

港北N.T.修景擁壁調査報告書

平成2年9月

住宅・都市整備公団港北開発局
(株)港北都市開発センター

— 目 次 —

0. 当調査の目的と作業フロー

I. 港北N. T. 内の大擁壁、橋梁の現状把握

- 大擁壁、橋梁の現状把握
- 港北N. T. における大擁壁の位置と施工時期
- 港北N. T. 幹線道路における橋梁の位置と施工時期
- 擁壁分布図

II. 各擁壁の現況と課題

- 大擁壁の現況特性と課題

III. 課題の対応方策

- 擁壁の修景手法
- 各地の事例

IV. ケーススタディ作業による検討

- 課題の対応方策
- 各擁壁の修景対応手法の方針
- ケーススタディ地区の位置
- 修景シュミレーション
・ 1-① ・ 1-⑩ ・ 1-⑪
 ・ 1-② ・ 2-① ・ FC-3橋
 ・ 1-③ ・ 2-⑥ ・ A-1橋
 ・ 1-④ ・ 2-⑦ ・ C-13橋
 ・ 1-⑧ ・ 2-⑨ ・ C-47橋
- 試験施工 ・ 1-⑥ ・ 1-⑦ ・ 1-⑩

IV-2. モデル地区のしぼり込み

- モデル地区のしぼり込み
- モデル実施条件のしぼり込み
- モデル地区実施計画・1-⑤擁壁
 ・ FC-3橋
 ・ A-1橋
 ・ C-47橋
- 概算工事費対比表
- 管理の考え方

V. 実施にあたっての課題

港北N. T. は横浜市の中心部から約12km、東京都心から約25kmに位置し、豊かな自然に恵まれた良好な住環境の形成をめざして昭和40年代前半以降事業が実施され、昭和58年8月には集合住宅の第一次入居が行われ「まち」としての熟成を図ってゆく時期となっている。

この時期に、当ニュータウンのめざすべき“まち”づくり目標として、単なるベッドタウンとしての住宅都市ではなく、複合的な都市機能をもつ“新たな都市づくり”のため〔デュポン〕〔リコー〕等の研究・研修施設等の誘致、さらに「港北N. T. まつり」等各種イベントによるソフトなまちづくり等各種の施策と一体となって都市基盤整備が実施されてきたところである。

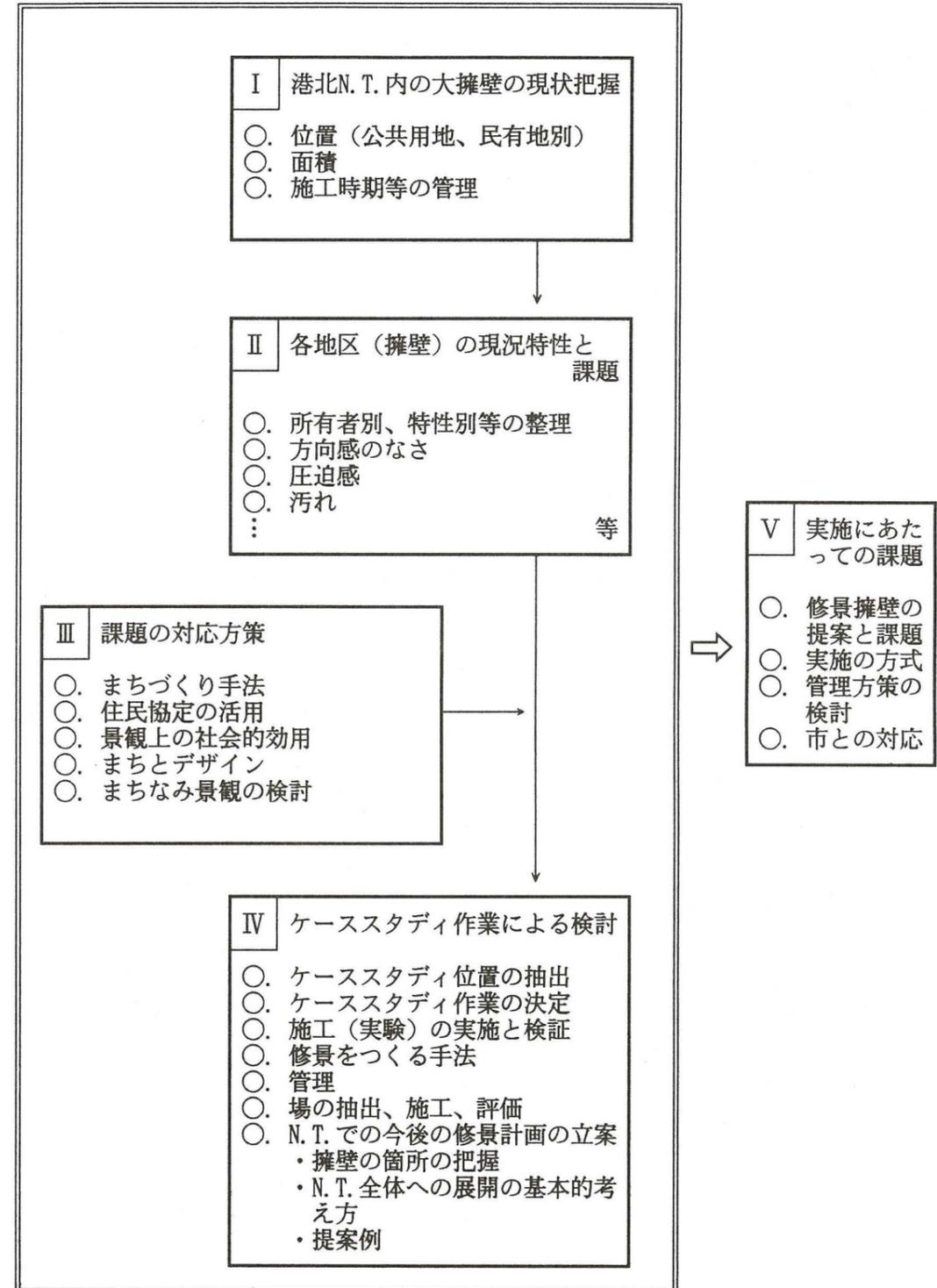
地下鉄3号線の開通をめざしまちづくりの進展が急ピッチで進められており、道路等の基盤整備も進展している。

