

横浜北線トータルデザイン

太田 啓介¹・金野 拓朗²・佐藤 成禎³・皆川 治子⁴

¹正会員 株式会社オリエンタルコンサルタンツ

(〒151-0071 東京都渋谷区本町3-12-1, E-mail: ohta-ki@oriconsul.com)

²正会員 株式会社オリエンタルコンサルタンツ

(〒151-0071 東京都渋谷区本町3-12-1, E-mail: konno-tkr@oriconsul.com)

³非会員 首都高速道路株式会社

(〒221-0013 横浜市神奈川区新子安1-2-4, E-mail: m.sato1373@shutoko.jp)

⁴非会員 首都高速道路株式会社

(〒221-0013 横浜市神奈川区新子安1-2-4, E-mail: h.minakawa1113@shutoko.jp)

首都高速道路が整備する横浜北線では、建設初期段階から全ての構造物を対象として、路線全体のトータルデザインコンセプトを策定して、新たに創出される次世代都市空間の総合的な景観デザインに取り組んだ。具体的には、景観アドバイザー会議の設立と併せて、整備を担当する神奈川建設局内に各構造物を横断した景観担当チームを発足し、同時に路線全体の景観検討を担う業務が発注され、各構造物の設計業務や施工と連携して、トータルデザインの取り組みが進められた。約10年の景観形成の取組みの末、平成29年3月に横浜北線の供用が開始され、新たに創出された都市空間が、既にある地域の風景や文化と調和し、相乗的に価値を高め合う一定の効果を発揮している。ここでは、検討の仕組みとプロセスを報告する。

キーワード: 都市内高速道路, トータルデザイン, アドバイザー会議, 景観検討

1. 横浜北線の景観設計の特徴

(1) 横浜北線の概要

高速神奈川7号横浜北線（以下、横浜北線）は、首都高横浜羽線と大黒線の生麦ジャンクション（以下、JCT）から、第三京浜の横浜港北JCTをつなぐ約8.2kmの路線で、全線の約7割に及ぶ区間は「横浜北トンネル」である。横浜北線が整備され、新横浜を中心とする横浜市北部と横浜港が直結することで、横浜港や羽田空港へのアクセス向上が期待される(図1)。



図-1 横浜北線 位置図

(2) 諸元

- ・路線名：高速神奈川7号横浜北線
- ・延長：約8.2km（うちトンネル部約5.9km）
- ・道路構造：往復4線（第2種第1級）
- ・設計速度：60km/h
- ・出入口：入口3箇所（新横浜、馬場、岸谷生麦）
出口3箇所（新横浜、馬場、岸谷生麦）
- ・接続道路：第三京浜、首都高速・横浜羽線、首都高速・大黒線
- ・換気所：3箇所（新横浜、馬場、子安台）

(3) 横浜北線景観の重要性を踏まえた景観設計

横浜北線は、横浜市北東部の低地、台地、埋め立て地に立地する、多様な都市空間と、その中に残る小規模な自然によって形成されている景観内を通過する高速道路である。沿道から視認される換気所や高架橋などの大規模且つ高度な技術を用いた施設に創出される景観は、地域の将来イメージを左右する重要な都市的景観要素となることが想定された(図2, 3)。

こうした背景から、横浜北線では従来の都市内高速道路における景観設計手法をさらに一歩進めて、地域景観を保全しつつ将来イメージを形成するような新たな景観設計のあり方が求められた。



図-2 横浜北線 路線図

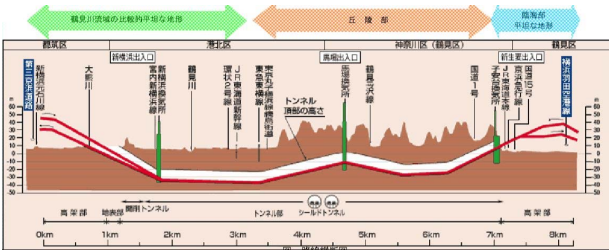


図-3 横浜北線 断面図

(4) アクションプログラムを用いた先進的な景観設計を採用

横浜北線では、各構造物等のデザインを決定する手法として、「アクションプログラム」が策定されている。アクションプランでは、景観要素の策定・決定手法などが示されており、換気所など主要な対象には「アドバイザー＋住民参加方式」を、他の景観要素には「コーディネーター方式」を採用することが示されている(図4)。

(5) 横浜北線景観設計のフロー

横浜北線の景観設計の取り組みは、各構造物、施設が予備設計又は基本設計でおおむねの機能、形状などが固まった段階から始まっている。

具体的には、景観アドバイザー会議で路線全体のトータルデザインコンセプトを審議し、策定した後、各構造物、施設の予備設計・基本設計を基に、トータルデザインコンセプトを踏まえた各デザインの検討を行っている。これらは、設計業務と同時並行で行われた景観検討業務、デザイン検討業務から支援やフォローを受けて進められている。

