

# 土木学会デザイン賞受賞作品にみる 街路空間デザインの特徴の変化

山田 莉緒<sup>1</sup>・福島 秀哉<sup>2</sup>・福井 恒明<sup>3</sup>

<sup>1</sup>学生会員 法政大学大学院修士課程 デザイン工学研究科 都市環境デザイン工学専攻  
(〒102-8160 東京都千代田区富士見2-17-1, E-mail:rio.yamada.7t@stu.hosei.ac.jp)

<sup>2</sup>正会員 博士(工) 株式会社上條・福島都市設計事務所  
(〒160-0065 東京都新宿区住吉町10-5, E-mail:fukushima@kfa.co.jp)

<sup>3</sup>正会員 博士(工) 法政大学教授 デザイン工学部 都市環境デザイン工学科  
(〒102-8160 東京都千代田区富士見2-17-1, E-mail:fukui@hosei.ac.jp)

街路空間デザインは、各時代の社会の価値観や要請、それらを背景とする施策や制度の影響を受けながら、発展してきた。近年都市の魅力の向上やまちなかのにぎわい創出に向け、都市戦略との関連からその重要性がより高まっている。今後の街路空間デザインのあり方の議論に向けて、これまで我が国が蓄積してきた、異なる時代の関連制度や街路空間デザインを総合的に評価する枠組みの開発は重要である。また、都市デザイン上の位置づけや場所性による、各街路空間の性格に応じたデザインがされることも重要である。本研究では、街路空間デザインの歴史的経緯を整理し、土木学会デザイン賞受賞作品を対象に、街路空間デザインの特徴と変化、および都市デザイン上の位置づけごとの傾向を明らかにした。

**キーワード:** 街路空間, デザイン, 土木学会デザイン賞, デザイン要素

## 1. 序章

### (1) 背景

土木デザインは、複数のデザイン要素から構成されている。各時代の社会の価値観や要請、それらを背景とする施策や制度の影響を受けながら、具体的なデザインやそれに対する技術的工夫を伴い発展してきた<sup>1)</sup>。近年都市の魅力の向上やまちなかのにぎわい創出に向け、ウォークアブルなまちなか形成が目指されるなど、都市戦略との関連から重要性がより高まっている街路空間デザインも同様である。今後より車中心から“人間中心”の空間へと大きな変化が想定される日本の街路空間デザインのあり方の議論に向け、これまでの我が国が蓄積してきた、異なる時代の関連制度や街路空間デザインを総合的に評価する枠組みの開発は重要な課題といえる。また各街路空間は都市デザイン上の位置づけや場所性による性格を持っており<sup>2)</sup>、それぞれの性格に応じたデザインがされることも重要である。近年の街路空間デザインの特徴を都市デザイン上の位置づけごとに捉えることは、今後の街路空間デザインの展開に重要な知見になりうると考える。2001年には土木構造物や公共的な空間を対象とした顕彰制度「土木学会景観・デザイン委員会デザイン賞(略称:土木学会デザイン賞)」が創設され、学会活動での

展開がみられた。土木学会デザイン賞における評価の視点として、「技術と調和したデザイン」「時間の蓄積に耐えるデザイン」「社会制度や仕組みのデザイン」「豊かな公共性を有するデザイン」「地域の生活・文化創造に向けたデザイン」が掲げられている<sup>3)</sup>。土木学会デザイン賞の評価視点の一つである「社会制度や仕組みのデザイン」は、作品の実現に向けたプロセスにおける事業手法や検討体制、維持管理など、現状の社会制度や仕組みに対して柔軟かつ適切な創意工夫がされていることを指している。本研究は土木学会デザイン賞を受賞した街路空間デザインを対象とする。

### (2) 目的

本研究では、街路空間デザインと関連施策の関係について通時的整理をしたうえで、土木学会デザイン賞受賞作品を対象に、街路空間デザインの特徴と変化、および都市デザイン上の位置づけごとの傾向を明らかにすることを目的とする。

