

規範事例集【道路編】

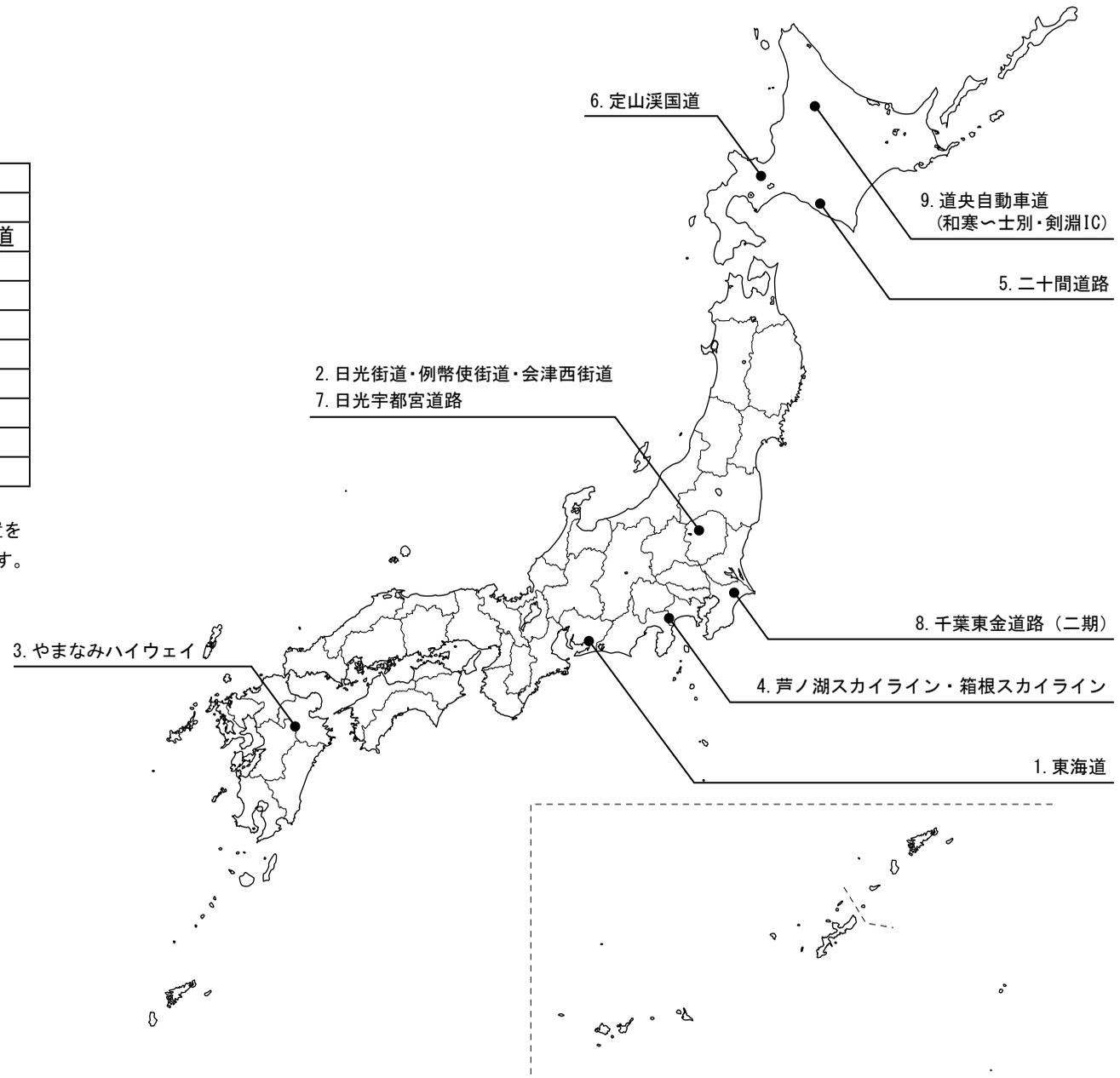
## 目 次

事例位置図【道路編】	001
1. 東海道／立地特性を踏まえた並木の整備と保全・活用	002
2. 日光御成街道・日光例幣使街道・会津西街道 ／目的地の格に相応しい並木の整備と保全・活用	006
3. やまなみハイウェイ ／道路を中心に公園区域を指定したパークウェイ整備	010
4. 芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン ／湖畔景観の保全と新たなルートの開拓	014
5. 二十間道路 ／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	016
6. 定山溪国道／自然環境・地形に調和する道路構造の収まり	018
7. 日光宇都宮道路／歴史的景観と豊かな自然環境の保全	024
8. 千葉東金道路（二期） ／地域を特定する植生景観の保全・活用	030
9. 道央自動車道（和寒～士別・剣淵 IC） ／伸びやかな丘陵性地形を活用した眺望と植生景観	034
10. 休憩施設／休憩施設に相応しい立地の選択	038
参考文献リスト	042
図版出典リスト	043

## 事例位置図【道路編】

No.	事例対象
1	東海道
2	日光御成街道・日光例幣使街道・会津西街道
3	やまなみハイウェイ
4	芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン
5	二十間道路
6	定山溪国道
7	日光宇都宮道路
8	千葉東金道路（二期）
9	道央自動車道（和寒～士別・剣淵 IC）
10	休憩施設

東海道、やまなみハイウェイをはじめとして、道路は位置を点で表現しにくいいため、右図では本論の代表的な位置を示す。





## 【沿革】

- 慶長 6 (1601)年 東海道の伝馬制制定
- 慶長 9 (1604)年 街道の両側にクロマツやスギを植栽
- 慶長 14 (1609)年 日本橋を起点と定め、一里塚を設置
- 寛永 1 (1624)年 日本橋を起点とし、京都に至る五十三次が完成
- 天保 4 (1833)年 歌川広重『東海道五十三次』刊行
- 明治 5 (1872)年 宿駅の伝馬所の廃止
- 昭和 19 (1944)年 御油の松並木を国天然記念物指定
- 昭和 27 (1952)年 箱根西坂道 (国道 1 号) の舗装及び路肩工事
- 昭和 20 年代 各地で東海道の舗装や改良工事が進み、松並木が荒廃
- 昭和 35 (1960)年 箱根旧街道を国史跡指定
- 昭和 47 (1972)年 御油松並木愛護会結成
- 昭和 50 (1975)年 御油松並木愛護会によるクロマツの一斉補植(219本)
- 昭和 60 (1985)年 旧箱根街道松並木 (三島) の改装
- 平成 13 (2001)年 旧東海道沿道各地で「東海道 400 年祭」のイベント催行

## 【諸元】

路線名 : 国道 1 号 (大磯)  
 道路規格 : 4 種 1 級 (歩道有)  
 保全延長 : 約 530 m  
 幅員 : 約 37 m  
 管理者 : 関東地方整備局  
 横浜国道事務所

路線名 : 国道 1 号 (三島)  
 道路規格 : 3 種 2 級 (歩道有)  
 保全延長 : 約 900 m  
 幅員 : 約 37 m  
 管理者 : 中部地方整備局  
 静岡国道事務所

路線名 : 県道細江舞坂線 (舞坂)  
 道路規格 : 3 種 3 級 (歩道有)  
 保全延長 : 約 840 m  
 幅員 : 約 22 m  
 管理者 : 静岡県

路線名 : 県道長沢国府線 (御油)  
 道路規格 : 3 種 3 級 (歩道無)  
 保全延長 : 約 560 m  
 幅員 : 約 6.4 m (最大)  
 管理者 : 愛知県



東海道五十三次 (吉原) より

## 【概要】

歌川広重が東海道五十三次を刊行したのは、その開通から約 200 年後の 1833 年。東海道の松並木は、日本の美しい原風景の添景として、長く親しまれてきた。

旧東海道の松並木は、明治以降の宿場制度廃止、鉄道開通などの近代化とともに失われ、今では日本でも数カ所しか見ることが出来ない。松並木が失われたもっとも大きな理由は、沿道の開発とともに、マツが道路の拡幅の支障になったことや、建物への出入りに支障が生じたことなどが挙げられる (後述)。しかし過度に沿道が開発されず、戦後新しい国道 1 号を迂回して計画した地域では、今でも松並木が残され、クロマツのトンネルの中を走る快適なドライブを楽しむことが出来る。そのような箇所では、松並木を地域の財産として未来に遺していくため