換気所では特に地域住民の方へのアンケートを行い、その結果をデザインに反映している。

各構造物、施設で検討されたデザインは、それぞれ次の詳細設計のステップに進み、その後現場に反映されている(図5)。

景観アドバイザー会議は、トータルデザインコンセプト、各デザイン検討、詳細設計、現場、とそれぞれの段階で、審議・アドバイスをを行っている(表-1)。

また全体を通して景観アドバイザー会議、及び景観検討・デザイン検討が継続的に関わって進められたことが特徴である。

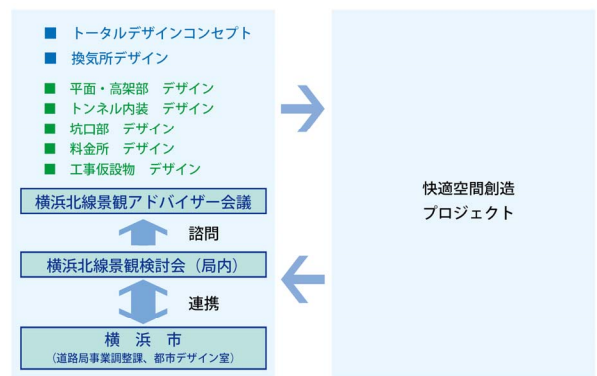


図-4 横浜北線デザイン決定手法アクションプログラム

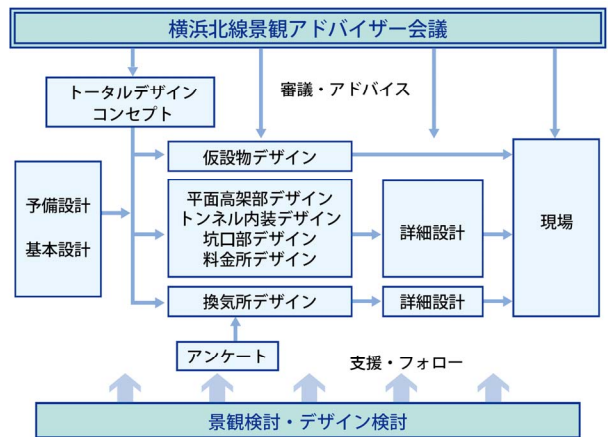


図-5 横浜北線景観設計のフロー

表-1 横浜環状線景観アドバイザー会議 景観アドバイザー

国吉 直行	横浜市立大学 国際総合科学部 特別契約教授
杉山 和雄	杉山デザインソリューションズ研究所
鈴木 智恵子	エッセイスト
吉田 慎悟	株式会社カラープランニングセンター 色彩計画家

2. 横浜北線景観設計の成果

(1) 全線に渡る良好な景観形成の実現

トータルデザインコンセプト(図6)を策定し、URBAN∞NATURE/次世代都市空間と自然の調和を目指す方向として掲げ、全線の多岐に渡る構造物・施設等について景観設計を行うことによって、全線に渡って一定の良好な景観形成を実現した。



図-6 横浜北線トータルデザインコンセプト

(2) アクションプログラム、一貫した体制の仕組みの有効性

10年間の長期間、多岐に渡る構造物・施設等の景観形成について、継続的にかつ総合的に関わるアクションプログラムについて一貫した体制等で遂行することにより、これらの仕組みの有効性を示した。特に景観アドバイザーが少人数で、同じ委員が継続的に関わり、機動的に現場でのアドバイスや個別のヒアリングを実施することで、一貫した考え方で質の高い景観形成を実現できた。

神奈川建設局内では、当初TEAM北線景観を立ち上げ、設計を担当する設計課だけでなく、調査・計画や工事を担当する課も含め、部署を横断して景観担当が議論する場が設けられ、初期のトータルデザインコンセプトの考え方や全線を対象として丁寧に進めていく景観設計手法を共有することが出来ている。そのことが全線に渡って一定の質の景観形成ができたことにつながっている。

(3) 構造物・施設ごとの特徴的な景観設計手法

各構造物・施設等の景観設計の手法について、各種方法の特徴、景観検討導入段階、検討対象、検討内容のバリエーションによる景観形成の成果を一堂に見ることが出来る。各構造物・施設におおむね共通した「路線全体のコンセプト⇒施設ごとのコンセプト⇒配置・形状等のデザイン⇒細部設計、材料の選定」の検討プロセスについて有効性を示した。

(4) 土木と建築が融合した風景の実現

限られた敷地内で各種構造物が複合する都市内道路事業において、景観アドバイザー会議において一体的な景観形成の観点から同時に議論することで、土木と建築が融合し地域の風景との調和を実現できた。