また歩行者空間の整備については、グリーン・マトリックス等豊かな緑地歩行者空間がネットワーク化され、美しく、豊かな都市景観を形成しつつある。この一方、幹線道路については、堀割方式により各所にコンクリートの直擁壁が出現し、ニュータウンのまちの熟成化に伴い都市景観の面で大きな課題となってきた。特に、初期整備の擁壁については汚れが目立ち、早期の修景が望まれている。これらコンクリート直擁壁は都市景観の面ばかりでなく車利用者にとっては方向性の喪失、バス利用者にとっては画一的バス停イメージ等の課題が指摘されている。

このような状況をふまえ、当調査は、これら直擁壁についての課題を整理し、その対応方策を検討し、具体的なケーススタディ地区における検討を行って、実施にあたっての課題を整理することを目的とする。

この際、これら直擁壁を、単に汚れ等に対して修景をはかるという対処方策は当然のことながら、広くまちづくりの視点でとらえ、これら擁壁を積極的に活用し、地区のシンボリック都市景観形成をはかる視点からも検討を行うこととする。

これら種々の対応方策について、ケーススタディ地区における検討をふまえ、そのうち実施可能なものについては、今後その実現化をはかる。



I

港北N. T. 内の大擁壁、橋梁の現状把握

□. 大擁壁

○. 港北N. T. 内における大擁壁について、所有者、施工時期について整理したものが右表である。

- ・これで見ると擁壁の多くは民有地となっている。
- ・施工時期は、古くは昭和52年に実施されており、約12年程経過しているものもある。
- ・第2地区内はすべて施工済であり、第1地区についても⑧、⑨、⑩、⑪の他は施工済である。

□. 橋梁

○. 港北N. T. 内の橋梁について、種別、施工時期を示したものが右表である。

- ・第1地区、第2地区とも未施工なのは、ほとんどセンター地区周辺部分であり、他はほぼ施工済となっている。
- ・また、そのほとんどが歩道橋（ペデ橋）であり、歩道橋でも緑道橋やその他道路橋は僅かな数しかない。
- ・緑道橋は石貼り等で修景してあるものが多いが、その他の橋の橋詰部分については、RC造のままである。

