水面の視覚的獲得性を高めるとともに、居心地のよい視点場となる。葛西用水路（左、草加市）、岸公園（左中、島根県）。木道を設置している羽生水郷公園（右中）、別所沼公園（右）。

□高圧線鉄塔等への視線を遮る



鉄塔等の存在により景観の質が大きく左右される場合には、視点場の周囲に植栽し視線を遮る。

### 【道路・橋梁・街路】

□山岳や建築物などがアイストップとなるように線形を計画する。〔P36 周辺の景観資源を眺めやすくする〕



山あての事例（左）、歩道橋を道路に斜めに架けて建築物にあてた事例（右）。

□特に景観上の配慮を要する場所において、電柱・街路灯や電線共同溝の地上機器等をできるだけ壁面に寄せるようにする。〔P36 周辺の景観資源を眺めやすくする〕



様々な道路付属物を歩車道境界部に置かず、できるだけ壁面に寄せることを考える。また、河川沿いの道路での建柱位置は川側より宅地側が望ましい。

□良好な沿道景観が眺められる場所では、視方向の立ち上がり（街路樹、街路灯、ガードレール、ポラード等）ができるだけ目立たないようにする。〔P36 周辺の景観資源を眺めやすくする〕



視領域に邪魔者を入れず、沿道景観を積極的に見せることが景観デザインの基本。良好な沿道景観の中では、道路要素は最小であることが景観的に望ましい。

□標識、照明、信号、電柱などの一部を共架する（電線地中化も含む）。ストリートファニチャーの色彩や形態に統一感を持たせる。〔P36 周辺の景観資源を眺めやすくする〕



道路上の立ち上がりは必要最低限に抑えること、街路灯の他、植栽柵、ベンチ、ゴミ箱、吸殻入れ等のストリートファニチャーに統一感を持たせることに配慮する。

□歩行者通行量の特により多い街路等では、車道部との位置関係を十分に考慮して休憩スペースを整備する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



街路の休憩スペースでは、車道にはみ出ているように見えるデザインはポイントが高い。勿論、高低差による分節やポラードの設置により、安全性には十分配慮する。

□道路敷に余裕がある場合、路肩や歩車道境界部をソフトショルダー（自然な起伏のある幅広の路肩）とする。〔P36 周辺の景観資源を眺めやすくする〕



周囲を眺めやすい良好な視点場をつくとともに、歩車道分離による走行の安全性に配慮する。

### 【河川・調節池等】

□特に景観上の配慮を要する場所では、ヒューマンスケールな親水空間を整備する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



階段護岸等をつくる場合、連続した長区間の設置は単調な景観をつくるため、適切な規模とし、きめ細かな断面変化をつけることも検討する。両岸においてセットで作ることも効果的である。

□天端部・法面・護岸を一体的に整備することや、高水敷を利用可能な空間として整備することにより、居心地よく眺める場所を整備する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



河川空間はゆとりとゆるおいの感じられる貴重なオープンスペース。一体的な整備による緩いのびやかなスロープは、水辺に人々を惹きつける空間を形成する。アンジュレーション、高低差、植栽等により適度な領域感を生み出すとよい。

### 【建築・まちなみ】

□水辺や樹林など、外部の既存の景観資源が眺められるようにする。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



良好な景観資源が望める場所に立地する建築では、景観資源を大きく活かせるような休憩スペースの計画が望まれる。

□中庭や屋上庭園、デッキ等の設置により、明るく開放的な視点場を整備する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



周囲に良好な景観資源がない場合でも、中庭やデッキ、屋上空間の活用により良好な視点場が創出される。

□T字路・Y字路・カーブなどを多用したまちなみを形成する。〔P42 眺める場所を心地良くする〕



曲線、屈折街路ではファサードを強調することにより沿道との関連性の強い街路景観となる。また、街路を取り囲む壁面により、居心地のよい自己領域が形成される。

〈参考文献等〉

- ・ 公共事業景観形成ガイドブック（平成4年、埼玉県）
- ・ 埼玉県公共事業景観形成指針の解説（平成21年、埼玉県）
- ・ 河川景観デザインの手引き（平成2年、埼玉県）
- ・ 道路景観デザインの手引き（平成元年、埼玉県）
- ・ 街路の景観設計（昭和60年、土木学会）
- ・ 景観用語事典（平成10年、景観デザイン研究会）
- ・ 景観からの道づくりー堀繁講話集ー（平成20年、財団法人道路環境研究所）
- ・ 土木学会デザイン賞 (<http://www.jsce.or.jp/committee/lsc/prize/index.html>)

平成25年4月改定

埼玉県都市整備部田園都市づくり課景観・屋外広告物担当