



●緑地にゆとりを持たせた広幅員歩道を整備することで、樹木の生長とともに良好な歩道景観が形成される。



●歩道と側溝との間に緑地を設けることで、柔らかなイメージとなっている。
(シカポール)



●沿道に修景植栽帯を設けることで、その背後の樹林地へと自然につながる沿道景観を形成している。(名護市)



●景勝地を通る道路沿いには休憩施設ともなる展望スポットを整備する。
(西表島)



●広幅員の中央分離帯によって沿道の緑と連続する景観を形成している。
(石垣島 県道79号線)



●木柵と修景植栽により柔らかな道路際を形成している。
(国頭村、奥間)



●大規模建築物周辺でのゆったりとした緑豊かな公開空地は道路景観の大きな要素となる。(シカポール)



●構造物の下部は、周辺とつながった芝生になっており、オープンですっきりしている。
(シカポール)

(サブテーマ)

くらしを彩る

(展開項目)

○生き活きとした場をつくる

(キーワード)	(配慮すべき事項)	(参照)
〔適度なスケール〕	1. 道路際の擁壁等の構造物は、固く単調な印象を柔らげるため、スケールの分割や形態の分節化を図る。 2. アイベル(視線高)で、目障りな構造物のエッジ(端部)などが形成されないよう配慮し、その場合は積極的な修景を検討する。	P.33 デザイン6(1) P.28 デザイン4(5)
〔たまり空間の形成〕	3. 歩行者空間においては、要所にたまり空間としての道広場やアルコーブ(ふくらみ空間)を設け、休息・休憩の場所とする。 4. 場所に応じて道路敷を局所的にふくらませ、ロードパークを整備する。	P.13 デザイン1(3)
〔景観材料〕	5. 琉球石灰岩、木などの自然の素材や、質感がよく自然になじむ素材の使用を検討する。	P.42 デザイン10
〔夜間の演出〕	6. ライトマークとなる橋梁のライトアップを行うなど夜間の演出を図る。 7. 都市部の道路照明や歩行用プロムナードの誘導灯など、夜間も安全で快適に歩ける道をつくる。	
〔めりはりのある景観〕	8. 主要な道路構成要素を用いて、要所で景観のノード(結節点)やアクセント(強弱)、シークエンス(連続的景観)をつくる。 [ノード・アクセントの構成要素]・交差点、辻、橋梁、道広場、樹木など。 [シークエンスの構成要素]・路面、植栽、照明柱、など。 9. 直線的な道路ではビスタ(通景)を活かす。軸線上にアイストップ(視線目標)を設定することも考えられる。 [アイストップの要素]・シボルとなる建築、橋梁、山、斜面材、巨樹、など	P.35 デザイン7(1)
〔多様な活動の場づくり〕	10. 一部の道路は、非日常の祭りやイベントの場として活用される。それらに対応できる道路の空間と機能を確保する。 11. 自転車道や遊歩道等、レクリエーション道路の景観整備を積極的に図る。	



●まつりの道筋としての道路、晴れの景観

(那覇市、国際通り) —66—



●季節の飾りつけによって、賑わいのある道路景観を演出している。(シガホール)



● 構造物の壁面や足下に緑を配することで印象をやわらげている。
(名護市庁舎)



● 視線高さで表面仕上げを変えることで構造物の分節化を図る。
(糸満市)



● 道路中央部のヒソカジャムはゲートのシンボルとして残され、効果的なアイストップの要素となっている。(名護市)



● 辻部で、シンボルツリーを中心とした植栽修景を施すことで、景観ノードを形成している。
(那覇空港前)



● 道路両側の樹林の形成により、アイストップの橋梁をフレームアップし、ノード景観を際立たせる。
(国道 507号〔津嘉山バイパス〕修景基本計画、H.6.3、沖縄県)



● 歩道部の構造物によってシーケンスの景をつくらうとしている。
(シンボル) — 67 —



● 中央分離帯に低い石垣と植栽により、シーケンス景観を形成している。
(国道332号)