の、「松の種の里親捜し」、「補植」、「冬場のこも巻」など、まちづくりと連携した地味な努力により今も維持管理がなされている。

旧東海道の幅員は、広いところで約 5 間 (9 m 程度) であり、松並木はそれを覆うように両側に配置されている。松並木が保全されている箇所は、国道としての役割をバイパスや東名高速に譲っていることから、交通量は比較的少なく、東海道五十三次の時代を偲ぶ「ヒューマンスケールの空間」が特徴的である。ただし、現在は、歩車道分離が不可能なために、歩車共存の運用がなされていて、多くの箇所で安全面において課題を残している。課題解決策として、大磯、平塚、三島、舞坂などでは、松並木を歩車道境界とし、その外側に安全な歩道を整備 (後述) している。



東海道五十三次位置図

- 部周辺 松並木の現存箇所
- 部周辺 杉並木の現存箇所

### 【東海道のはじまり】

東海道のはじまりは、自然条件が厳しい日本の国土の中で、比較的歩き易い大太平洋側の地域を人が往来した跡であると推察されている。京都の朝廷との関係を維持するために、東海道は五街道の中でも特に重要視されていた。道筋に多くの譜代大名を配置した事で、沿道の城下町や宿場町は、その後太平洋側の主要都市として開けていった。

### 【東海道の松並木】

東海道の松並木は、諸街道の大改修にあわせ、幕府の命により慶長9(1604)年に整備された。並木にクロマツが植えられる前、東海道は「沿道の田畑によって道路の敷地が切り込まれていた」と記録されている。東海道に並木を設けた本来の理由は道路敷を農地などに流用させないための官民境界である。なお、旅行者の日除け、風除けという、旅人に癒しを与える役割は、副次的なものであった。

樹種がクロマツとなった理由は、土壌条件に適し潮風に耐性があるからで、結果的に海沿いのルートである東海道の代表的な道路景観が創出された。また、箱根のように標高の高い山中では、湿潤環境に適するスギが植えられ、結果的に参道のような荘厳な雰囲気のある道路景観が創出された。

クロマツは土塁の上に植えら

れ(右下図参照)、当時は幕府の命により、樹木に触れたり並木の外側を歩くことは禁止されていた。明治時代の東海道線の開業は、宿場町の存在を脅かすものであったが、一部の地区では猛反対があり、場所によって鉄



保全事例1 袋井 道路がかさ上げされ、かつての土塁の上端が路面となっている。松並木は古木86本、補植128本。



かつての袋井の松並木 1m程度の高さの土塁が残されている。

道は宿場町を迂回した。例えば、御油の松並木と宿場の街並みが当時の雰囲気のまま残っているのは、鉄道開通に伴う地域の開発が抑えられたためである。

### 【松並木の荒廃】

東海道はその後、国道1号バイパスなど、日本の交通の大動脈としての世代交代が進み、それに伴い沿道の開発も急速に進行した。反面、旧街道の風情ある松並木は下記の理由で失われた。

- ・東海道を舗装する路床として利用された
- ・木材や燃料として利用された
- ・道路拡幅に伴い、撤去された
- ・沿道の建物への出入りを確保するために撤去された
- ・伊勢湾台風などの自然災害により倒された

### 【松並木の保全・活用】

袋井や御油では、新しい国道1号を、地元との協議を経て全く別の箇所に通すことが選択された。特に、松並木の荒廃に憂慮し、戦争中の昭和19年に松並木を国指定の天然記念物にするよう働きかけた御油町民の努力は特筆すべきである(後述)。

大磯や三島では当時の土塁をそのまま残し、旧東海道を上り線とし、下り線を松並木の外側に通すことで松並木を残すことが選択された。例えば三島では江戸時代からのクロマツは1本

も残されていないが、地元の手による補植により、トンネルのような松並木が景観的に保全されている(後述)。

松並木以外にも、東海道の沿道では一里塚や、石灯籠などの景

観資源、宿場町では当時の街並みや本陣・脇本陣の建物の復元など、地域ごとに個性を活かしたまちづくりが行われている。



保全事例2 舞坂 松の両側に側道を整備し、歩道としている。



標準的な東海道の断面構成

## 【松並木の保全事例：御油】

江戸時代の街道並木は、幕府による保護施策が徹底しており、それを損傷した場合には重い刑罰を受ける程であり、管理についても地先住民が行うことが義務づけられていた。当然、枯損した場合には、補植しなければならないことになっていて、現実の並木の姿は老木があり、成木や苗木がありという状況で、重層的にボリュームをもつものであった。近代的な等間隔植えの整然とした並木とは全く趣を異にするもので、風情に富み、緑陰の濃いものであった。そうした管理の仕方を踏襲し、往時の並木景観を最も良く持続しているのが御油の松並木である。

愛知県の御油町では、明治時代に宿場制度が解体されたのち、松並木はなかば放置され、町による自発的な保護管理が行われていた。しかし御油町民が戦中の昭和19年11月、多くのクロマツが木材や燃料として切り倒されることを憂慮し、天然記念物指定にむけての働きかけを行い、それが実現して保護された。

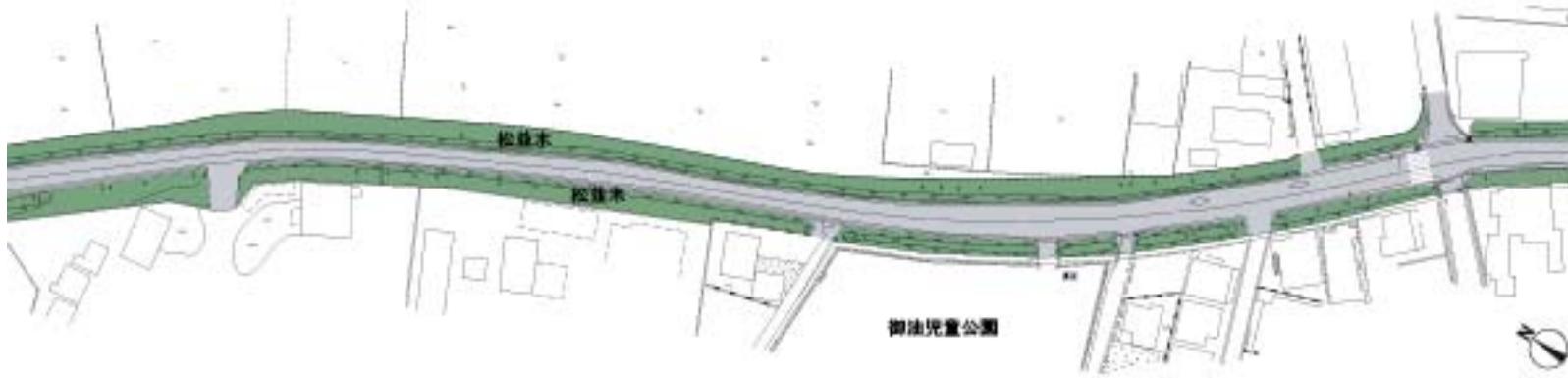
赤坂～御油間の東海道は、山裾と川に囲まれた狭い区間に計画されたことから、国道1号や鉄道、高速道路などの近代のインフラは、音羽川の反対側に計画された。その結果、旧東海道の松並木は、当時の姿に近い状態で保全されることとなった(右図参照)。



植え継がれてきたクロマツの並木



S=1/20000 御油位置図 東海道本線は、約3km南の図外に迂回しており、町の骨格は旧街道添いに構築されている。



S=1/1500 平面图

**【松並木の保全事例：三島】**

箱根旧街道の初音ヶ原（三島市）は、松並木や一里塚が昔の姿を残し、特に一里塚は大正11年に国指定の史跡になっている。よって昭和46年の現道拡幅の際は、南側の「旧まぐさ場」の用地を利用して下り車線を設けることで、松並木や一里塚の保存が図られた。また昭和61年には上り線側の外側に、石畳による遊歩道が整備された。

なお、車の排ガスやマツノザイセンチュウによる立ち枯れも多く、地元による若木の補植や害虫駆除などの維持管理が行われているものの、既に本区間には江戸時代の松並木は1本も残っていない。