(5) 景観検討及びデザイン検討業務の有効性

従来は、設計業務内で景観に配慮した検討が行われたり、おおむね設計が完了した段階で外装材の色や建材の品番を選定するなど、最後の段階で景観の観点から検証する傾向があったが、横浜北線では、設計業務と同時に進行させる景観検討業務やデザイン検討業務を発注し、基本設計・予備設計の成果を基にデザインの検討を行うとともに詳細設計業務においてその実効性を検証し、協力してデザインの検討を進めた。そのことにより、トータルデザインコンセプト策定から一貫した考え方で検討を進められるとともに、丁寧に周辺環境・景観の課題、客観的な構造的条件・特性の把握を行い、景観上の課題を抽出したうえで、必要な機能の配置・位置・形状に立ち戻って検討を行うことが出来ている。

(6) 地域住民等への広報、意見の反映

横浜北線では、計画段階から各地区で地域住民を対象とした対話会を定期的で開催されてきており、また広報誌『きたせん』も定期的に発行してきた。さらに、施工が始まる段階では、仮囲いの景観設計を行い、先行するイメージの形成を行うとともに、トータルデザインコンセプトや工事の工程、内容などの情報をわかりやすく地域住民に提供し、できる限り工事現場内部が見えるよう透明板を採用した。一貫した手法で継続的に広報が行われることで、複雑な手続きなどを伴う都市内道路事業が比較的円滑に進捗したと考えられる。

また、換気所は、住宅地の中に大きな存在感の構造物が現れ、地域の景観への影響が大きいため、計画、デザイン段階で地域の住民を対象にアンケートを行い、その回答に従って、3換気所とも地域の風景になじむデザインを個別に検討して意見を反映している。

3. 各種構造物・施設等の景観設計手法

本章では、トータルデザインとして取り組んだ各種構造物・施設等の景観設計のうち、代表的な換気所と高架橋、及び特徴的な工事仮設物について、その手法を概説する。

(1) 新横浜換気所¹⁾

a) 地域住民へのアンケート調査によるコンセプト設定

地域環境を踏まえた換気所デザイン方針（案）を作成し、地域住民へアンケート調査を実施した。具体的には、デザイン方針（案）への評価や換気所に求めるイメージを地域住民から抽出し、デザインを行う際の配慮事項や方向性を設定した(図-7)。

設定したコンセプトや方針はP上で公開すると共に、地域との対話会を継続的に開催し、地域住民とのコミュニケーションを図りながらデザイン・設計を行った。

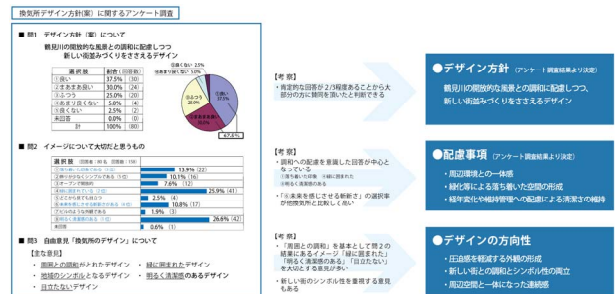


図-7 換気所デザイン方針（案）に関するアンケート調査

b) 外形のスリム化

換気塔内部設備は極力、地下階又は低層部に集約したことで、巨大さを減じ、外形をスリム化して、街のゲー

トとなる新横浜大橋側に寄せたことで、シンボル性を表現した(図-8, 9, 10).

具体的には、2基の給気ファンを横置きにして地下に配置することにより、換気塔の平面ボリュームを大幅に削減した。また平面形状は、前面街路の線形に合わせたものとし、周辺構造物との一体性に配慮した(図-11).