### (3) 既往研究と本研究の位置づけ

土木デザインの評価構造に関する研究としては、福井ら(2007)<sup>4)</sup>が、土木学会デザイン賞受賞作品に対する選考委員の講評文から評価項目を抽出・整理し、作品種

別ごとの評価傾向分析を通じ、土木デザイン共通の評価構造把握を試みている。街路空間を対象とした研究として、大山ら(2012)<sup>9)</sup>は、GPS技術を利用したミクロな歩行者行動分析をし、街路空間の利用のされ方を把握することで、街路空間が歩行者の経路選択行動に及ぼす影響について示している。土木デザインにおけるデザインの工夫や思想の展開に関する研究としては、小出ら(2017)<sup>10)</sup>は、公共空間や都市の水辺空間としての評価が高い河川の水辺空間整備事例について、それらを特徴づけているデザインの工夫の展開を背景にある河川行政の関連制度や設計思想と関連付けて整理し、これからの水辺空間のあるべき方向性について示している。以上の既往研究を踏まえ、本研究は街路空間デザインを対象とし、土木学会デザイン賞を受賞した作品の分析を通して、街路空間デザインの特徴を通時的に分析する点に特徴がある。

#### (4) 研究手法

文献調査により、街路空間デザインの歴史的経緯を整理するとともに、景観デザイン規範事例集により具体事例の情報を整理し、街路空間の「都市デザイン上の位置づけ」と「デザイン要素」を抽出する。次に土木学会デザイン賞受賞作品のうち、街路空間デザインに分類され十分な情報が得られた15事例を対象として、講評文と関連資料を用いた文献調査により、「街路空間デザインの概要」「街路の歴史と整備経緯」「整備で工夫されたデザイン要素とその内容」に関する情報を整理し、これを基にデザイン要素ごとの街路空間デザインの特徴と変化について整理する。最後に「都市デザイン上の位置づけ」と「街路空間デザインの特徴」をデザイン要素ごとに整理し、分析・考察する。

## 2. 街路空間デザインの歴史と工夫

### (1) はじめに

本章では、我が国における街路空間デザインの歴史的経緯を概観し、景観やデザインに配慮した計画設計を行う際に、その考え方や技術的情報を参照できるよう、参考となる事例が示されている景観デザイン規範事例集(2008)<sup>1)</sup>に示されている代表的な事例から都市デザイン上の位置づけとその背景の情報を整理する。

### (2) 街路空間デザインの歴史的経緯

1900年から1950年頃まで、欧米の都市計画に学んだ街路計画の導入や、1919年に制定された街路構造令、関東大震災後や第二次世界大戦からの復興事業などにより、

広幅員街路や広場など近代的な都市空間が整備された<sup>9)</sup>。これにより、大火の延焼を防ぐための「火防線」であった空間を活用し街路と公園が一体となって整備された「大通・大通公園」<sup>9)</sup>や、ヨーロッパの都市デザイン手法に則った街路景観が形成された「絵画館前通り」<sup>10)</sup>、仙台市街の戦災復興計画によってケヤキが植栽された「青葉通・定禅寺通」<sup>11)</sup>などが整備された。

1960年代には、東京オリンピックや大阪万博など国際的なイベントが開催され、高速道路などの国土レベルのインフラ建設が進み、「皇居周辺街路」や「御堂筋」など格の高い道路が整備された。「皇居周辺道路」ではその四半世紀後には老朽化した付属施設類の更新をしており<sup>12)</sup>、「御堂筋」では行政指導の継続により、建物高さがそろった景観が維持されている<sup>13)</sup>。

1975年には文化財保護法が改正され、重要伝統建造物群保存地区制度が発足した。街道沿いの近世宿場町の建築群が主役である「中山道/奈良井宿」<sup>14)</sup>や、石垣や生垣、旧武家屋敷の庭園の緑と背景の山並みが主役である「知覧武家屋敷通り」<sup>15)</sup>などが重要伝統建造物群保存地区に選定されている。