* : 右表における橋梁番号における種別は
 F : 第1地区 C : 歩道橋（ペデ橋）
 A : 道路橋 D : 歩道橋（緑道橋）

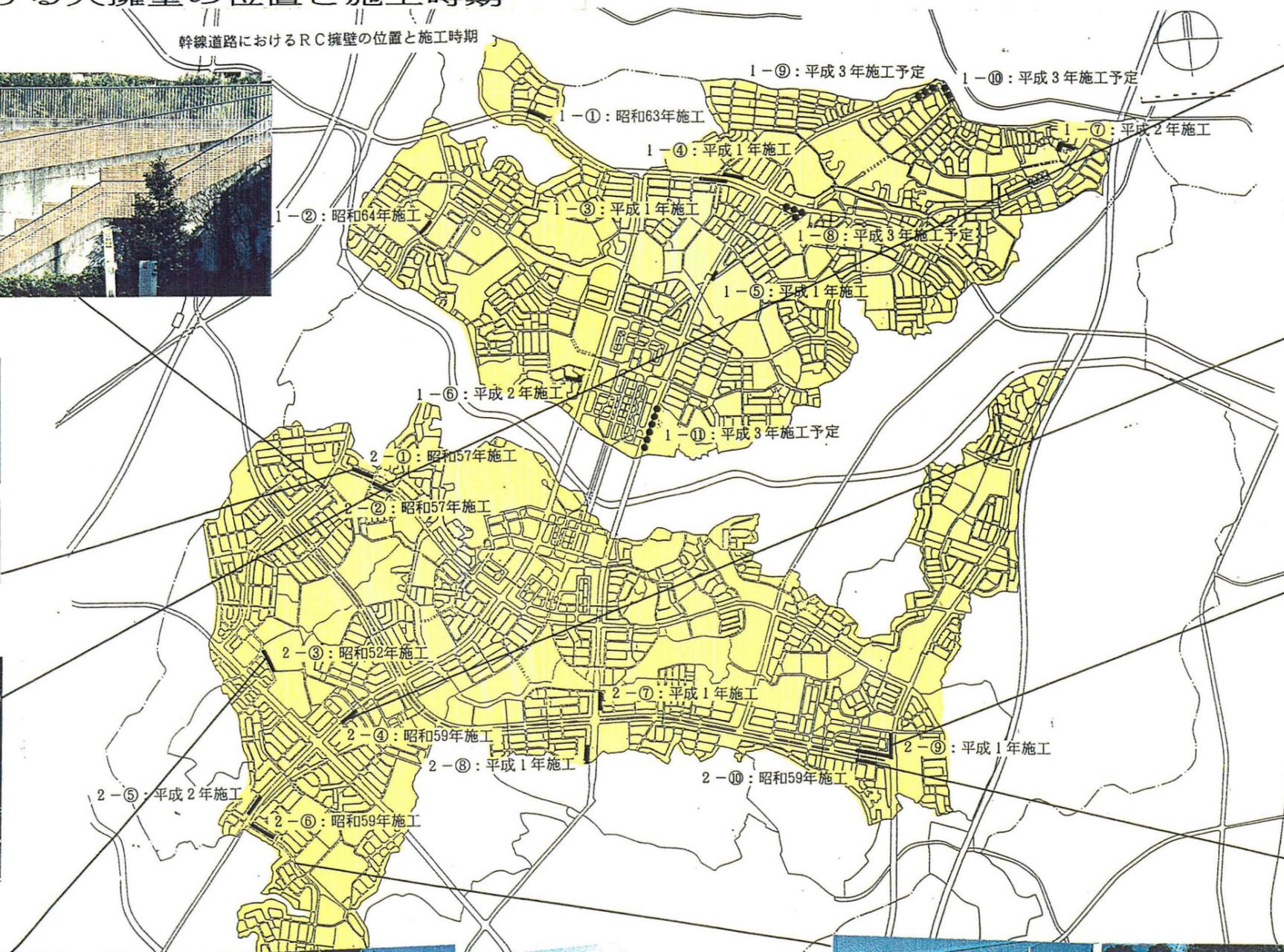
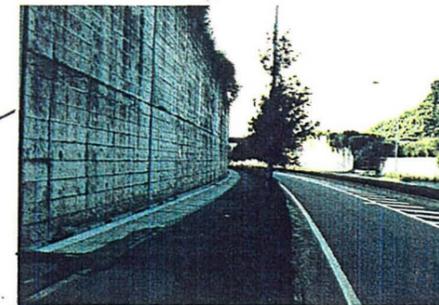
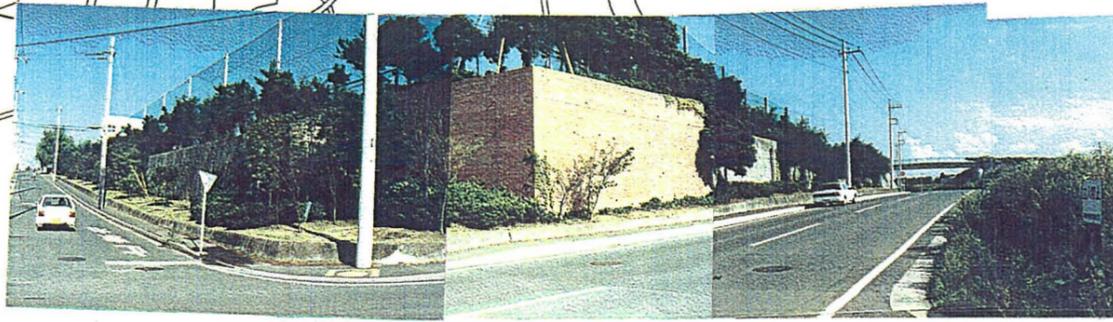
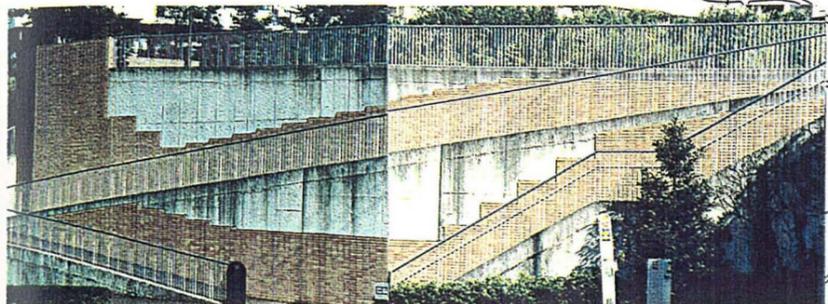
地点番号	用地の種別	施工時期	延長	面積	分類	道路名称等	備考	
第1地区	1-①擁壁	民有地	昭和63年	40.0m	180.0㎡	幹線道路	日吉・元石川線	
	1-②擁壁	公共用地	昭和64年	60.0m	270.0㎡	"	K-3線	
	1-③擁壁	民有地	平成1年	100.0m	650.0㎡	"	日吉・元石川線	
	1-④擁壁	民有地	平成1年	130.0m	845.0㎡	"	日吉・元石川線	
	1-⑤擁壁	民有地	平成1年	70.0m	455.0㎡	"	佐江戸・北山田線	
	1-⑥擁壁	民有地	平成2年	95.0m	152.5㎡	寺院	慈眼寺	
	1-⑦擁壁	民有地	平成2年	125.0m	425.0㎡	"	観音寺	
	1-⑧擁壁	民有地	*平成3年	150.0m	975.0㎡	幹線道路	日吉・元石川線	
	1-⑨擁壁	民有地	*平成3年	150.0m	965.0㎡	"	K-4線	
	1-⑩擁壁	民有地	*平成3年	100.0m	450.0㎡	"	K-5-2線	
	1-⑪擁壁	公共用地	*平成3年	320.0m	1983.0㎡	"	佐江戸・北山田線	
第2地区	2-①擁壁	民有地	昭和57年	115.0m	572.5㎡	幹線道路	新羽・荏田線	
	2-②擁壁	民有地	昭和57年	120.0m	780.0㎡	"	新羽・荏田線	
	2-③擁壁	民有地	昭和52年	110.0m	597.0㎡	グラウンド	出光グラウンド	
	2-④擁壁	民有地	昭和59年	70.0m	395.0㎡	幹線道路	中山・北山田線	
	2-⑤擁壁	民有地	平成2年	160.0m	660.0㎡	"	中山・北山田線	
	2-⑥擁壁	民有地	昭和59年	100.0m	515.0㎡	"	K-6線	
	2-⑦擁壁	民有地	平成1年	115.0m	617.5㎡	"	佐江戸・北山田線	
	2-⑧擁壁	民有地	平成2年	110.0m	585.0㎡	"	佐江戸・北山田線	
	2-⑨擁壁	民有地	平成1年	345.0m	2192.5㎡	"	新横浜・元石川線 大熊・東山田線	交差点
	2-⑩擁壁	民有地	昭和59年	100.0m	650.0㎡	"	新横浜・元石川線	