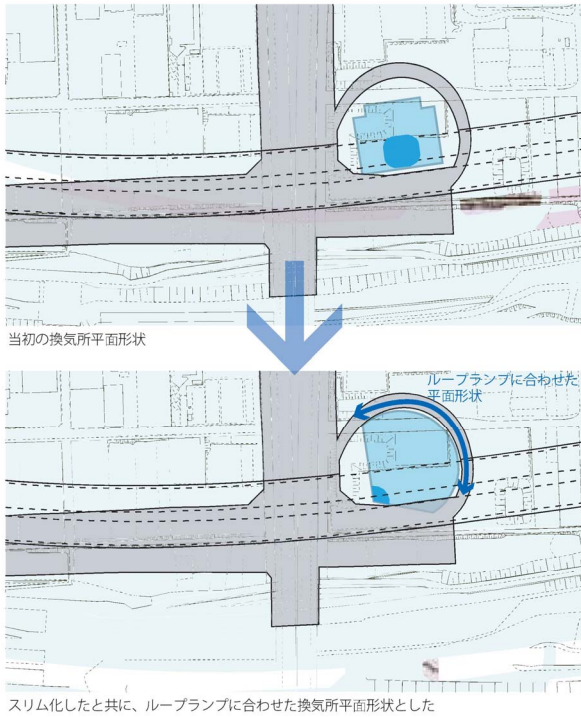
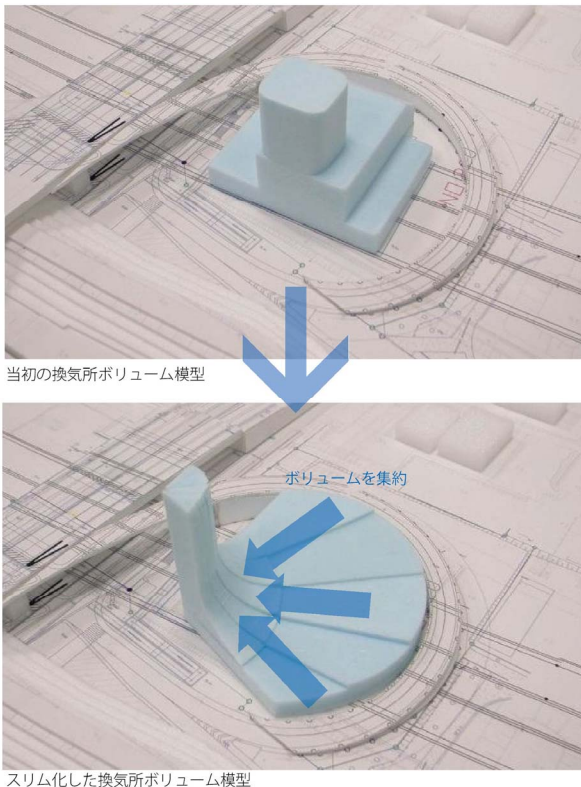


図-8 検討当初の換気所平面形状とスリム化したと共にループランプに合わせた換気所平面形状



スリム化した換気所ボリューム模型

図-9 検討当初の換気所とスリム化した換気所ボリューム模型



図-10 当初の換気所パースとスリム化した換気所パース

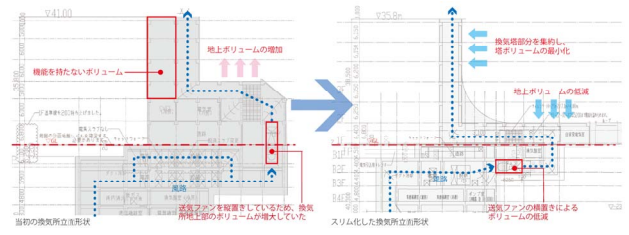


図-11 当初の換気所立立面形状とスリム化した換気所立立面形状

c) 周辺環境と調和する外壁仕上げ

主要な視点場となる新横浜大橋側の外壁面は、コンクリート化粧型枠(スリット)仕上げとし、陰影をつけることで圧迫感を低減した。スリットの寸法については、原寸大模型(モックアップ)を作成し、横浜北線景観アドバイザー会議による現地確認を行いながら、きめ細かな検討により仕様決定した。

北新横浜公園等が主要な視点場となる換気所北側・東側の外壁面については、反り屋根の滑らかさや連続性が表現できるようステンレス・ダル仕上げとしたと共に、屋上緑化により背景となる空や河川に溶け込むよう配慮した(図-12).



屋上緑化による周辺の川や地形への一体感の創出と、背景となる空に溶け込む換気塔の素材の選定



空に溶け込むと共に、反り屋根の滑らかさを表現するステンレス仕上げ

屋上緑化と反り屋根



外壁面はコンクリート化粧型枠（スリット）仕上げとし、陰影をつけることで圧迫感を低減



シンプルなスリット仕上げ

モックアップによるディレクターとの現場確認

図-12 工事完了後の新横浜換気所

(2) 生麦高架橋

a) 生麦地区高架橋の周辺現況と視点場

生麦地区高架橋周辺はキリンビールの工場や生麦駅周辺の商店街、幹線道路、マンション、旧東海道、生麦事件碑など様々な土地利用、文化・歴史、産業が混在する地区である(図-13)。

対象高架橋には規模が大きく、且つ複雑、煩雑な形状となる。また近景、中景、遠景のそれぞれから眺められるため、圧迫感や煩雑感の軽減に資するきめ細かいデザ

インが求められる。



図-13 生麦地区高架橋の周辺現況と視点場

b) 生麦地区高架橋のデザインコンセプト

横浜北線のトータルデザインコンセプトのもと、a)で整理した生麦地区高架橋の基本条件を踏まえ、以下のデザインコンセプトを策定した。

なお、きめ細かな景観設計の必要性から、生麦地区を沿道施設・土地利用特性に応じA、B、Cの3つのゾーンにゾーニングし、ゾーンの特性に応じた具体的なデザインの方向を決定した(図-14)。