下り線側 松並木外側の旧まぐさ場の用地を活用。下り線からは、上り線の道路は見えない。



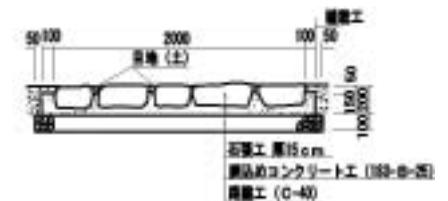
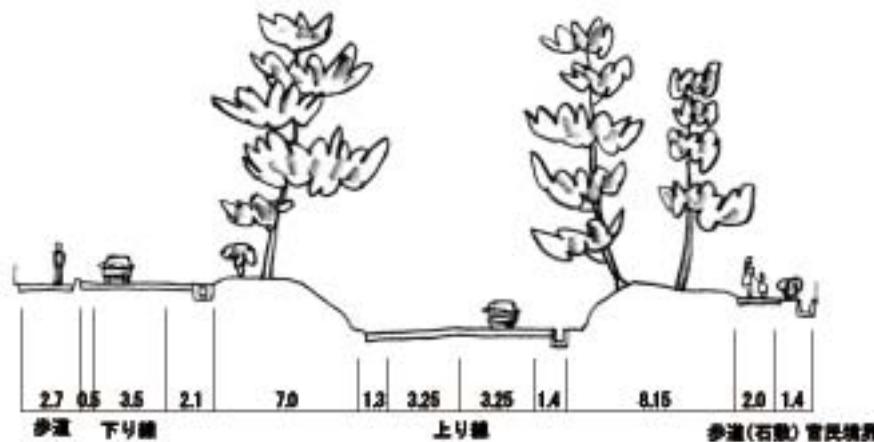
道の両側に残される錦田一里塚 写真は下り線側のもの。



石畳による修景を行った歩道



上り線側 旧街道の土塁を残し、松並木の維持管理を続けている。



おなり へいれいし  
**日光御成街道・日光例幣使街道・会津西街道** / 目的地の格に相応しい並木の整備と保全・活用



**【沿革】**

元和 2(1616) ~ 3(1617) 年	日光東照宮創建とその遷宮
寛永 2(1625) ~ 慶安 1(1648) 年	松平正綱が、約 24,300 本の杉並木を植樹して日光東照宮へ寄進
明治 4(1871) 年	管理が日光奉行から県に移行
大正 11(1922) 年	「史跡」に指定
昭和 14(1939) 年	日光御成街道の副道の舗装整備
昭和 27(1952) 年	日光御成街道の「特別史跡」指定
昭和 31(1956) 年	日光御成街道の「特別天然記念物」指定
昭和 37(1962) 年	国庫補助事業による「日光杉並木街道」の復旧（土盛及土砂流出防止）10ヶ年継続工事開始
昭和 47(1972) 年	日光例幣使街道の舗装化
昭和 51(1976) 年	日光宇都宮道路開通
昭和 56(1981) 年	会津西街道の大桑バイパス開通
平成 4(1992) 年	世界一の杉並木としてギネスブックに登載
平成 8(1996) 年	樹勢回復工事

**【諸元】**

- 日光御成街道  
 (今市～日光、今市～大沢)  
 路線名 : 国道 119 号  
 道路規格 : 3 種 2 級  
 延長 : 19.2km  
 標準幅員 : 約 5.0 m  
 管理者 : 栃木県
- 日光例幣使街道 (今市～小倉)  
 路線名 : 国道 352 号線  
 道路規格 : 3 種 2 級  
 延長 : 13.9km  
 幅員 : 約 4.1 ~ 6.3 m  
 管理者 : 栃木県
- 会津西街道 (今市～大桑)  
 路線名 : 国道 121 号線  
 道路規格 : 3 種 3 級  
 延長 : 3.9km  
 幅員 : 約 5.8 ~ 8.3 m  
 管理者 : 栃木県



歩道化された箇所(日光御成街道)

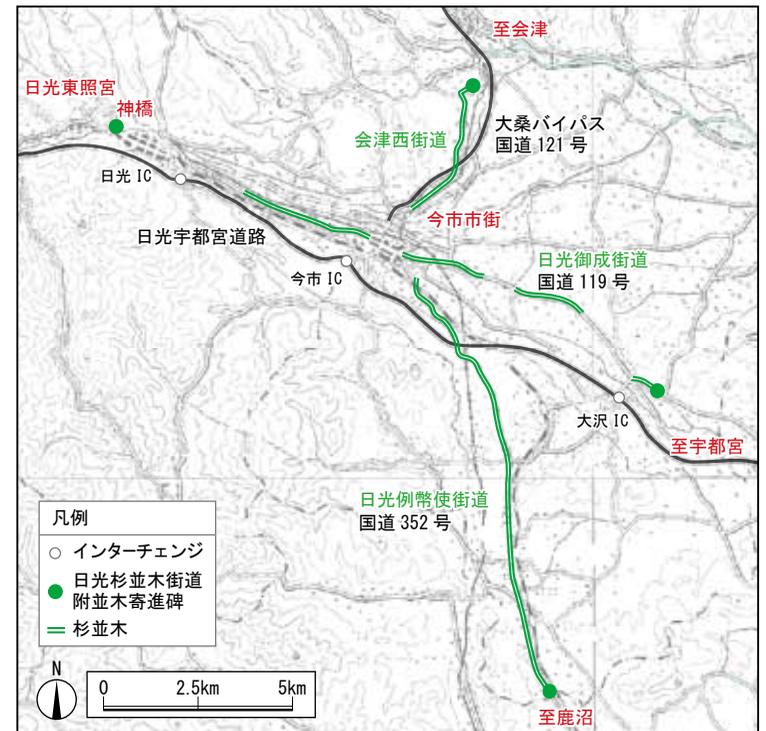
**【概要】**

日光杉並木は、宇都宮、鹿沼、会津方面から、日光の神橋に至る日光御成街道（国道 119 号）、日光例幣使街道（国道 352 号）、会津西街道（国道 121 号）の 3 街道に整備されていて、世界一長い並木としてギネスブックに登録されている、総延長約 37km の杉並木である。

その歴史は、日光に向かう三つの街道に、松平正綱が元和 2 ~ 3 年 (1616 ~ 17) に、日光東照宮創建とその遷宮を記念して杉並木を整備したのが始まりで、熊野産のスギ苗を街道の両

側及び日光山内に植え、東照宮に寄進したものである。

日光御成街道の一部は、車道が並木の南側に付替えられた国道を走るので杉並木道は未舗装のまま、車の乗り入れが規制されている。したがって、昔の面影を感じながら安心してゆっくり歩いて杉並木を鑑賞することができる。この区間の B/h は 0.2 ~ 0.3 程度と、トンネルのようにスギに覆われた空間を形成しており、樹齢 370 年を越える杉並木は参道の荘厳な景観創出に大きく寄与している。



S=1/200000 路線図・位置図

### 【杉並木のはじまり】

日光杉並木は、家康の側近である松平正綱公が、元和2年（1616年）の家康の没後、家康への生前の恩に報いるため、23年の歳月をかけて植樹したものである。日光東照宮の領地は「御神領」と称され、杉並木は、3街道が御神領にさしかかったところから道路の両側に整備されている。御成街道は将軍の参詣あるいは代参のために威儀を正す必要があったろうし、例幣使街道は天皇に対する礼を重んじたものであろう。しかし同時に一般の参詣者をも意識していて、そのために北方からの会津西街道にも杉並木が整備されたと考えられる。

杉並木は、古くから史跡などの指定を受けていることから、東海道など他の街道と比較すると、並木の保全状態は良好である。



古写真による並木の状況

### 【スギの選定理由】

東海道の「マツ」に対して、日光街道に「スギ」が採用されたのは、東海道が「海の道」であるのに対し、日光街道は「山の道」という立地特性の違いによる。御神領の年間降水量は2000mmと多く、並木敷への給水が容易で、今市土や鹿沼土は保水性と排水性に優れた土であることから、湿潤環境を好むスギにとって最適の立地条件にある。

また、スギが採用されたもう一つの理由は、家康公を祀る社に至る街道は参道であり、神社神域の荘厳さを演出するのにスギの樹形が相応しいと考えられたことが挙げられる。日光街道は伊勢参りの道などと違い、聖地への信仰の道であるばかりでなく、幕府の威光を示す政治的な意味もあったことから、威厳のある景観を創出する樹種が選定されたと考えられる。