1990年頃からは商業地や中心市街地のまちづくりに連動した街路整備が進められ、歩行者のための街路整備が展開している。商店街の軒下1.8mのセットバックを実行した「元町通り」では全国に先駆けた歩行者空間が創出された<sup>16)</sup>。また「銀座ルール」と呼ばれる自主的な規制を定め街並みの質を高めている「銀座中央通り」<sup>17)</sup>など、地域のアイデンティティを象徴した街路整備も進められている。この頃より、街路景観の質の向上だけでなく、整備を契機として地域活性化も図るようになってきたことが読み取れる。

以上より各時代の社会情勢、及びそれらを背景とする施策や制度と、街路空間デザインの展開について図-1に整理して、合わせて土木学会デザイン賞を受賞した17事例のうち十分な情報が得られた15事例に対する街路空間デザインの概要と整備経緯を記載した。

次に「都市デザイン上の位置づけ」について、景観デザイン規範事例集の規範事例選定の考え方を参考に、「A. 歴史的街並み」「B. シンボルロード」「C. 商業地/中心市街地」「D. 水辺」の4つの項目に整理した。また分析対象としている土木学会デザイン賞受賞作品対象15事例について、街路空間デザインの概要を基に、上記「都市デザイン上の位置づけ」との対応を整理した(表-1)。

さらに街路空間を構成する「デザイン要素」について、街路空間のデザイン要素と各街路空間デザインの主な特徴を整理した。具体的には周辺の歴史的建造物等を保全するための道路の改修実施や、緑を保全するための道路



の改修実施といった「街路整備の目的と方針」、道路幅員や道路舗装、縁石といった「構成要素」、建物高さ制限や低層部の統一といった「周辺建築物」に関する規制などの情報を用いた。

これらを一般化し、デザイン要素を「①幅員/幅員構成」「②舗装」「③境界部」「④街具」「⑤沿道植栽」「⑥街並み」「⑦街路整備事業以外の事業との連携」の、7つの項目に区分化し、それらを断面図にして表現した(図-2)。

表-1 街路空間上の都市デザイン上の位置づけ

No	都市デザイン上の位置づけ	対象事例
A	歴史的街並み	津和野本町・祇園丁通り、国道18号線「坂本宿」
B	シンボルロード	宮淵新橋上金井線、行幸通り、神門通り、大分昭和通り
C	商業地/中心市街地	鹿屋やちむん通り、丸の内仲通り、富山市内電車環状線(平和通り)、ログロード代官山、福山市本通・船町商店街、花園町通り、京都市四条通
D	水辺	汽公道、皇居周辺道路

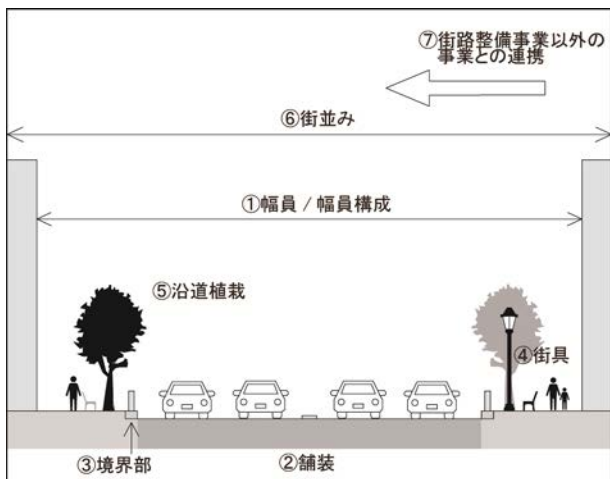


図-2 街路空間を構成する7つのデザイン要素

### 3. 土木学会デザイン賞にみる街路空間デザインの特徴と変化

#### (1)はじめに

本章では、土木学会デザイン賞受賞作品の分析を通して街路空間デザインの特徴と変化を明らかにする。

#### (2)各事例におけるデザインの特徴と変化

土木学会デザイン賞受賞作品のうち、街路空間デザインに分類され十分な情報が得られた15事例を対象とした。講評文と関連資料を用いた文献調査により、「整備で工夫されたデザイン要素とその内容」に関する情報を整理し、断面図に表現した(図-3)。