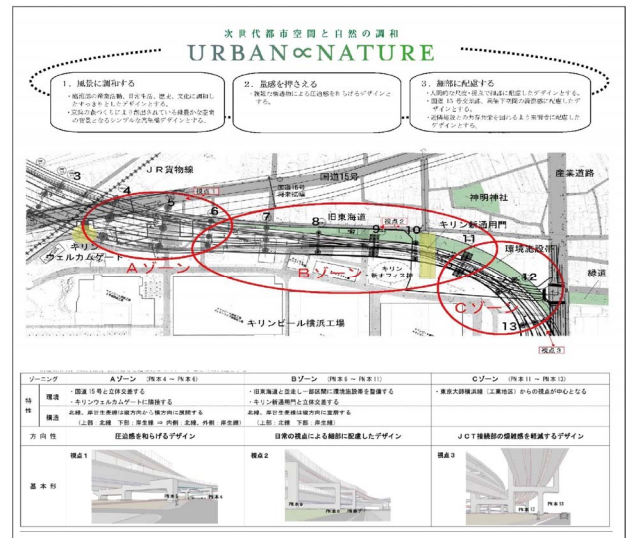
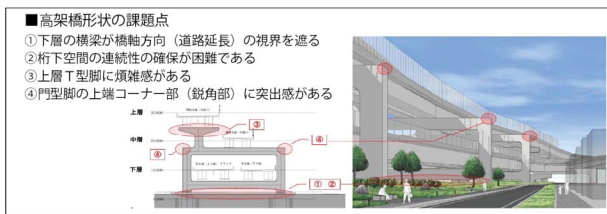


図-14 生麦地区高架橋のデザインコンセプトとゾーニング

c) 生麦地区高架橋の形状デザイン

■生麦地区高架橋の形状デザイン素案

基本形状の景観的課題は、横梁の位置が低いと道路軸方向の視界が遮られ景観的な連続性が失われている点にある。この点を改善して形状デザイン素案を作成した(図-15)。



[高架橋デザイン形状素案]

■改善方策と改善状況

◇剛結構造とすることで、下層およびT型脚の橋梁を上げる。

①橋軸方向の見通しが良くなり清潔感のある桁下空間となる。

②上層T型脚の煩雑感が軽減される。

◇門型脚の上端コーナーを丸面取りとする

③上端コーナー部の突出感が和らぎ、橋脚内側の丸ハッチとも調和する。

※中層桁：剛結構造とすると

門型脚全体が上がり量感が

増すため省構造のままです

る。

[高架橋デザイン形状改善案]



図-15 生麦地区高架橋の基本形状の課題整理

■遮音壁の景観設計

[基本形状の課題整理]

遮音壁の景観設計の基本方針（デザインコンセプト）

を、遮音壁の道路内外からの見え方の課題を踏まえ、以下の通り設定した(表-2)。

表-2 遮音壁の基本方針（デザインコンセプト）

周辺景観、地域性との調和	1. 全体のボリューム感や街並みに対する圧迫感を軽減させる。 2. 生活の場に馴染みやすい穏やかな形状とする。
構造形との調和	3. 門型橋脚上端を各丸面取りとした構造形に調和させる。 4. 高架橋との一体感に配慮し、煩雑感の少ない形状や納まりとする。
走行空間の快適性の確保	5. 走行空間の閉鎖感や煩雑感の軽減に配慮する。 6. 他の付属施設との取合いや、まとまりに配慮する。
周辺住環境への配慮	7. 日照障害や、視線対応などに十分配慮する。