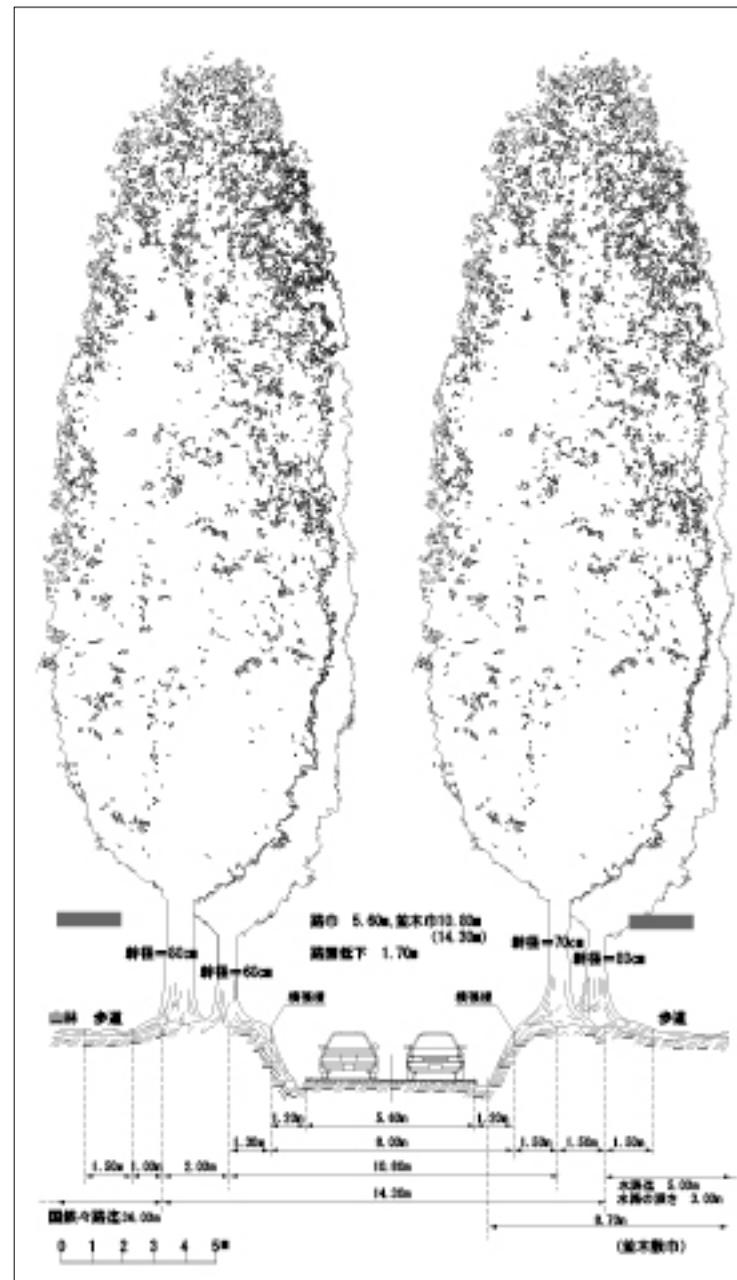
用地外からのぞむ杉並木

### 【杉並木の衰弱】

日光杉並木は、高度成長期の急激なモータリゼーションの進展に伴い、荒廃している。昭和33年に2793台/日だった国道119号の平日12時間交通量は、昭和47年には15211台/日と5倍以上に増え、日光杉並木は、参道から観光道路、広域幹線道路へと役割が替わっていった。

車を通すため、路盤を掘り下げて舗装し、切土造成を行うことで根が切断・露出・乾燥した。その後も排ガスや酸性雨の影響を受けて衰弱し、スギの立ち枯れが目立つ。日光東照宮の並木杉台帳によれば、昭和36年以降、スギは1年で約100本（全数の約0.8%）ずつ枯損している。

現在、日光杉並木街道には約13,000本のスギが現存しており、栃木県ではスギのオーナー制度(後述)により基金を設け、杉並木の保護に努めている。



S=1/250 杉並木の代表断面図（日光例幣使街道）

### 【各街道の概要】

「日光杉並木街道」は、杉並木を伴う日光御成街道（今市～日光 8.5km、今市 10.7km）、日光例幣使街道（13.9km）、会津西街道（3.9km）の総称である。各路線区間とも、

- ・幅員や木の高さ
- ・スギの保全状況
- ・利用形態  
（歩道、車道、歩車共存）

・保全計画のレベル  
が違うため、景観の「格」に若干の差違が見られる。

日光杉並木の路面は、掘割状に見える箇所が多い。これは、

- ・戦略的に外敵の狙撃を防ぐために路面を掘った
- ・霜解けでこねられた路上の土を、道普請によって並木スギの根本に培土として積み上げた
- ・明治、大正、昭和初期の道路改修で路面勾配の緩和工事が行われた
- ・長年月にわたる雨水や、側溝などの溢流水によって路面の表面浸食が進んだ
- ・車を通すため掘り下げて路盤を構築した

など諸説があり、これらの要因が複合的に絡み合っているのが推察できる。結果的に、道路外の視界が遮られ、杉並木以外に外の景色が見えない荘厳な道路景観が創出されている。

#### （1）日光御成街道（今市～日光）

日光御成街道の今市から日光にかけては、日光例幣使街道と会津西街道を集約して、日光東照宮に至る道となっている。杉並木が残る山王下～今市の区間は、昭和14年に副道の舗装がなされ、自動車交通はそちらに移行されている。現在、並木道は歩行者に開放されており、車両通行を規制しているため、当時の往還の雰囲気を残しており、観光客の散策利用も多い。

- ・利用形態：歩道  
（車道は杉並木外側の副道）
- ・幅員：約 5.0 m



日光御成街道（日光～今市）

#### （2）日光御成街道（今市～大沢）

宇都宮から今市に向かう日光御成街道は、今も国道119号として利用されている。

昭和30年、日光杉並木街道（国道119号線）の舗装工事が行われ、車道は部分的に別線となり、

- ・側道に上下線が移行
- ・側道と街道とで上下線分離のどちらかのかたちで供用されている。

また、当時の一里塚が並木の外側に残されている。なお、杉並木の一里塚は、他の街道と異なり、並木と同じスギが植栽されている。

- ・利用形態：車道（一部歩道）
- ・幅員：約 5.0 m



日光御成街道（今市）

#### （3）日光例幣使街道

鹿沼から今市に向かう日光例幣使街道は、京都の朝廷から例幣使が日光に差遣される際に利用された。全37kmの杉並木の中で並木の延長が13.9kmと一番長く、並木の外の景色はほとんど見えないことから、どこまでも続くスギのトンネルのような景観が印象的である。戦後、車両の交通量が飛躍的に増えても側道やバイパスなどを設けず、江戸時代の幅員構成の並木道を、そのまま対面通行の車道として利用している。

- ・利用形態：車道
- ・幅員：約 4.1～6.3 m



日光例幣使街道

#### （4）会津西街道

会津から今市に向かう会津西街道は、杉並木の延長が3.9kmと最も短い。他の街道は、掘割状の道路となっているのに対し、会津西街道は、路面と並木及び沿道に標高差がほとんど無い「平型」と呼ばれる断面構成の箇所が多い。そのため並木の隙間から路外の田園景観が見え、神聖な印象は薄い。明治時代に行われた大規模な伐採（延長1km約1000本）の影響で杉並木もまばらな印象があり、他の路線と比較すると道路景観の格は若干低い。

- ・利用形態：車道（歩車共存）
- ・幅員：約 5.8～8.3 m



会津西街道

**【保全のための取り組み】**

**(1) 車道の回避—別線計画と外側車道化—**

代替道路による車道の移行は、並木保全に最も効果的な手段である。

日光御成街道（日光～今市）では、杉並木の保全を目的に、車道を別線として通過交通の分散化を図っている区間や、杉並木の外側に副道を計画する外側車道化を図っている区間もある。なお根元的には、バイパスとして日光宇都宮道路を建設し、杉並木の保全を図っている。

会津西街道についても、昭和56年に代替道路である大桑バイパスが開通し、通過交通の分散化に成功している。

一方、日光例幣使街道は、当時の幅員構成のまま車両を通して交通上の課題もあるが、杉並木の保全のためにも、バイパス整備が地元からも強く望まれている。

**(2) 並木基盤の保全**

平成8年度から、日光御成街道の瀬川地区では、不透水層である舗装および側溝を撤去し、かわりに客土を充填した中空ブロックを埋め、その上にコンクリート床版と、透水性舗装を敷設する、並木の樹勢回復事業が行われた（右上図参照）。