##### a)①幅員/幅員構成

1990年代頃には交通渋滞の解消などの自動車交通の改

善を意図した道路幅員の拡幅事例がみられた。近年では歩行スペースの確保や車線を減らし自動車交通量を抑制するなど道路空間の再配分による歩道幅員の拡幅がみられ、幅員を変えず歩行者優先の整備をする事例が多い。

さらに自転車通行帯の設置により、歩行者と自転車を分離して歩行者空間の使い方を変更した事例もある。

##### b)②舗装

道路の舗装素材には、主に自然石が多く使用されている。近年では、将来的な維持管理の容易性を考慮し黒アスファルトを選定した事例(国道18号線「坂本宿」)もある。時代による舗装素材特定の傾向はみられなかったが、街路空間デザインの整備目的に関連して、周辺の歴史的景観との一体感の重視などから、歩行者優先のための歩車道共通仕上げ、賑わい創出のための舗装パターンなど素材選定の理由が変化してきている。

##### c)③境界部

歩車道境界部では縁石や防護柵の設置により、歩行者の安全性が配慮されている。縁石の段差の工夫についてはバリアフリーや歩車道の一体化を目的とするセミフラットが多い。

歩道がない街路では、縁石やボラードを設置せず、境界部をフラットに設える事例(津和野本町・祇園丁通り)もみられる。このケースでは歩道舗装を白線の内側ににじみ出しをさせることで、視覚的に自動車速度を抑止させている。加えて、取り外し可能なボラードを設置している事例や、シェアスペースの概念を導入した事例など、歩車道を分離するのではなく一体的に考慮している事例が増加している。

##### d)④街具

デザイン対象となる主な街具の対象は、照明柱とベンチがある。加え近年は移動式の施設サインや看板、ポストにおいても色彩や素材、形状への工夫がされている。

照明柱のデザインについて、1990年代頃は周辺との色彩調和などが主な目的であったが、2000年代頃からは色彩だけでなく素材や形状の工夫がみられ始め、歴史的街並みや中心市街地の街路空間においても、素材や形状の工夫がみられる。また照明柱だけでなく、フットライトや座面下照明など、足元を照らす照明を設置している事例もみられ、街路空間に照明は多様に展開している。

ベンチについては、その配置位置を工夫している事例が多いが、2000年代頃からは素材を工夫している事例もみられた。

##### e)⑤沿道植栽

2000年代頃までは、既存の高樹齢植栽を保全するためのデザイン事例が多くみられた。以降は、樹木による緑陰創出で寛ぎ空間を演出する事例、およびハンギングフラワーを備え付けた街灯や、プランターの設置などによ