図-16 生麦高架橋内部景観

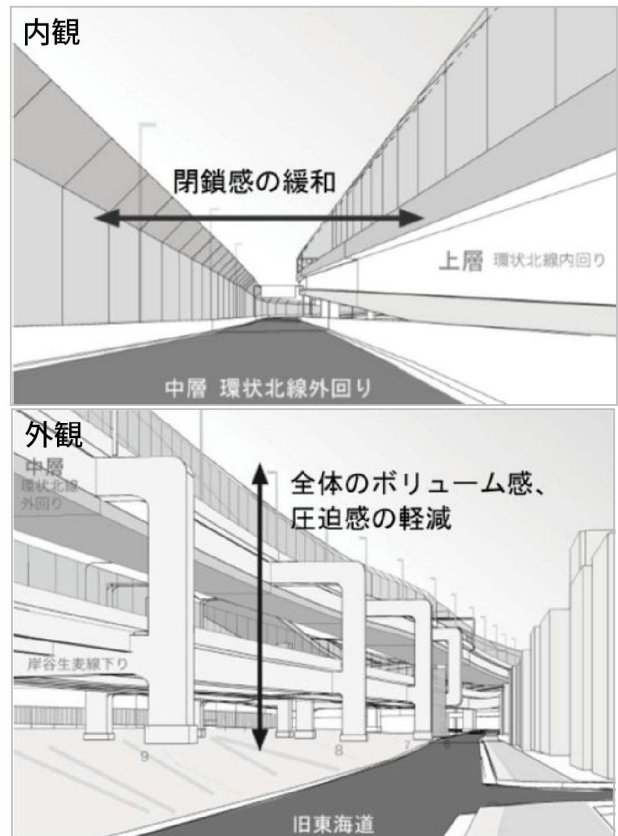


図-17 遮音壁の道路内外景観の主要課題

■裏面吸音板の景観設計

[基本方針（デザインコンセプト）]

裏面吸音板の景観設計の基本方針（デザインコンセプト）を、遮音壁の道路内外からの見え方の課題を踏まえ、以下の通り設定した。

- ・桁底の総幅の変化に対応しやすいものとする。
- ・曲線の線形に対応しやすいものとする。
- ・錯綜するJCT景観の煩雑感や圧迫感を軽減できるものとする。
- ・桁下道路への照明など、組み込み可能なものは一体的に整備する。

[裏面防音板の基本条件] (横断勾配, 内外景観の課題)

- ・裏面吸音板は、桁下に走行空間を伴う路線の桁下面に設置する。また桁下面点検通路が確保される（高さ700mm程度）。
- ・デザインは高架橋部の幅員変化（本線は7~18m）、横断勾配（最大8%）からの影響に配慮が必要となる。
- ・錯綜するJCT景観の煩雑感や圧迫感を軽減できるものとする。
- ・外景観では煩雑感や圧迫感を増さない点、内景観では桁底の総幅の変化や曲線の線形に対応しやすい点に配慮する。

横浜北線（2主もしくは3主箱桁）

- ・総幅が7mから18mと大きく変化する。
- ・路面の横断勾配の影響を受ける。（最大8%程度）



2主桁、3主桁の場合は両側のウェブまでカバー

ランプ橋・連絡橋（1主箱桁）

- ・幅は2mもしくは、2.5mで一定。
- ・裏面の横断勾配の影響を受けない。（0%）



図-18 裏面吸音板の基本条件

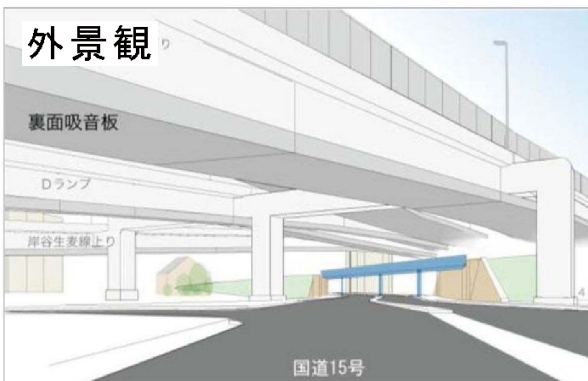
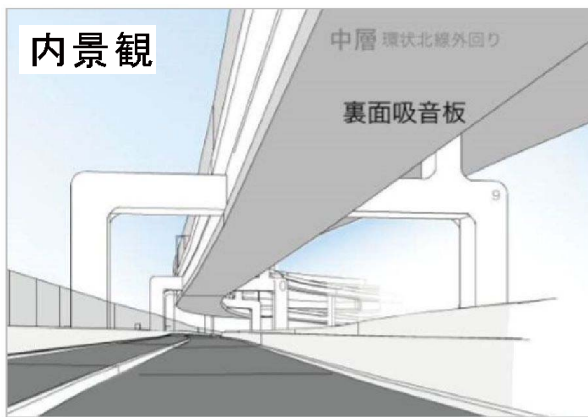


図-19 裏面吸音板の道路内外景観

d) 生麦地区高架橋の色彩検討

■高架橋色彩のデザインコンセプト（目標と方向性）

[高架橋色彩の目標設定]

生麦地区高架橋全体のデザインコンセプトを踏まえ、色彩の目標を以下の通り定めた。

- ・地域に溶け込み自然な風景を作る。
- ・快適な走行空間をつくる。

[生麦地区高架橋色彩の方向性と候補色の範囲]