● 景観形成の視点

幹線道路は、都市の道路網の中心として多くの交通量を受容し、一般に広い幅員を有する。ゆったりとした空間の広がりや緑、都市の軸となる見通し、沿道の町並みの表情などを通して都市の顔・シンボルとなる道路景観を創り出す。

(キーワード)	(配慮すべき事項)	(参照)
〔豊かな緑の創出〕	1. ヒートアイランドの抑制等、都市環境に対して緑の果たす役割は大きい。道路内の緑の容量や緑被率を高め、豊かな緑を創出する。	P15 デザイン2(2)
	2. 風格のある街路樹を形成させ、それを連続させることで都市の緑の骨格をつくり、都市のヒスト軸(通景)景観を創出する。	P16 デザイン2(3)
	3. 街路樹の高さ及び樹冠の容量は、スケール感の点で道路幅員とのバランスをとり、緑が貧弱な印象とならないよう配慮する。	
	4. 通過交通量が多い都市の幹線道路では、緩衝帯・環境施設帯・中央分離帯等は、できるだけゆとりをもって設定する。	P16 デザイン2(3)
〔沿道景観との一体化〕	5. 沿道の建築群・街並みとの一体的な景観形成を図る。	
〔快適な都市の オープンスペースの形成〕	6. 歩道部は積極的に緑陰植栽を施し、快適な歩行空間をつくる。	P15 デザイン2(2)
	7. 構成要素が多く煩雑な景観となりがちな都市部の道路では、路上施設等の道路内の要素をできるだけ統廃合する。また、共同溝やキャシステムの導入により、路上空間をすっきりとしたものにする。	
	8. 沿道建物の公開空地や公園・緑地、河川と一体となった道広場を設けるなど、都市内の積極的なオープンスペースの形成を図る。	
	9. モノレール軌道構造物などは、圧迫感のないよう、形態や素材などについてデザインの配慮を検討する。	P24 デザイン3(10)



標準モデル断面図 S = 1 : 250

<要素のイメージ>

- ・植栽、舗装等、景観構成要素のリズミカルなシークエンス
- ・ヒューマンな歩道空間。豊かな緑陰、光と影のコントラスト、色彩のアプローチ
- ・アーティスティックに優れた歩道舗装、地域性豊かな素材とデザイン
- ・新しい街の活気と華やかさを演出する、シーチン、フラッグ等のストリートファニチャー
- ・夜間照明による夜の景の演出

<植栽イメージ>

- ・緑量豊かな風格のある並木、緑陰をつくる常緑高木と落葉花木
- ・アプローチ景観をつくるビョウ、ヤシ類の群植
- ・緑視効果を高め、リズミカルな景観をつくる低木・花材
- ・華やかな走行景観のシークエンスとなる分離帯の花のスポット
- ・道路沿いの緑に厚みと奥行きを与える民地側の緑化修景ベルト



● 幹線道路沿いの連続的な樹林帯が、都市の緑の骨格を形成している。
(名護市、国道58号)



● 緑豊かでゆったりとした都市幹線道路の歩道。
(シガポール)



● 幹線道路沿の建物の緑化を促進し、道路景観に取込む。
(那覇市、久茂地)



● 車道沿に緩衝植栽帯を設け、民地建物側に歩道を設けている。
(シガポール)



● 再開発地の公開空地と歩道を一体化し、ゆとりのある空間を形成している。
(那覇市、久茂地)



● 幹線道路の歩道と公園が一体的でのびやかな景観を創出している。
(シガポール)



● 幹線道路では、ゆとりを持って修景施設帯を設ける。
(那覇市、国道329号)



● すっきりしたオープンスペースの幹線道路、連続する芝生帯が潤い感を与える。
(シガポール)