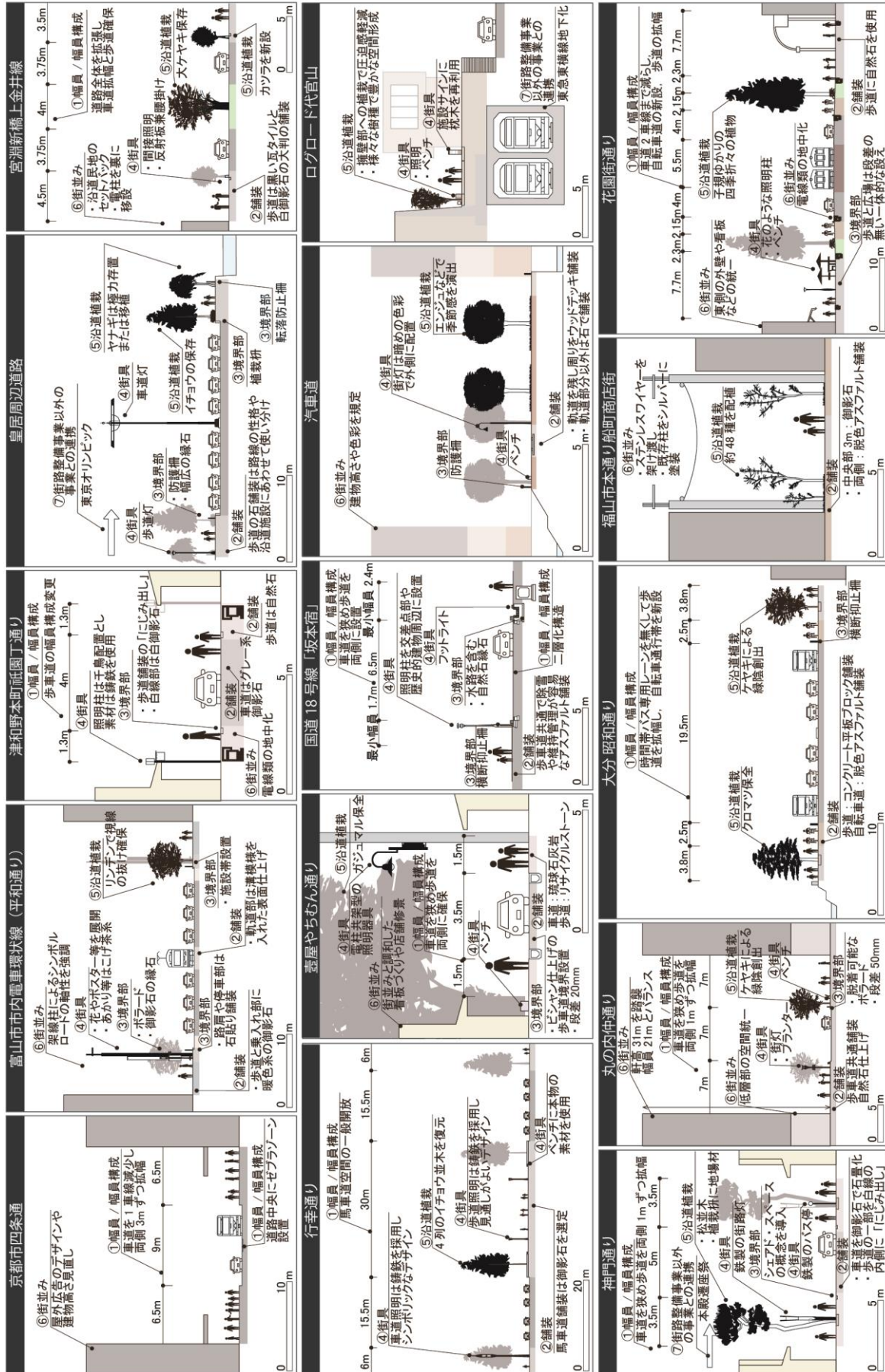


図-3 土木学会デザイン賞受賞事例の「整備で工夫されたデザイン要素とその内容」

る街路空間の賑わい創出を図った事例がみられ、街路空間を演出するための装置として、沿道植栽にデザインが施されている。また近年は、植栽を育成するため、住民たちによるグリーンパトロールの仕組み構築や、植栽柵の工夫などといった維持管理の体制も整えられる事例もみられた。

#### f)⑥街並み

沿道建物の形成や電柱の移設による景観形成の事例が多くある。デザイン上の特徴の変化として、景観形成の目的が看板づくりや店舗修景などによる街並み景観との調和から、シンボルロードの軸性を強調する架線柱の設置や外壁の統一、電線地中化による街路空間の賑わい創出へと変化している。

#### g)⑦街路整備事業以外の事業との連携

東京オリンピックを機に整備された皇居周辺道路や、東急東横線地下化に伴い整備されたログロード代官山、出雲大社の本殿遷座祭を迎え本格的な改修が実施された神門通りなど、特定のイベントや事業に連動して整備された事例がある。