幹線道路における橋梁の位置と施工時期

1-1: FC-1. 昭和62年施工	2-1: C-1. 昭和56年施工	2-29: C-35. 昭和56年施工
1-2: FC-3. 昭和63年施工	2-2: C-2. 昭和55年施工	2-30: C-36. 昭和56年施工
1-3: FC-4. 昭和61年施工	2-3: C-3. 昭和55年施工	2-31: C-39. 平成2年以降施工予定
1-4: FC-6. 昭和63年施工	2-4: C-4. 昭和56年施工	2-32: C-40. 平成2年以降施工予定
1-5: FC-8. 昭和60年施工	2-5: D-1. 昭和57年施工	2-33: C-41. 昭和56年施工
1-6: FC-9. 昭和62年施工	2-6: A-1. 昭和56年施工	2-34: C-42. 昭和56年施工
1-7: FC-10. 平成2年以降施工予定	2-7: C-5. 昭和59年施工	2-35: A-4. 昭和57年施工
1-8: FC-14. 平成2年以降施工予定	2-8: C-6. 昭和59年施工	2-36: C-43. 昭和57年施工
1-9: FC-15. 昭和62年施工	2-9: C-7. 平成2年以降施工予定	2-37: A-5. 昭和58年施工
1-10: FC-16. 平成2年以降施工予定	2-10: C-8. 昭和59年施工	2-38: D-6. 昭和58年施工
1-11: FC-19. 平成2年以降施工予定	2-11: C-9. 昭和57年施工	2-39: C-44. 昭和59年施工
1-12: FC-21. 平成2年以降施工予定	2-12: C-10. 昭和56年施工	2-40: C-45. 昭和57年施工
1-13: FC-22. 昭和63年施工	2-13: C-11. 昭和57年施工	2-41: C-46. 昭和57年施工
1-14: FA-1. 昭和63年施工	2-14: A-2. 昭和57年施工	2-42: A-6. 昭和57年施工
1-15: FC-23. 昭和63年施工	2-15: C-12. 平成2年以降施工予定	2-43: C-47. 昭和57年施工
1-16: FC-24. 昭和63年施工	2-16: A-3. 昭和55年施工	2-44: C-48. 昭和58年施工
1-17: FC-25. 平成2年以降施工予定	2-17: C-13. 昭和55年施工	2-45: C-49. 昭和58年施工
1-18: FC-27. 平成2年以降施工予定	2-18: D-4. 昭和57年施工	2-46: C-51. 昭和57年施工
1-19: FA-2. 昭和63年施工	2-19: C-15. 昭和56年施工	2-47: A-7. 昭和60年施工
1-20: FC-28. 平成2年以降施工予定	2-20: C-16. 昭和57年施工	2-48: C-52. 平成2年以降施工予定
1-21: FC-31. 平成2年以降施工予定	2-21: C-17. 平成2年以降施工予定	2-49: C-53. 昭和57年施工
1-22: FC-32. 平成2年以降施工予定	2-22: C-19. 昭和57年施工	
1-23: FC-33. 平成1年施工	2-23: C-20. 昭和57年施工	
1-24: FC-34. 平成1年施工	2-24: C-21. 昭和57年施工	
1-25: FC-35. 昭和63年施工	2-25: C-25. 平成2年以降施工予定	
1-26: FD-1. 平成1年施工	2-26: C-31. 昭和57年施工	
1-27: FC-36. 昭和63年施工	2-27: C-32. 平成2年以降施工予定	
1-28: FC-37. 平成2年以降施工予定	2-28: C-34. 平成2年以降施工予定	