●景観形成の視点

商店街・繁華街の道路は多くの人々が集まり、都市のなかで最も活気のある空間をつくり出す道路である。ショッピングや散歩などの様々な都市活動が行われる場として、また、都市の公共空間として、とりわけ、歩行者環境を重視した潤いと親しみのある道路景観を創り出す。

(キーワード)	(配慮すべき事項)	(参照)
〔豊かな緑の創出〕	1. 歩行者のために積極的に緑陰植栽を施し、快適な歩行空間をつくる。 2. にぎわいを演出する要素として、亜熱帯の彩り豊かな花木を取り入れる。 3. 植栽帯は、必ずしも等幅員の均等配置にこだわらず、要所で緑のまとまりをつくり、景観のアクセントとすることも検討する。	P15 デザイン2(2) P18 デザイン2(6) P12 デザイン1(3)
〔沿道景観との一体化〕	4. 道路沿いの商業施設の景観誘導も含めて、賑わいや親しみが感じられる一体的な道路景観の形成を検討する。 [商業施設の誘導方策]・道路際の建物高さの設定 ・道路際の建物壁面後退 ・当該道路を軸とした小路ネットワーク(道路網)の整備 ・施設内及び施設足元の空地との一体的空間の形成 ・商店からのにじみ出し空間の設定、など 5. 屋根付きのモールとする場合は、景観の観点から検討を行う。	
〔快適な歩行空間〕	6. 人の往来がさかんで、なおかつ通過交通の少ない道は、歩車共存道路としての整備を検討する。 7. 歩車分離された道路では、歩行空間に主眼を置き、歩道や植栽帯などの幅員のゆとりと景観形成に配慮する。 8. 歩行者の視点での景観に配慮し、潤いと親しみのある景観形成を図る。 ・街路樹やストリートファニチャー(路上施設)等の近景の要素に配慮する。 ・せせらぎ等の水の修景物を積極的に設けるなど、より潤いのある歩行空間を形成する。	P16 デザイン2(3) P25 デザイン3(11)



●アーケードと花木が演出する商業地区の道路 (名護市)



●白いアーケードと豊かな緑が商店街の歩車共存道路を演出している。(沖縄市)



●市場のにじみ出しが、商業空間のにぎわいを演出する。(石垣市)



●軽い布の天幕が、商業道路の景観に柔らかなイメージを与える。(那覇市 牧志)



●アーケードの商業軸景観、装飾によりにぎわい感を演出している。(那覇市、牧志)



●地域性豊かでヒューマンな商業施設の景観 (今帰仁城跡)



●緑と街並が商業モールを演出している。(シカホール)

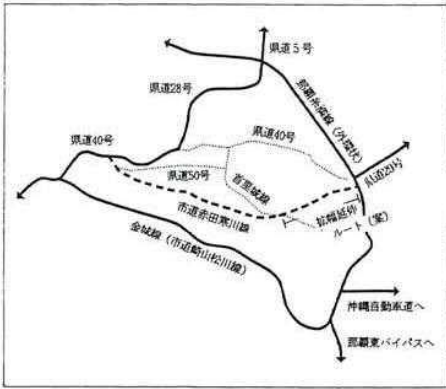
施設類型 (3) 歴史地区の道路

●景観形成の視点

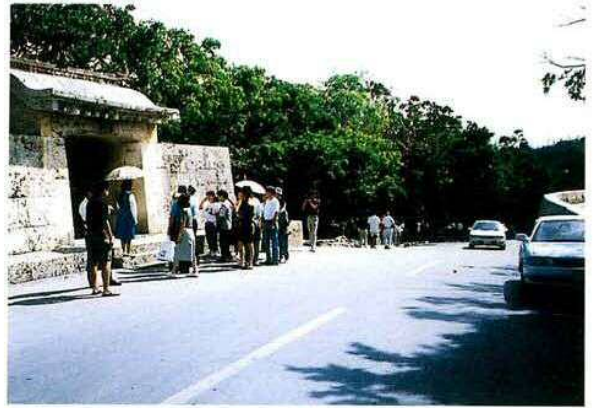
歴史地区は、沖縄の伝統的な都市空間を現在に伝える。これらの道路は、一般に複雑なネットワーク（道路網）と有機的な形態を持つ。その特性を活かし、道路景観を通して地域の歴史と文化を継承する。