また、根の生息領域を少しでも多く確保するため、掘り割り状の道路の法尻に木製の土留め

壁を設置し、その間に改良土壌を客土するという改良工事も進められている（右写真参照）。

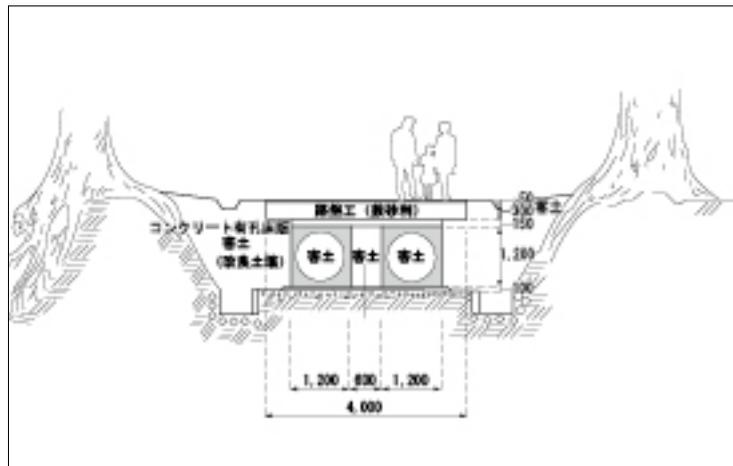
**(3) 抜本的な保全整備案**

別名「杉並木博士」と呼ばれた、林学博士鈴木丙馬宇都宮大学教授は、その生涯を杉並木にささげ、昭和49年には「日光杉並木街道の緊急保存対策」案を発表した。この遺言ともいえる論文の骨子は、更新杉並木敷地を確保し、杉並木から50m離してバイパスを造るべきと主張するもので（右下図参照）、これらの施策実現のための予算として、並木敷買上費50億円、バイパス新設費25億円、その他90億円を計上し、全額公費負担とすることを訴えた。

奇しくもこの論文発表2年後の昭和51年に、日光宇都宮道路が開通し、日光御成街道の通過交通量は相当数が分散された。

**(4) 日光杉並木オーナー制度**

杉並木保護のため、栃木県ではオーナー制度を設けている。この制度は、杉並木の保護賛同者に、並木として現存するスギを1本1千万円で購入してもらい（手放す場合は1本1千万円で買戻す）、日光杉並木保護財団がその運用益を各種保護事業に活用するというもので、平成17年2月現在、719本の立木に、552名のオーナーが誕生している。



S=1/150 中空ブロックを利用した樹勢回復工事断面図



中空ブロックの施工状況（日光御成街道）



改良土壌を客土した木製土留め壁（日光例幣使街道）

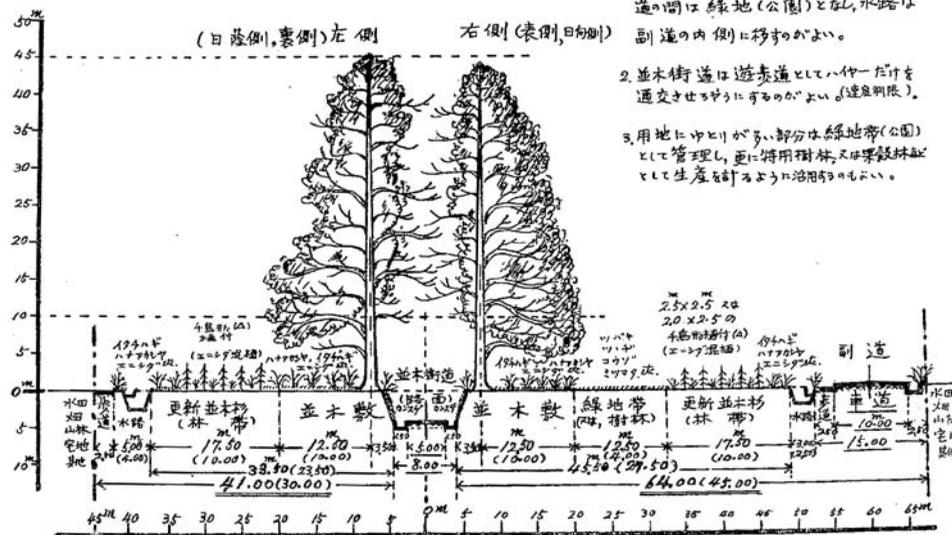
**日光杉並木街道の保存対策計画図(其一)**

著者原図(1/1,154)

(栃木県 県有林(スギ林)の造成計画図)

(1) 用地に中とりのある部分の計画  
但し(1)は用地の都合で樹地中が縮小される部分の並木敷の限度  
及び樹地の施設中の基準を示す

- 註:
- 1.右側(表側)に副道として路中10mのコンクリート舗装路を新設して、トラック、バス、オートバイなどの専用路となし、並木と副道の間は緑地(公園)となし、水路は副道の内側に移すのがよい。
  - 2.並木街道は遊歩道として、ハヤシだけを通交させるのがよい(遊歩道)。
  - 3.用地に中とりが多少、部分は緑地帯(公園)として管理し、更に将用樹林、又は保護樹林として生産を計るよう活用するのがよい。



鈴木丙馬教授による「日光杉並木」の保存対策計画図

# やまなみハイウェイ / 道路を中心に公園区域を指定したパークウェイ整備



## 【沿革】

昭和 6 (1931) 年 国立公園法制定、観光による地域振興が明文化される  
 昭和 9 (1934) 年 阿蘇国立公園として指定  
 昭和 28 (1953) 年 由布岳〜久住地区間 道路公園用地確保  
 昭和 32 (1957) 年 調査開始  
 昭和 36 (1961) 年 工事着工  
 昭和 39 (1964) 年 別府阿蘇道路 (有料道路) として全線供用開始  
 平成 6 (1994) 年 無料開放、大分県・熊本県に移管される

## 【諸元】

道路名：別府阿蘇道路 (路線名：県道別府一の宮線)  
 所在地：(起点) 大分県由布市、(終点) 熊本県一の宮町  
 設計：日本道路公団福岡支店  
 管理者：大分県・熊本県 (平成 6 年まで日本道路公団にて管理)  
 延長：52,362m (うち橋梁 12 橋 133m)  
 幅員：6.5m (車道幅員 5.5m、橋梁幅員 7.0m)  
 最急縦断勾配：9.2% 標準縦断勾配：2%  
 最小曲線半径：R=18m 最急方勾配：6%  
 設計速度 (当時)：第 3 種山岳部 35km/h  
 第 2 種山岳部 50km/h (長者原〜牧ノ戸峠)

## 【概要】

本道路は、大分県由布市を起点とし、熊本県一の宮町を終点とする延長約 52.4km のパークウェイ (道路公園) で、「やまなみハイウェイ」の愛称で親しまれてきた。道路の開通により、周囲の山並みや高原の風景を多くの国民が初めて体感することが出来ただけでなく、観光拠点同士の連絡により、産業・経済・文化・観光面での交流にも大きく貢献している。

道路が構想された 1960 年前後は高度経済成長期が到来し、交

通ネットワークの充実が社会資本整備の中心テーマであった。本道路は九州横断道路の主要区間として、昭和 30 (1955) 年の建設促進連盟の結成を契機に、昭和 32 年から建設に向けた調査が開始され、昭和 39 年 10 月に別府阿蘇道路として全線開通を迎えた。

阿蘇くじゅう国立公園という自然に恵まれた地域を強く意識して、道路敷地を公園区域として環境保全を図り、切土区間を極力最小限に抑えるなど、景観面にも配慮されている。

## 【景観的特徴】

- ①パークウェイを意識して国立公園区域を設定した道路用地
- ②草原の眺望を最大限満喫出来る線形計画
- ③間近に迫る久住連山と遙かな阿蘇山・外輪山の眺望
- ④シークエンスで捉えた植生景観の展開
- ⑤目立たせない道路構造物・道路付属施設、休憩施設の配置・デザイン