#### h)まとめ

7つのデザイン要素ごとに整理した、街路空間デザインの特徴と変化を表-2に示す。

「①幅員/幅員構成」「②舗装」「③境界部」において、歩行者優先かつ歩車共存に向けた街路空間デザインが行われていることが明らかとなった。また「②舗装」「④街具」「⑤沿道植栽」「⑥街並み」について、街並み形成から賑わい創出にむけた街路空間デザインへと展開していることが明らかとなった。

### (3)「都市デザイン上の位置づけ」と「街路空間デザインの特徴」

次に「都市デザイン上の位置づけ」と「街路空間デザインの特徴」を6つのデザイン要素ごとに整理し、表-3に示す。「⑦街路整備事業以外の事業との連携」は十分な情報を得られなかったため、今回は除く。

「A.歴史的街並み」では、歩道舗装を白線の内側ににじみ出しさせることで視覚的に自動車速度抑制を図る事

例や、二層化構造で保全した水路を含んだ境界部に自然石を用いてディテールを集約した事例がみられ、「③境界部」に丁寧な整備がされている。また、道路幅員全体を拡張するのではなく、道路空間再配分による歩道拡張が実施されている。これらより、沿道の歴史的な街並みや文化を継承と歩行者安全性を確保するため、「A.歴史的街並み」では「③境界部」が重要なデザイン要素と言える。

「B.シンボルロード」では、道路幅員構成や歩車道境界部に各年代での街路空間デザインの特徴に変化がみられ、「①幅員/幅員構成」と「②舗装」、「③境界部」にその時代の整備目的に合ったデザイン上の工夫が実施されている。その一方で、植栽の保全や復元、蘇生などの事例が多くみられ、近年では植栽柵の工夫による維持管理をしている事例もみられた。特に古くからある樹木が、街路空間のシンボルとして位置づけられている。街路空間のシンボル性を示す高木植栽を継承するため、「B.シンボルロード」では「⑤沿道植栽」と、整備目的を体現する「②舗装」や「③境界部」が重要なデザイン要素と言える。

「C.商業地/中心市街地」では、様々な樹種や花々の植栽、さらに近年では施設サインや立て看板の素材や形状の工夫がみられる。また、電柱共架型の照明器具の設置、バナーやハンギングフラワーの備え付け、既存柱を塗装した補強整備などのデザイン事例が多くみられた。電柱の移設や電線地中化をせず、電柱を活用した景観整備が実施されている。さらに、沿道建物の高さ制限や低層空間の統一、店舗修景、屋外広告物の規制などによる景観形成の事例が多くみられる。以上より「C.商業地/中心市街地」では、各街路空間の個性を活かした賑わい創出を図るための「④街具」や「⑤沿道植栽」、街路空間全体を一体的に整備した景観形成を実施するための「⑥街並み」が重要なデザイン要素と言える。

「D.水辺」では、対象2事例についてどちらも、水辺を眺める視点場として景観ポイントが設定されている。これにより、水辺景観ポイントを阻害しないよう照明柱の配置や形状を工夫する事例や、水面に映しこまれるこ

表-2 土木学会デザイン賞受賞事例にみる街路空間デザインの特徴と変化

No	デザイン要素	街路空間デザインの特徴	街路空間デザインの変化
①	幅員/幅員構成	車線や車道幅員の減少、歩道の拡張を実施。	1990年代頃までは道路幅員全体の拡張事例がみられたが、以降は道路空間再配分による歩道空間拡張事例が多い。さらに近年は自転車通行帯の設置がみられる。
②	舗装	素材は自然石やウッドデッキなどを使用。	歩車道舗装の素材選定意図について、沿道街並みとの調和重視から、歩行者優先のための歩車道共通仕上げ、賑わい創出のための舗装パターンへと展開している。
③	境界部	縁石や防護柵の設置により歩行者の安全性を配慮。	歩車道を一体的に考慮した事例が増加している。
④	街具	照明柱やベンチ、施設サインや看板などの設置。	2000年代頃からは照明柱やベンチについて素材や形状の工夫がみられ、さらに近年は施設サインや看板に対して色彩や素材などの工夫がみられる。
⑤	沿道植栽	高樹齡の植栽保全や復元、樹木や花々の植栽	2000年代頃までは既存樹保全のためのデザインが多くみられた。近年はプランターの設置などによる街路空間の演出を図る事例がみられる。さらに維持管理体制を構築する事例もみられる。
⑥	街並み	沿道建物の高さや外壁色彩の規制、電柱の移設。	沿道建物の形成や電柱の移設による景観形成の事例が多いが、目的が街並み景観との調和から賑わい創出へと変化している。
⑦	街路整備事業以外の事業との連携	特定のイベント、事業に連動して整備。	整備時期による特定の傾向の変化はみられなかった。