高架橋色彩の目標と周辺色彩イメージを踏まえ、以下の方向性を設定した(表-3)。

表-3 高架橋色彩の方向性

周辺景観との調和	1. 環境色に馴染ませ目立たせない。
地域性への適合	2. 生活の場に馴染みやすい穏やかなイメージとする。 3. 横浜らしい洗練された色とする。 4. 旧東海道の背景として落ち着いた色とする。
構造特性の配慮	5. ICT 高架橋の3層の量感や圧迫感を強調しない。 6. 剛結構造の形態を踏まえる。
高架橋の連続性に配慮	7. 大黒線や横羽線との調和を図る。
走行空間の快適性	8. 走行の混乱を招きやすい色彩を避ける。

(3) 工事仮設物

a) 景観設計の概要

横浜北線では、従来の景観設計では着目されることの少なかった工事仮設物を、景観設計の重要な対象施設として捉え直している。その理由は、工事仮設物が周辺住民が横浜北線に接する最初の施設であり、横浜北線、延いては首都高のイメージの形成に特に重要な役割を持ちうると想定されたことによる。

上記の観点から工事仮設物の景観設計では、横浜北線が目指す景観形成のコンセプトを伝え、安全や安心を確保し、高度な技術力を駆使し築造される横浜北線の建設過程やその情報を、周辺住民と共有することをデザインの目標とした。その上で、工事仮設物を対象にトータルデザインコンセプトを踏まえた「工事仮設物ガイドライン」を策定し、広報活動とも関連させながら、総合的、且つきめ細かいデザインを行っている。

b) 対象とした施設・構造物等

「ガイドライン」にもとづき、仮囲い、ガードフェンス、防護シート・ブルーシート、現場事務所・仮設トイレ、防音ハウス、ベルトコンベア壁面等を対象に景観設計を行っている。

対象地区としては、主に子安台地区、及び新横浜地区を取り扱っている。



図-20 ガイドラインの表紙

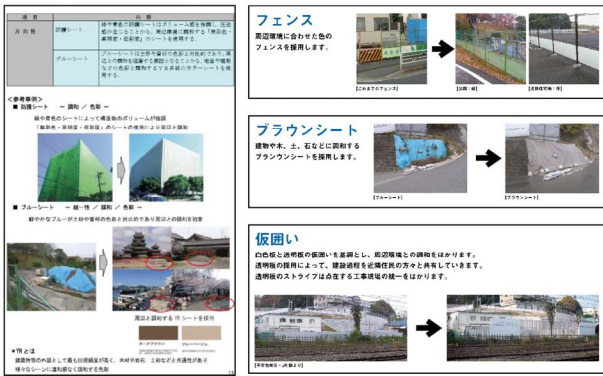


図-21 部位ごとのデザイン (例)

■防音ハウスのデザインコンセプト

新横浜のシールドマシン発進基地には、防音ハウス4棟とベルトコンベアが設置される計画となっていた。以下の条件から新横浜大橋入口付近の『防音ハウス-3』を景観設計対象とし、景観上の課題を踏まえてデザインコンセプトを策定した。

[検討条件]

防音ハウス内部における重機の配置、作業ヤード、遮音性など施工上の必要機能の制約を考慮する。

[景観上の課題]

歩行者、運転者への圧迫感、新横浜方面の中高層建物居住者への威圧感軽減(河川上の空間に築造(面積:約2,600㎡ 横37m×縦70m)し、且つ新横浜大橋へ至る交差点の前面に築造(高さ:約12m 3階建相当)される。

[デザインコンセプト]

防音ハウス内における重機の配置、作業ヤードに支障のない余剰空間を削減し、壁面の圧迫感を軽減する色彩と縦ストライプのグラフィックとする(図-22)。



図-22 工事仮設物 (防音ハウス)

■ベルトコンベア壁面のデザインコンセプト

ベルトコンベア壁面の景観設計では、検討条件、景観上の課題を踏まえてデザインコンセプトを策定した。

[検討条件]

新横浜大橋上のベルトコンベアは歩道に設置し、土砂

の飛散防止を図るために『万能鋼板』で仮囲いを行う。

[デザインコンセプト]

ベルトコンベアを流れる土砂を透明板で見せるとともに、シールドマシンの位置をタイムリーに表現し、工事の進捗情報を提供し、築造の過程を周辺住民と共有する(図-23)。



図-23 工事仮設物 (ベルコン仮囲い)

4. トータルデザインの対象としたその他の構造物・施設等

本章では、トータルデザインの対象としたその他の構造物・施設等の整備後の写真とデザインコンセプトをキャプションに示す



図-24 子安台換気所・子安台公園：学校のある住宅地に囲まれた子安台公園になじむデザイン



図-25 新横浜トンネル坑口：坑口形状、遮音壁使用による進入抵抗感の緩和



図-28 トンネル内部空間：機能を集約した施設配置と空間デザインによる、安全で快適なドライブを引き出す次世代のトンネル走行空間の実現
トンネル非常口誘導サイン：非常時の遠方・近接の歩行者からの見え方に配慮した高さ・形状・色