S=1/400000 位置図

**【道路用地】**

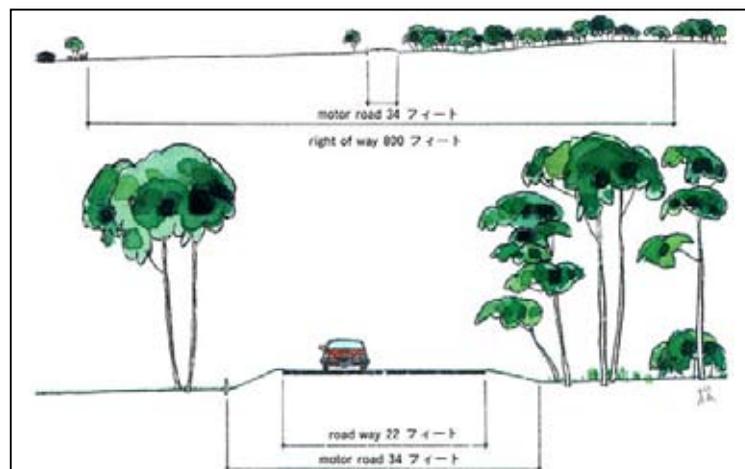
やまなみハイウェイで特筆すべきことは、本道路が「道路公園」として計画されたことである。

既に19世紀末に、当時の設計者達はアメリカへ視察を行い、壮大なスケールで計画されたNational Parkway（下図参照）に強く刺激を受けている。本道路は、そのパークウェイを日本に導入したものである。アメリカと異なることは、既に存在する国立公園内にパークウェイを計画したことである。昭和37年に供用開始したパークウェイの1つ「伊豆スカイライン」と同時期の開通であり、国内では最初の試みである。

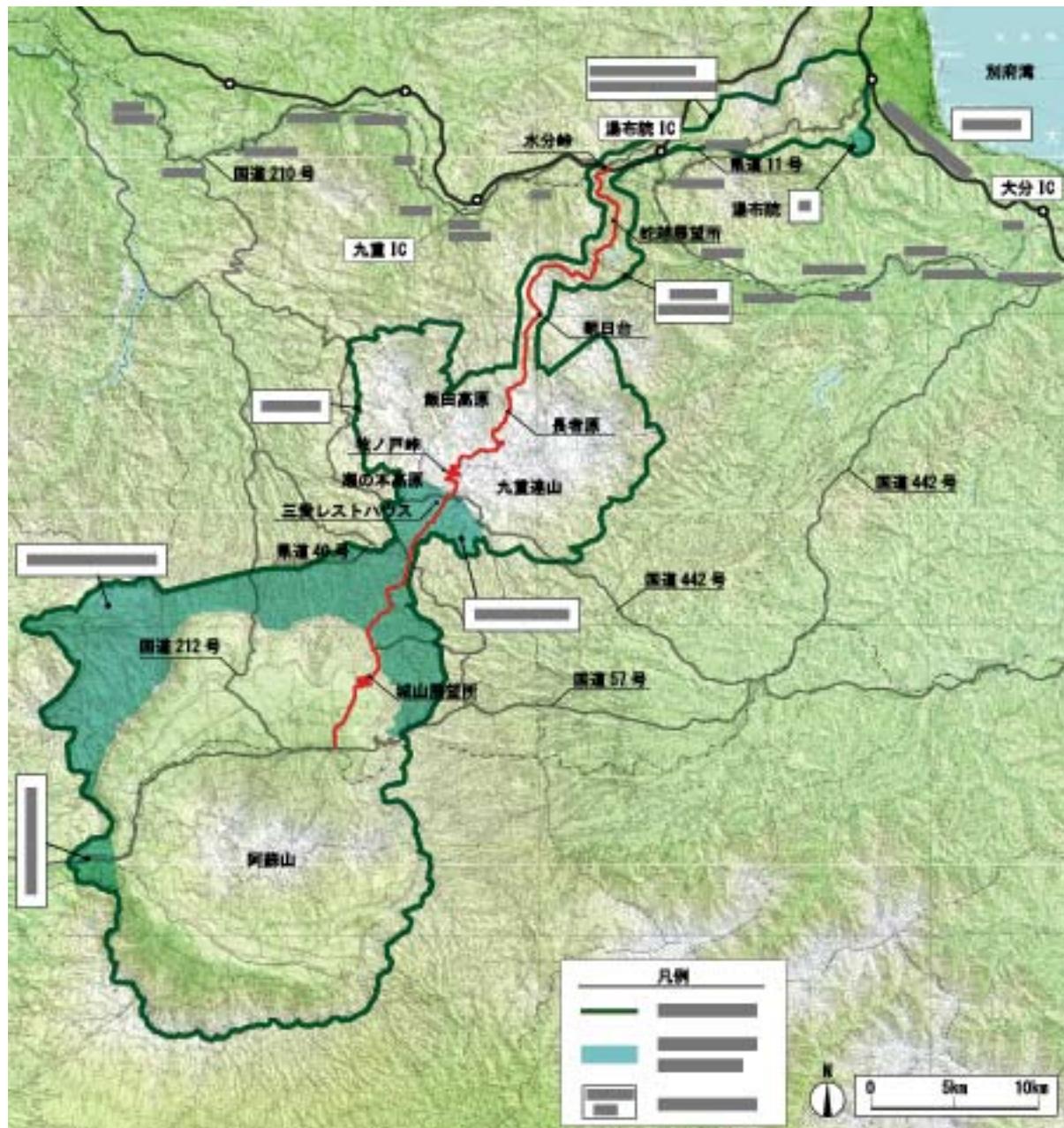
昭和9年の国立公園の区域決定の図面（右図）には、久住地区と阿蘇地区を繋ぐ車道予定線の沿線区域が、昭和28年の計画図面には由布岳から久住地区に向

けての道路沿線区域が「道路公園」として確保されている。単に既存の公園を道路が貫いていたのではなく、点在する良好な自然景観資源を繋ぐパークウェイを整備するために、公園用地が設定されている。このことにより、やまなみハイウェイ周辺の優れた自然の環境・景観を、道路を通じて利用者は享受できる。

アメリカのパークウェイでは、200 m以上（800 フィート）もの道路用地が確保されているが、日本でいう道路幅員はそのうちの10 m余り（34 フィート）に過ぎない。やまなみハイウェイでは、道路幅員自体はやはり10 m余りで、その外側は道路用地とされてはいない。しかし、国立公園の区域内であり、美しい景観を保護・活用するために、開発が規制されている。



ナショナルパークウェイ（アメリカ）の道路断面図



S=1/400000 国立公園の区域決定の意図

## 【線形計画】

本道路が計画・設計された昭和30年代という時代背景を勘案すると、一時期に利用者が集中するなど、年間交通量等の予測は困難であった。その中で計画される観光道路は、コストに対する制約が非常にきつく、コストの高い構造物を極力控える線形計画のポイントであった。

ルート選定にあたっては、国立公園の美しい草原景観を車窓から獲得出来る、飯田高原（右写真）から長者原区間の平坦立地に手を加えないことを前提とした。加えて、水分峠等、一部の区間においては道路規格を下げ、延長を確保して高低差解消が図られた。

## 【景観の展開】

やまなみハイウェイを北から南に走る。

まず水分峠（標高約700m）から約4kmについては道路規格を下げ、樹林の中を急な縦断勾配で上り、最初の展望台となる蛇越展望所（右写真）に到達させる。そして小田の池、山下池を由布岳方面に垣間見ながら、鹿伏岳付近・朝日台と進み、徐々に木々が疎らとなり高原を垣間見る（右写真）。飯田高原の平坦な草原にいたり、白煙を上げる九重の山並みを眼前にし、長者原（次頁写真）までは緩やかに走行する。

さらに、山並みに近づくと山腹に沿って蛇行しながら最高地点となる牧ノ戸峠を越え、九重山の西側を一気に標高差解消を図る区間となる。牧ノ戸峠を越え、さらに山腹に沿って木々の中を蛇行を繰り返すと瀬の本高原と久住高原を一望する眺望視 points 場に至る。ここでは遠く阿蘇の山々を一望することができる（次頁写真）。さらに一気に下り勾配を駆け抜けると、悠然たる瀬の本高原の草原景観が広がる。

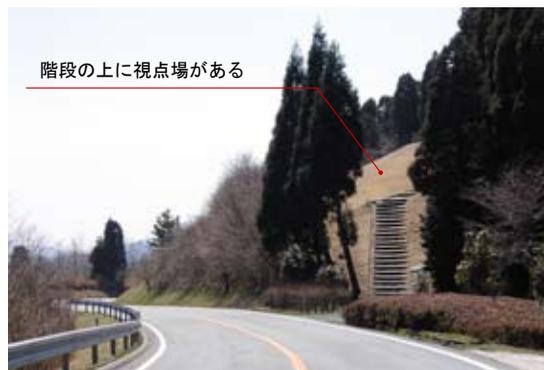
このことにより、飯田高原、久住高原、および瀬の本高原には、平坦性が確保され、大きな構造物をはじめ、防護柵に至るまで、車窓からの景観を邪魔するものは一切排除された。