表-3 土木学会デザイン賞受賞事例にみる「都市デザイン上の位置づけ」と「街路空間デザインの特徴」の関係性

No	デザイン要素	A. 歴史的街並み (2事例)	B. シンボルロード (4事例)	C. 商業地/中心市街地 (7事例)	D. 水辺 (2事例)
①	幅員/幅員構成	対象2事例とも道路空間再配分を行い、歩道拡幅している。	道路幅員全体の拡幅、道路空間再配分による歩道拡幅、さらに自転車道の新設、と変化がみられる。	道路空間再配分による歩道拡幅事例が多くみられる。さらに近年では自転車道新設事例もみられる。	
②	舗装	対象2事例について、使用している舗装素材はそれぞれ異なるが、どちらも歩車道共通の素材を使用している。	対象4事例について、舗装素材は御影石を使用している事例が多くみられる。また、素材選定意図が、歴史的街並みとの調和から、歩行者優先、賑わい創出へと変化している。	舗装素材自然石を選定している事例が多くみられるが、リサイクルストーンやアスファルトを選定している事例もみられた。また、素材選定意図が、歴史的街並みとの調和から、歩行者優先、賑わい創出へと変化している。	対象2事例とも、素材選定意図が歴史的街並みとの調和である。
③	境界部	歩道舗装を白線の内側ににじみ出しさせ視覚的に自動車速度抑制を図る事例や、二層化構造で保全した水路を含んだ境界部に自然石を用いてディテールを集約した事例など、境界部に丁寧な整備がされている。	歩車道境界部に防護柵を設置している事例が多くみられる。近年ではシェアドスペースの概念を導入した事例もみられた。	緑石はセミフラット、ボラードは引き抜き可能というように、歩車道を分離せず一体的に整備している事例が多くみられる。また、路肩を石貼り舗装にし車道を狭く見せ両側沿道一体感を創出する事例もみられた。	水辺への転落防止柵が設置されている。
④	街具	対象2事例とも、照明柱の設置位置について配慮されている。	照明柱について、形状や素材への工夫がみられる。	照明について、2010年代頃までは周辺との色彩調和がみられ、以降は形状や素材への工夫もみられる。また照明柱にハンギングフラワーの備え付けなどによる賑わい創出を図る事例もみられる。施設サインや立て看板について、2010年代頃から形状や素材への工夫がみられる。	照明柱について、水辺景観ポイントを阻害しない配置の設定や、水面に映しこまえる灯柱高さの調整など、水辺空間を活用したデザインがみられる。
⑤	沿道植栽		植栽の保全や復元、蘇生などの事例が多くみられ、昔からある樹木が、街路空間のシンボルとして位置付けられている。近年では植栽樹の工夫による維持管理の事例もみられた。	様々な樹種や花々の植え込み、プランターやハンギングフラワーの設置により、街路空間の賑わい創出を図る事例が多くみられる。	水辺景観ポイントとして計画された空間の周りに植栽している。
⑥	街並み	電線を地中化し、沿道の古い家並みを保存した事例（津和野本町・祇園丁通り）がみられた。	1990年代頃までは、民地裏への電柱と沿道民地のセットバックを実施した事例（宮瀬新橋上金井線）がみられた。	電柱について、共架型の照明器具やパナールの備え付け、既存柱を塗装した補強整備など、電柱の移設や地中化をせず、街路空間の構成要素として扱う事例が多くみられる。また沿道建物の高さ制限や低層空間の統一、店舗修景、屋外広告物の規制などによる景観形成の事例が多くみられる。また目的が歴史的街並みとの調和から賑わい創出へと変化している。	沿道建物の高さや外観の色彩が規定された事例（汽車道）がみられた。
	対象事例	津和野本町・祇園丁通り、国道18号線「坂本宿」	宮瀬新橋上金井線、行幸通り、神門通り、大分昭和通り	壺屋やちむん通り、丸の内仲通り、富山市市内電車環状線(平和通り)、ログロード代官山、福山市本通・船町商店街、花園町通り、京都市四条通	汽車道、皇居周辺道路