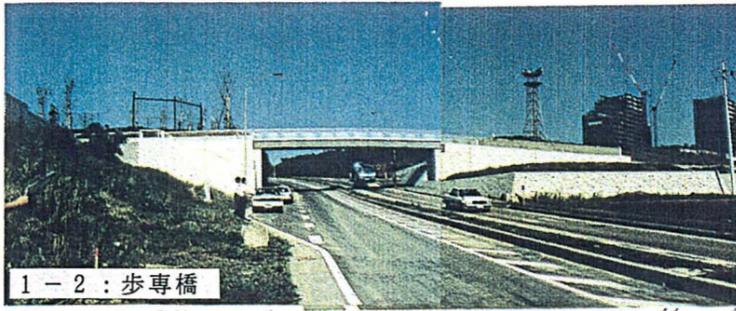
■ 港北N.T.における大擁壁の位置と施工時期

幹線道路におけるRC擁壁の位置と施工時期



■ 港北N.T. 幹線道路における橋梁の位置と施工時期

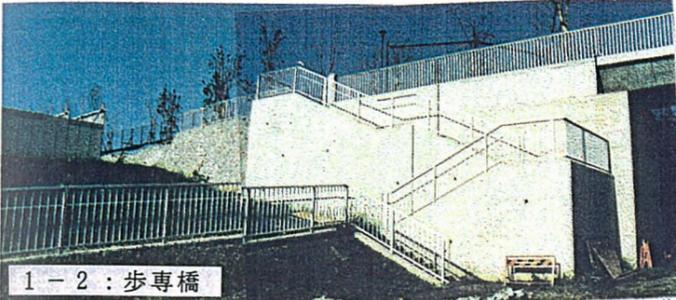
2-35: 緑道橋



1-2: 歩専橋



1-28: 歩専橋

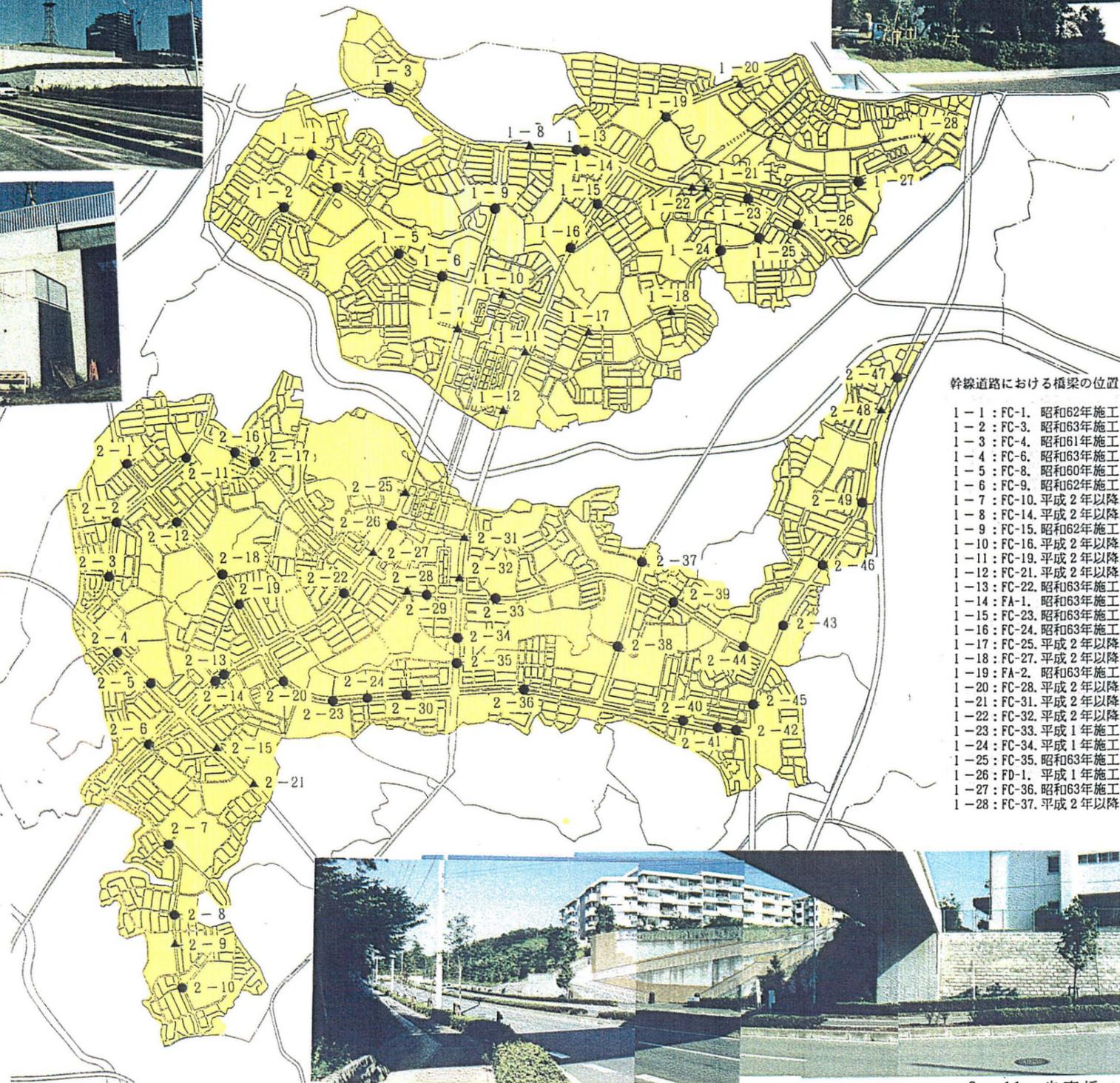


1-2: 歩専橋

2-13: 歩専橋



2-14: 道路橋



幹線道路における橋梁の位置と施工時期

- 1-1: FC-1. 昭和62年施工
- 1-2: FC-3. 昭和63年施工
- 1-3: FC-4. 昭和61年施工
- 1-4: FC-6. 昭和63年施工
- 1-5: FC-8. 昭和60年施工
- 1-6: FC-9. 昭和62年施工
- 1-7: FC-10. 平成2年以降施工予定
- 1-8: FC-14. 平成2年以降施工予定
- 1-9: FC-15. 昭和62年施工
- 1-10: FC-16. 平成2年以降施工予定
- 1-11: FC-19. 平成2年以降施工予定
- 1-12: FC-21. 平成2年以降施工予定
- 1-13: FC-22. 昭和63年施工
- 1-14: FA-1. 昭和63年施工
- 1-15: FC-23. 昭和63年施工
- 1-16: FC-24. 昭和63年施工
- 1-17: FC-25. 平成2年以降施工予定
- 1-18: FC-27. 平成2年以降施工予定
- 1-19: FA-2. 昭和63年施工
- 1-20: FC-28. 平成2年以降施工予定
- 1-21: FC-31. 平成2年以降施工予定
- 1-22: FC-32. 平成2年以降施工予定
- 1-23: FC-33. 平成1年施工
- 1-24: FC-34. 平成1年施工
- 1-25: FC-35. 昭和63年施工
- 1-26: FD-1. 平成1年施工
- 1-27: FC-36. 昭和63年施工
- 1-28: FC-37. 平成2年以降施工予定