本線とは異なるが、道路公園として公園区域に取り込んだ県道11号から眺望する狭霧台の景色など、眺望と内部景観を両立させた拠点が数多く存在するのも特徴と言える。

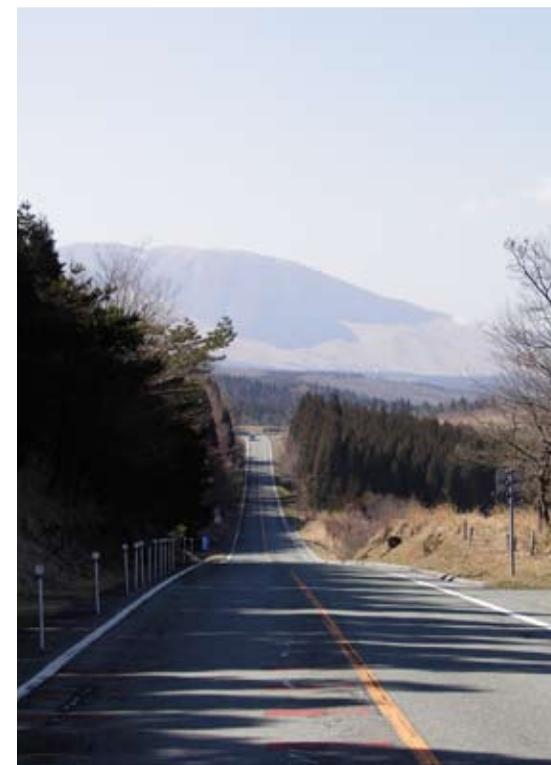
道路景観の一つの醍醐味であるシーケンス景観は、土地の景観資源を連続して体験することで、道路が立地する地域を印象づける。



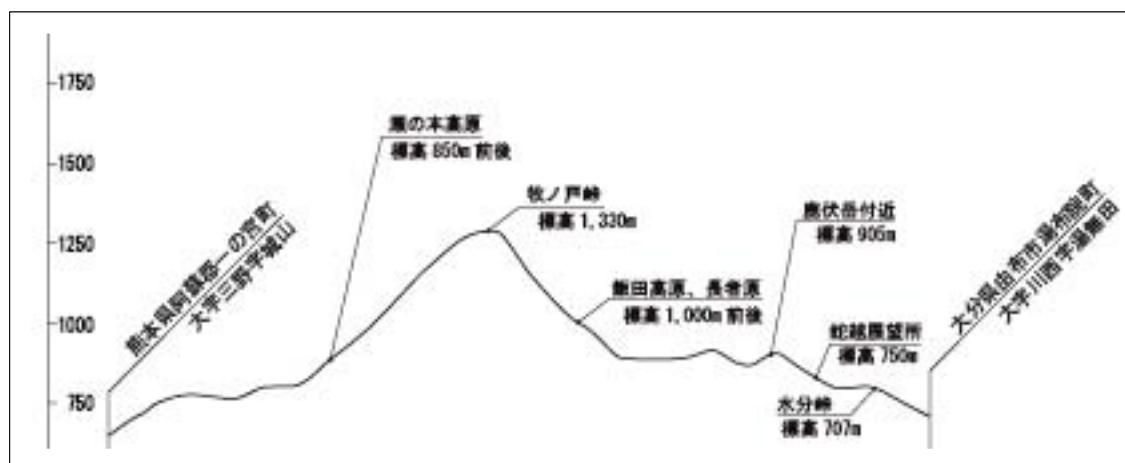
飯田高原



蛇越展望所



鹿伏岳脇



縦断面

### 【道路構造物】

延長 52km に及ぶ道路の内、トンネルは 1 カ所もなく、橋梁は 12 カ所（総延長 133m）しか配置されていないことから、本道路は小規模な盛土・切土でほぼ全区間が構成されていることがわかる。経済性と国立公園内であることに配慮した産物ともとれるが、山岳部におけるヘアピンカーブの多さからは、自然地形を尊重しつつ、高原部で平坦に快走するための配慮と捉えることが出来る。ただし、牧ノ戸峠から瀬の本間については大きな切土法面が出現する（右写真）。

### 【道路付属物】

久住連山のパンoramaをダイナミックに体感するパークウェイは、道路付属物にも風景を尊重した工夫がされている。国立公園を貫く本道路は、当然のことながら景観に配慮し、飯田高原から長者原までは縦断勾配を緩やかに計画し防護柵を排除している。ただし、第3種山岳部の急峻な道路部には防護柵が設置されているが、視界を妨げないガードケーブルを主体としている。縦断勾配や最小半径の小さい部分では亜鉛メッキのガードレールを設置しているが、それも最小限にとどめている。

### 【休憩施設】

朝日台や飯田高原など開けた部分には久住の山並みを存分に

体感出来る休憩施設が配置されている。一部自然景観に馴染まないデザインの新築があるのは課題だが、特筆すべきは外部景観に配慮された眺望拠点の存在である。その代表とも言えるのが蛇越展望所、長者原ドライブイン、三愛レストハウスである。

蛇越展望所は水分峠中央にあるが、由布岳を眺望する絶好のポイントに小規模な盛土造成を行い、線形を谷側に振り出して、旧道敷の平地を簡易駐車場を整備している。そこから階段で視点場まで誘導している。このことにより、道路内部景観を保全しつつ、最高の視点場を提供している（前頁写真）。

長者原の休憩施設では久住連山の眺望が楽しめる。加えて、坊ガツルへの歩道が整備されていて、久住連山への登山の基地となっている（右写真）。

三愛レストハウスや瀬の本高原の環境省のインフォメーションセンターからは阿蘇方面の壮大な眺望を提供しており、観光にとって重要な施設と言える。



瀬の本（亜鉛メッキのガードレール）



長者原



瀬の本から阿蘇方面の眺望



長者原ドライブイン付近の坊ガツル入口



三愛レストハウスとコンクリート擁壁

# 芦ノ湖スカイライン・箱根スカイライン／湖畔景観の保全と新たなルートの開拓



## 【沿革】

- 昭和 6 (1931) 年 国立公園法制定、観光による地域振興が明文化される
- 昭和 11 (1936) 年 富士箱根伊豆国立公園として指定
- 昭和 34 (1959) 年 芦ノ湖スカイライン工事着工
- 昭和 37 (1962) 年 芦ノ湖スカイライン供用開始
- 昭和 43 (1968) 年 箱根スカイライン工事着工
- 昭和 46 (1971) 年 箱根スカイライン供用開始  
(御殿場 IC とのアクセス性が格段に向上)
- 昭和 59 (1984) 年 芦ノ湖スカイラインが藤田観光株式会社に移管される
- 平成 6 (1994) 年 箱根スカイラインが静岡県に移管される

## 【諸元】

道路名：芦ノ湖スカイライン  
所在地：  
(起点) 神奈川県足柄下郡箱根町畑引  
(終点) 神奈川県足柄下郡箱根町仙石原  
管理者：藤田観光株式会社  
延長：約 10.9km  
(橋梁、トンネルなし)  
幅員：6.5m (車道幅員 5.5m)

道路名：箱根スカイライン  
所在地：  
(起点) 静岡県御殿場市大字神山  
(終点) 静岡県裾野市大字深良  
管理者：静岡県道路公社  
延長：約 5.0km  
(橋梁、トンネルなし)  
幅員：6.5m (車道幅員 5.5m)

## 【概要】

本道路は、神奈川県と静岡県を跨ぎ、外輪山の尾根に沿う富士箱根伊豆国立公園内を走る、2つの連続した有料道路である。  
外輪山の尾根を境に、芦ノ湖の反対側に道路線形を計画した点に本道路の特徴がある。このことにより、芦ノ湖周遊を核とする箱根地域のドライブに「富士山」を眺望する新たなルートが開拓された。それと同時に、国

立公園の景観上、貴重な地域といえる「箱根の外輪山の内側空間」を完全に回避しており、元箱根および大観山方面からの芦ノ湖の眺望景観を保全している点が極めて重要である。  
富士山の眺望は、山あてを意識した計画ではない。地形なりに線形計画を行った結果として、御殿場から沼津に抜ける谷越しに、何の妨げもなく広大な裾野