図-26 生麦営業所：敷地に隣接するJR線、京急線からの視認性を意識し周辺環境に溶け込む自己主張を抑えたデザイン



図-29 新横浜交通管理所：新横浜換気所の屋根およびブルーの側面と調和し、自己主張を抑えたデザイン



図-27 港北JCT高架橋：周辺景観と調和する色彩

6. まとめ

本稿では、首都高速道路が整備する横浜北線において、建設初期段階から、路線全体のトータルデザインコンセプトを策定して、全ての構造物を対象として、新たに創出される次世代都市空間の総合的な景観デザインに取組んだ経緯と代表的な成果を示し、景観設計の進め方、広報のあり方など、景観設計技術としての検討の仕組みとそのプロセスについて、報告した。

ここでは、まとめとして、北線での検討を踏まえた高速道路建設事業におけるトータルデザインの今後の展開を展望する。

(1) トータルデザインのための仕組みの導入

大規模・長期間にわたる複合事業においては、比較的早い段階からトータルデザインを実現する仕組みを導入すべきである。特に事業者側は担当者が異動等により体制が変わること、担当者の分野が細分化されている一方で構造物は複合的であることから、一貫した考え方を担保するための学識経験者(表-4)やトータルデザインを担うデザイン・マネジメント業務を活用することが有効である。

(2) 早い段階における景観検討の導入

各構造物・施設ごとに、特に景観検討の導入時期について、その成果として求める質、事業全体で実現すべき景観形成を考慮して、検討すべきである。すべての施設について、できるだけ早い段階で景観検討を導入することで、機能的な配置、規模、形状、といった、景観上大きな影響を与える要素をコントロールすることができる余地が大きくなり、また想定される周辺構造物との取り合いや関係性の調整など、従来の景観設計の枠を超えた、質の高い景観形成を実現することができると考えられるが、各構造物・施設により、目標とする景観形成に応じてそれが検討できる条件と実現するための内外の体制が整う段階が異なるため、それらを見極める必要がある。

(3) 設計段階でのフォローと現場主義の徹底

表-4 景観アドバイザー会議の経緯(第1回から22回)

年	月	日	議題	トータルデザイン コンセプト	工事仮設物		橋梁土木設計(南北ICT高架橋、鶴見川先行修築架橋)		橋梁土木設計(在来地区高架橋)		新橋梁仮設(橋梁仮、外構)	
					(1)基本事項整理(シフト検討) 施設ごとの関係(機能、形状)の整理	(2)詳細設計、材料等の確定	(1)基本事項整理(シフト検討) 施設ごとの関係(機能、形状)の整理	(2)詳細設計、材料等の確定	(1)基本事項整理(シフト検討) 施設ごとの関係(機能、形状)の整理	(2)詳細設計、材料等の確定	(1)基本事項整理(シフト検討) 施設ごとの関係(機能、形状)の整理	(2)詳細設計、材料等の確定
H19	9/12	1	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H20	2/28	2	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H21	3/27	2	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	9/14	4	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H22	9/7	5	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	1/25	6	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	5/9	7	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H23	8/3	8	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	10/9	9	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	12/7	10	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	3/5	11	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H24	10/1	12	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	12/10	13	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	3/11	14	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H25	10/28	15	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H26	8/4	16	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H27	3/23	17	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	9/8	18	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	4/12	19	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H28	9/20	20	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
	3/7	21	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									
H29	10/31	22	工事仮設物(仮設物)の検討 トータルデザインコンセプト 工事仮設物(仮設物)の検討									

(2)の早い段階での景観検討の導入とともに、設計から現場までのフォローが重要である。検討段階でできるだけ想定される構造物や施設を含めた総合的な景観設計を行うが、当初想定されていなかった設備や機能などが現場段階で検討・設置されることがあり、その場合でもそれが判明した時点で、景観設計に組み込むよう段取りをする必要がある。特に現場レベルでの調整では、段階的に施工が進む中で最善の解決策を見つけるよう、関係者で目標を共有し最後まで努力しつづけることで、成果としての質が大きく異なる。

(4) 一貫した地域住民への広報や意見の反映

事業が長期にわたる場合は、計画段階から、地域住民への広報や意見反映について、当初から一貫した住民参加の方法を検討すべきである。対話会、HP情報発信、アンケート、仮囲い等の複数のメディアを組み合わせることで、広範囲の対象に対して効果的に情報を発信し、意見を取り込むことを考える必要がある。

参考文献

- 1) 太田啓介, 金野拓朗, 田中智隆, 中野裕晶: 横浜北線 換気所デザイン, 景観・デザイン研究講演集 No. 13, p.86-96, 2017
- 2) 首都高速道路株式会社神奈川建設局: 横浜北線の景観設計手法, 2018