- 2-1: C-1. 昭和56年施工
- 2-2: C-2. 昭和55年施工
- 2-3: C-3. 昭和55年施工
- 2-4: C-4. 昭和56年施工
- 2-5: D-1. 昭和57年施工
- 2-6: A-1. 昭和56年施工
- 2-7: C-5. 昭和59年施工
- 2-8: C-6. 昭和59年施工
- 2-9: C-7. 平成2年以降施工予定
- 2-10: C-8. 昭和59年施工
- 2-11: C-9. 昭和57年施工
- 2-12: C-10. 昭和56年施工
- 2-13: C-11. 昭和57年施工
- 2-14: A-2. 昭和57年施工
- 2-15: C-12. 平成2年以降施工予定
- 2-16: A-3. 昭和55年施工
- 2-17: C-13. 昭和55年施工
- 2-18: D-4. 昭和57年施工
- 2-19: C-15. 昭和56年施工
- 2-20: C-16. 昭和57年施工
- 2-21: C-17. 平成2年以降施工予定
- 2-22: C-19. 昭和57年施工
- 2-23: C-20. 昭和57年施工
- 2-24: C-21. 昭和57年施工
- 2-25: C-25. 平成2年以降施工予定
- 2-26: C-31. 昭和57年施工
- 2-27: C-32. 平成2年以降施工予定
- 2-28: C-34. 平成2年以降施工予定
- 2-29: C-35. 昭和56年施工
- 2-30: C-36. 昭和56年施工
- 2-31: C-39. 平成2年以降施工予定
- 2-32: C-40. 平成2年以降施工予定
- 2-33: C-41. 昭和56年施工
- 2-34: C-42. 昭和56年施工
- 2-35: A-4. 昭和57年施工
- 2-36: C-43. 昭和57年施工
- 2-37: A-5. 昭和58年施工
- 2-38: D-6. 昭和58年施工
- 2-39: C-44. 昭和59年施工
- 2-40: C-45. 昭和57年施工
- 2-41: C-46. 昭和57年施工
- 2-42: A-6. 昭和57年施工
- 2-43: C-47. 昭和57年施工
- 2-44: C-48. 昭和58年施工
- 2-45: C-49. 昭和58年施工
- 2-46: C-51. 昭和57年施工
- 2-47: A-7. 昭和60年施工
- 2-48: C-52. 平成2年以降施工予定
- 2-49: C-53. 昭和57年施工