を引いた富士山が常に意識されるようになっている。  
そして、本線走行時には「富士山」という著名な景観資源を満喫出来る場所は限られているものの、簡易な休憩施設によって、これらの眺望は提供される。また、本線から望まれることのない「芦ノ湖」も、休憩施設からは眺めることが可能となっている。



S=1/400000 位置図



広域断面図（箱根スカイライン、東名自動車道、富士山、芦ノ湖の関係）

**【休憩施設】**

芦ノ湖スカイラインには、富士山の絶好の視点としてドライブ愛好家に親しまれている「三国峠」や他数カ所、箱根スカイラインには、「箱根芦ノ湖展望公園」の他3カ所に、簡易な休憩施設が設置されている。

両道路に共通して言えることは、これらが余計な構造物や上屋などを一切配置せず、車を降りてちょっと休むに十分な施設となっている点である。また、展望公園は本線で最も芦ノ湖に近づく位置にあり、階段を数段登るだけで芦ノ湖の壮大な風景が眼下に広がる。

芦ノ湖スカイラインの「三国峠」付近に代表される休憩スペースからは、富士山を眺望することが出来、記念撮影などに活用されている。休憩施設は緩やかに弧を描いた線形の外側に設けられていることが多く、小

規模な盛土や擁壁等により派生した土地を広場として開放している。

こうした簡素なつくりが、富士山、芦ノ湖という二つの景観資源を最大限に尊重・活用する仕方として評価され、かつ経済的である。現地を見るとゴミなども散見されず、行き届いた維持管理も実現している。

断面図（箱根芦ノ湖展望公園付近）



箱根芦ノ湖展望公園から見た芦ノ湖（箱根スカイライン）



三国峠の休憩スペース（芦ノ湖スカイライン）



箱根芦ノ湖展望公園から富士山、道路を眺める（箱根スカイライン）



道路と芦ノ湖とのパノラマ（芦ノ湖スカイライン箱根峠付近）

# 二十間道路 / 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



## 【沿革】

- 明治 5 (1872)年 北海道開拓使長官・黒田清隆により、北海道産馬の改良を目的として、静内・新冠・沙流の三郡に及ぶ約7haの用地に牧場を創設
- 明治 10(1877)年 開拓使雇アメリカ人技師エドウィン・ダンの意見と設計に基づき、近代西洋式牧場として再整備され「新冠牧馬場」と改称
- 明治 17(1884)年 牧場が宮内省の所管に変更
- 明治 36(1903)年 牧場を訪れる皇族のため行啓道路（現、二十間道路）延長7kmを整備
- 明治 42(1909)年 皇族等を迎えるための客舎・龍雲閣を建設
- 大正 5 (1916)年 同牧場職員が、近隣の山々からエゾヤマザクラ等を道路の両端に移植
- 昭和 48(1973)年 道路改良工事、車道部の舗装等を実施、自転車道と道路両側に12mの緑地帯を設置
- ～昭和 52(1977)年

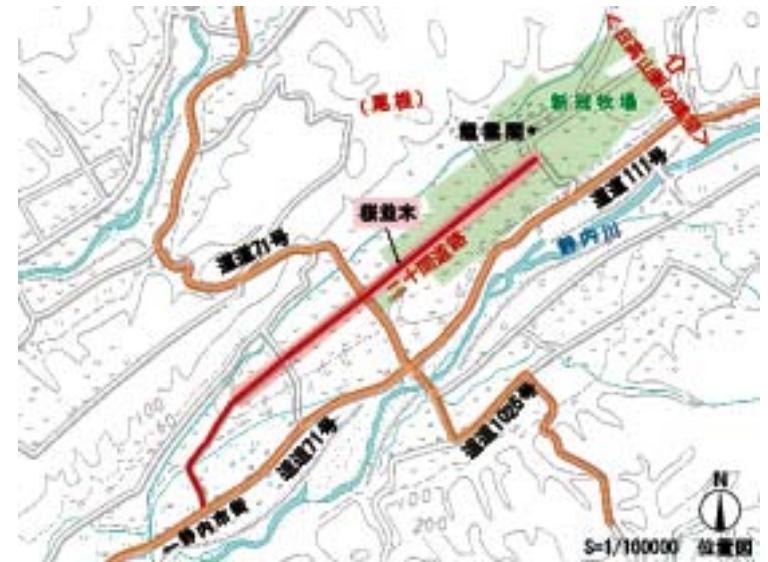
## 【諸元】

所在地：  
 （起点）北海道日高郡新ひだか町静内田原  
 （終点）北海道日高郡新ひだか町静内御園  
 延長：約7Km  
 全幅員：約36m（約20間）  
 道路幅員：5.5mおよび4m  
 管理者：新ひだか町  
 （旧：静内町）

## 【概要】

本道路は、宮内庁所管の新冠御料牧場を皇族方が視察するための行啓道路としてつくられたのが始まりである。

昨今、機能性・経済性が重視された道路が大半を占める中、二十間道路は、道路両側にオープンスペースが確保され、ゆとりある格調高い道路となっており、こうした道路空間のあり方に、今後の道路整備の方向性が



見出される。

尾根や河川で縁取られ、日高山脈を臨む広大な平坦地を貫くこの道の両端には、大正時代に牧場職員が皇族を迎えるために、近隣の山々から移植したエゾヤマザクラなどを植栽した。現在では時を経て樹木が生長し、道

路幅員とバランスの良い印象的な並木道となっている。

また、道路端部のゆとりある道路空間は、イベント会場やイベント時の駐車場などに当てられ、多目的な空間として活用されている。



S=1/400000 位置図

### 【道路の構成】

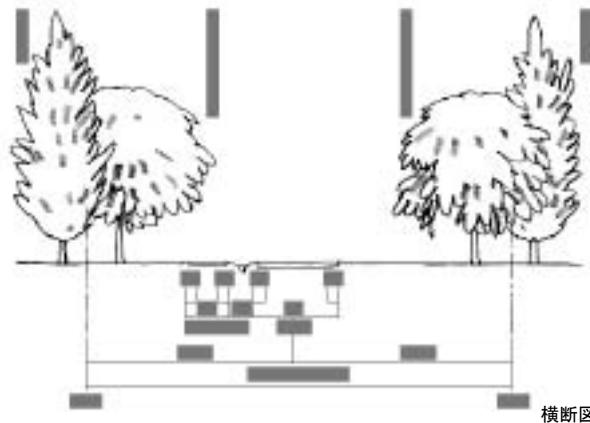
本道路は、「二十間道路」と命名されているとおり、広い幅員をもった、長い直線の、格調高い道路である。

路傍部分が非常に広く、防護柵や縁石などの道路付属物が殆どない上に、広々とした芝の広がり美しい。道路に沿って整然と植えられた桜並木が、ゆとりのある華やかな道路空間を創出している。

さらに特徴的なのは、桜並木の外側にトドマツが列植されていることである。このトドマツは、元々は、風避けのための植栽であるが、常緑樹を背景としたサクラが、特に春は映える（右写真参照）。



整然と連なる自然樹形の桜並木 道路内に広々とした芝生空間を有する、ゆとりある良好な景観をつくり出している。



横断面

### 【道路空間の活用】

ゆとりある道路空間内には、自転車道と広々とした芝生空間が整備されている。車両以外の利用者にも、常時サイクリングやウォーキングなどを安心して楽しむことができる。

さらに、芝生空間はイベント時などの車両の駐車帯や会場の一部として活用されている。これは、ゆとりある空間を芝生面とすることで、良好な景観形成に寄与するとともに、多目的な利用ができるオープンスペース機能を有している。

また、このゆとり空間は沿道の学生や町民が参加の上、清掃や花壇の植栽などが行われており、町全体をあげて管理されている。

### 【郷土種による街路樹植栽】

並木は、エゾヤマザクラ（約7割）、カスミザクラ、ミヤマザクラなど3千本余りにのぼり、それらが6～8m程度の間隔で植栽されている。中でもエゾヤマザクラは北海道の郷土種であり、樹形が雄大で、花が濃いピンク色であることが特徴である。これら郷土種を街路樹として植栽することで、道路空間を個性的なものとしている。

この並木も、老齢による衰退や台風害等による倒木が一部見られるため、町や沿道の高校では募金を募り、サクラの更新を行っている。



「しずない桜まつり」の様子 道路内のゆとり空間を、駐車場やイベントスペースなどに活用している。



郷土種であるエゾヤマザクラなどの並木 道路空間を個性的で良好なものにする桜並木は、今後も存続が望まれる。