とを考慮した灯柱高さを調整する事例がみられた。さらに設定した景観ポイントを中心とした植栽配置などのデザインがみられる。また水辺への転落防止柵など、水辺空間を主眼とした街路空間の整備が行われている。これらより、水辺空間が中心となるデザインが必要であるため、「D.水辺」では、水辺景観への視界を阻害しない設備の配置などを考慮した「④街具」と、水辺への転落防止を実現する「③境界部」が重要なデザイン要素と言える。

#### 4. 結論

##### (1) 本研究の成果

街路空間デザインの歴史的経緯の整理、及び街路空間の「都市デザイン上の位置づけ」と「デザイン要素」を整理し、そのうえで土木学会デザイン賞受賞作品を対象にみられる、各街路空間デザインの特徴と変化を整理した。「都市デザイン上の位置づけ」と「街路空間デザインの特徴」を6つのデザイン要素ごとに整理し、「都市デザイン上の位置づけ」ごとにその特徴を整理した。本研究で得られた成果は以下の通りである。

- ・ 1990年代以降から、街路景観の質の向上だけでなく、整備を契機として地域活性化も図られるようになってきたことを明らかにした。
- ・ 歩行者優先かつ賑わい創出にむけた街路空間デザインへと展開していることを明らかにした。
- ・ 「都市デザイン上の位置づけ」ごとに街路空間デザインの特徴がみられ、またそれぞれの都市デザイン上の位置づけでは重要なデザイン要素は異なることを明らかにした。

##### (2) 今後の課題

行政や設計者へのヒアリング調査を行い、整備背景や設計意図、街路空間デザインの詳細、デザインのプロセス、事例同士の関係性などを明らかにする必要があると考える。

##### 参考文献

- 1) 佐々木葉：土木デザインの時代性と価値，土木学会論文集D3（土木計画学），67巻，5号，p.I\_1-I\_14，2011.
- 2) 国土交通省 国土技術政策総合研究所：景観デザイン規範事例集，街路編，433号，p.20，2008.
- 3) 土木学会景観・デザイン委員会：土木学会デザイン賞とは，

<http://design-prize.sakura.ne.jp/about> [最終閲覧日  
2022.8.27]

- 4) 福井恒明, 岡田智秀: 土木学会デザイン賞における土木デザインの評価分析, 景観・デザイン研究論文集, 2号, p.41-52, 2007.
- 5) 大山 雄己, 羽藤 英二: 街路景観の連続性を考慮した逐次的経路選択モデル, 都市計画論文集, 47巻, 3号, p.643-648, 2012.
- 6) Hideya FUKUSHIMA, Hikari KOIDE: The Evolution of Technical Features of Riverfront Design in Japan, Proceedings of 2019 International Conference of Asian-Pacific Planning Societies, 2019.8.
- 7) 前掲2), p.22.
- 8) 出口敦, 三浦詩乃, 中野卓: ストリートデザイン・マネジメント, p.018-019, 2019.
- 9) 前掲2), p.020.
- 10) 前掲2), p.016.
- 11) 前掲2), p.014.
- 12) 前掲2), p.026.
- 13) 前掲2), p.012.
- 14) 前掲2), p.006.
- 15) 前掲2), p.002.
- 16) 前掲2), p.022.
- 17) 前掲2), p.008.