(キーワード)	(配慮すべき事項)	(参照)
〔良好な地区内ネットワーク〕	<p>1. 昔ながらの小路が複雑に入り組んだ歴史地区は、新しい道路整備に際して、交通機能上の問題が発生することがある。道路整備の前段階で、歴史環境を保全・育成する観点から、良好な地区内ネットワーク（道路網）計画の検討が必要である。</p> <p>〔検討事項〕・自動車交通の迂回や一方通行、ゾーン規制 ・観光客のルート(道筋)設定、駐車場計画 ・地区内生活者のためのサービス動線の確保 ・各街路の位置付け、整備水準、など。</p>	<p>P36 デザイン7(2)</p>
〔歴史環境の保全と育成〕	<p>2. 歴史地区の資源を保全し、景観資源として積極的な活用・育成を図る。</p> <p>〔歴史資源〕・史跡・文化財、樹林等の緑 ・歴史的な道（石畳道、小路、等） ・歴史的な道のルート、道路構造 ・石垣や井泉等沿道の景観資源、など。</p> <p>3. 新設道路の拡幅整備により失われる沿道の歴史要素は、できる限り移設あるいは再生を図る。</p> <p>4. 既存の空間の特質や雰囲気を活かし、地区の景観を構成している素材やデザイン要素を読み込み、道路景観にそのイメージを定着させるよう努める。</p> <p>5. 歴史的な道の整備では、歴史的意匠に十分配慮した素材・構造・仕様を検討する。</p>	<p>P25 デザイン3(11) P28 デザイン4(4) P46 デザイン11</p> <p>P42 デザイン10 P46 デザイン11</p>

●主として通過交通に対応する都市幹線

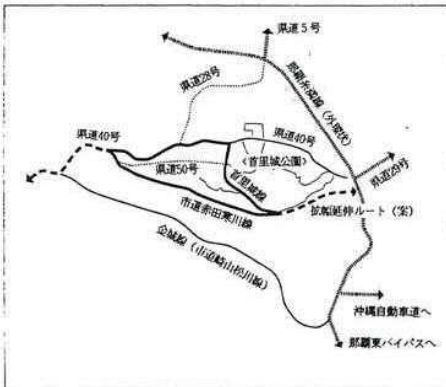


—	通過幹線/都市幹線
---	国道40号のバイパスルートとして通過交通流の分散化を図る。



● 歴史地区では、観光客の動線に配慮した道路計画が必要である。(那覇市 首里)

●主として観光交通に対応する路線



---	広域幹線/700-1000
—	首里観光車線メインルート
---	首里観光車線700-1000
---	サブルート



● 歴史地区では沿道の街並の景観誘導を図る。(那覇市、首里)

● 歴史地区の交通計画モデル (首里地区・街路景観試設計、1992. 3、那覇市)



● 歴史地区では街路と民地の外構が一体となった景観形成を図る。



民地や公共空間の街路空間との一体的整備
緑陰樹の構成

共同井戸/拜所などの一体的整備

コミュニティ空間の確保 残地などを一体的に整備する
横断の安全確保 歩行者優先/イメージハンプをつくる

宅地内緑化の推進

角地にはゲート機能を有するシンボルツリーを
壁面緑化 設ける

歩道の確保

緩やかなカーブはヒューマンなイメージをつくる
歩道はできるだけ石畳のイメージをつくる

街路樹/歴史性のある樹種の選定
数種の緑化

● 沿道と一体となった歴史の道の整備計画モデル (首里地区・街路景観試設計、1992. 3、那覇市)



● 歴史的な石畳イメージの歩道。(那覇市、首里)



● 歴史地区の核空間として保全されている共同井戸。(那覇市、首里)