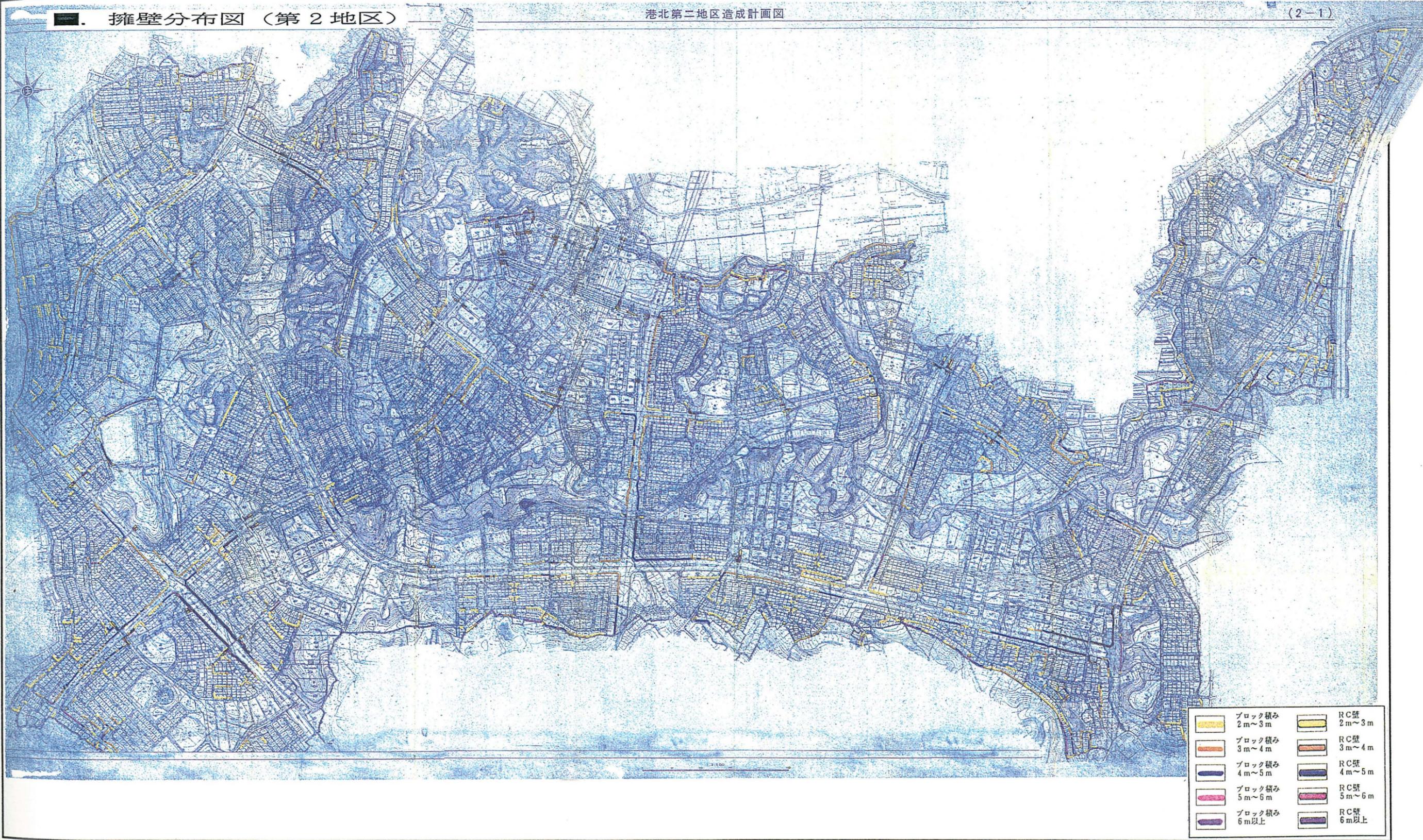
2-11: 歩専橋



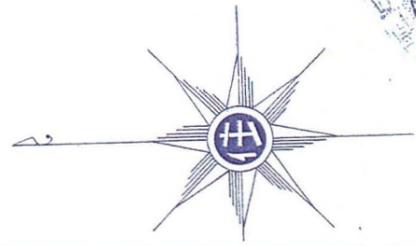
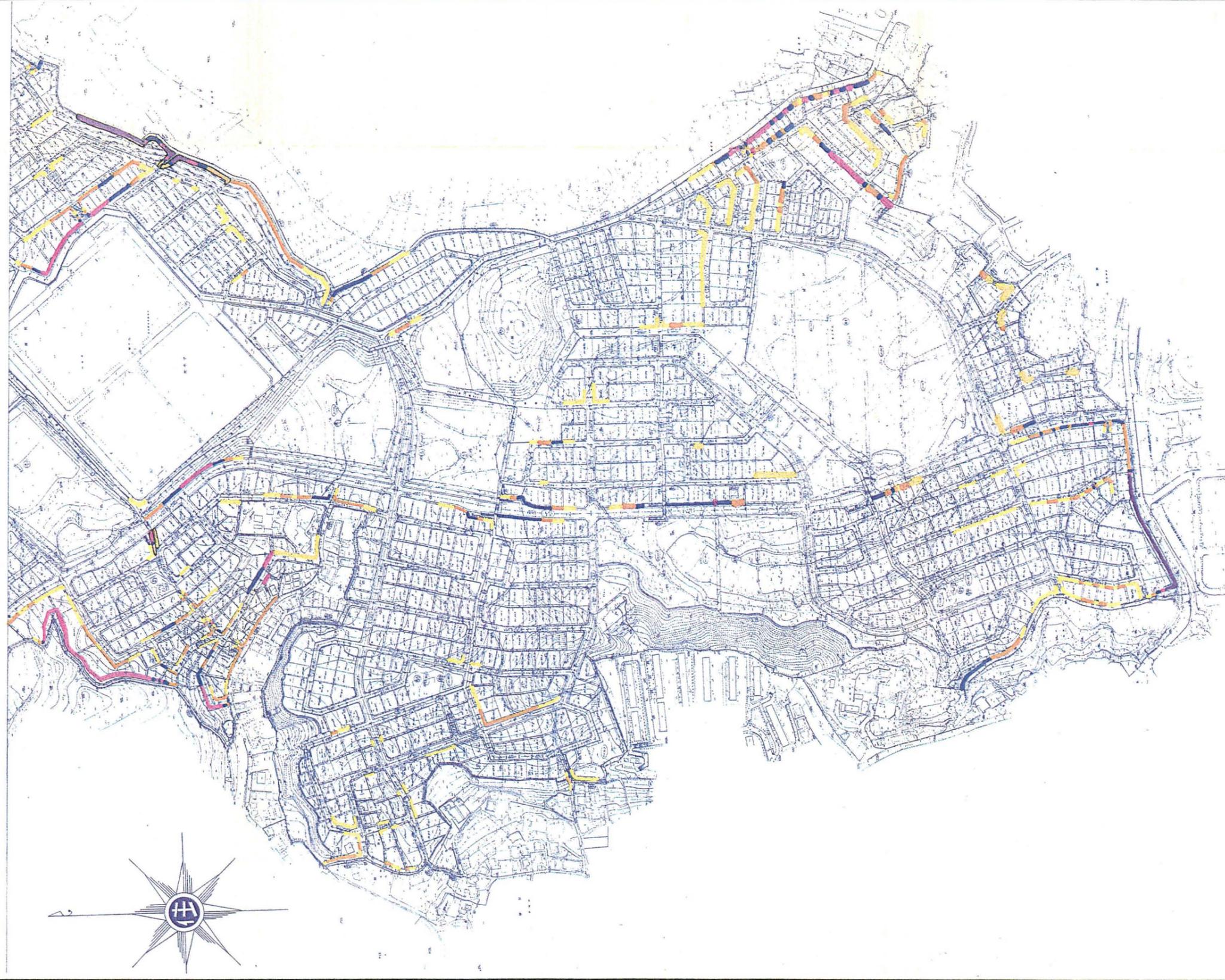
■. 擁壁分布図 (第1地区)

港北第一地区造成計画図





■. 擁壁分布図 (第2地区)



ブロック積み 2m~3m	RC壁 2m~3m
ブロック積み 3m~4m	RC壁 3m~4m
ブロック積み 4m~5m	RC壁 4m~5m
ブロック積み 5m~6m	RC壁 5m~6m
ブロック積み 6m以上	RC壁 6m以上



日本住宅公団

II

各擁壁の現況と課題

港北N.T.の各擁壁、橋梁については、全体的に出来上がっているものがほとんどであり、特に第2地区においては汚れ、黒ずんだ擁壁も少なくない。

修景方法も未施工ものについては様々な手段が考えられるが、施工済みの擁壁には修景手法にも制限がついてくる。以下に各擁壁における現況特性と課題を整理する。

※ 要素I：人、車からの見え方 要素II：場所の特性

		1 - ①	1 - ②	1 - ③	1 - ④	1 - ⑤	1 - ⑧	1 - ⑨
要素I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの外側 向かいにバス停があり、横断歩道橋がかかっている 	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの内側 なだらかな坂 向かいにバス停 横断歩道橋 	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの内側 歩道橋と道路橋の2本が架かる 向かいに1-④壁がある 	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの外側 向かいに1-③壁がある 歩道橋と道路橋の2本が架かる 	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路で坂道に面している ペデ橋に隣接している 	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの外側 なだらかな坂道 鋭角に回り込んで歩専道に接する 	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路で坂道に面している
	視点の位置	(1)正面(バス停より) (2)ななめ横水平(車) (3)ななめ上(歩道橋)	(1)正面(バス停より) (2)斜め上もしくは下(車) (3)斜め上(歩道橋)	(1)斜め横水平(車) (2)斜め上(歩道橋)	(1)斜め横水平(車) (2)斜め上(歩道橋)	(1)斜め上もしくは下(車) (2)上側(ペデ橋) (3)下側(階段)	(1)斜め上もしくは下(車) (2)正面上もしくは下(歩専道)	(1)斜め上もしくは下(車)
	スピード	(1)0 km/h (2)20~60 km/h (3)4~8 km/h	(1)0 km/h (2)20~60 km/h (3)4~8 km/h	(1)20~60 km/h (2)4~8 km/h	(1)20~60 km/h (2)4~8 km/h	(1)20~60 km/h (2)3)2~8 km/h	(1)20~60 km/h (2)2~8 km/h	(1)20~60 km/h
要素II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	運動広場	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)
	道路種別	幹線道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路
	施工時期	昭和63年施工	昭和64年施工	平成1年施工	平成1年施工	平成1年施工	平成3年施工予定	平成3年施工予定
	官民区別	民有地	公共用地(運動広場)	民有地	民有地	民有地	民有地	民有地
課題	<ul style="list-style-type: none"> カーブの奥で目立つ場所である。 車からの景観と同時にバス停の人に対する配慮が必要。 	<ul style="list-style-type: none"> 前面に植樹がされている。 数少ない公共用地である。 	<ul style="list-style-type: none"> 上部に橋が2本架かっている。 1-④と一体的な修景を考えるべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> 車より目立つ擁壁である。 1-③と一体的な修景を考えるべきである。 	<ul style="list-style-type: none"> ペデ橋より目立つ擁壁である。 	<ul style="list-style-type: none"> 車より目立つ擁壁である。 回り込んだ歩専道側は手に触れて楽しめる修景が必要。 未施工である。 	<ul style="list-style-type: none"> 走っている車からの景観を考えるべきである。 未施工である。 	

		1 - ⑩	1 - ⑪	2 - ①	2 - ②	2 - ④	2 - ⑤	2 - ⑥
要素 I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> ゆるいカーブの外側 端は交差点の角に回り込んでいる 	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路でなだらかな坂道 向かいタウンセンターである商業ビルが建つ計画がある 	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路で坂道に面している 道路橋が架かっている 	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの内側 横断歩道橋が架かっている バス停がある 	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路に面している 道路橋が架かっている 	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路に面している 	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路でゆるやかな坂道に面している L字に回り込んだ横に階段がついている
	視点の位置	(1)斜め横水平(車) (2)交差点隅きり部は正面(車)	(1)斜め上もしくは下(車) (2)正面(商業ビル)	(1)斜め上もしくは下(車)	(1)斜め横水平(車) (2)上方(歩道橋) (3)正面下(バス停)	(1)斜め横水平(車)	(1)斜め横水平(車)	(1)斜め上もしくは下(車) (2)上側、斜め下側(歩行者)
	スピード	(1)(2)0~60km/h	(1)20~80km/h (2)0~8km/h	(1)20~60km/h	(1)20~60km/h (2)2~8km/h (3)0km/h	(1)20~60km/h	(1)20~60km/h	(1)20~60km/h 自動車 (2)0~8km/h 歩行者 (3)10~20km/h 自転車
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	保存地区	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地
	道路種別	幹線道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路	補助幹線道路
	施工時期	平成3年施工予定	平成3年施工予定	昭和57年施工	昭和57年施工	昭和59年施工	平成2年施工	昭和59年施工
	官民区別	民有地	公共用地	民有地	民有地	民有地	民有地	民有地
課題		<ul style="list-style-type: none"> 交差点に回り込んでいるため、非常に目立つ擁壁である。 未施工である。 	<ul style="list-style-type: none"> 上部は文化財保存地区であり、特別な象徴的な修景が必要である。 未施工である。 	<ul style="list-style-type: none"> 走っている車からの景観を考えるべき擁壁である。 多少汚れが目立つ 	<ul style="list-style-type: none"> バス停にのしかかるような擁壁である。 汚れが目立つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 車がスピードを出す位置にある擁壁である。 多少汚れが目立つ。 	<ul style="list-style-type: none"> 信号待ちの車からの景観を考えるべき擁壁である。 	<ul style="list-style-type: none"> 回り込んだ擁壁が広い階段に接しており歩行者との接触を考えて修景すべきである。 汚れ、落書きが目立つ。

		2 - ⑦	2 - ⑧	2 - ⑨	2 - ⑩
要素 I	ビスタ	・直線道路に面している ・緑道橋が架かっている	・直線道路で坂道に面している	・T字の交差点に位置しL字型になっている ・道路橋が架かっている	・直線道路に面している ・道路橋と歩道橋が架かっている ・バス停がある
	視点の位置	(1)斜め横水平(車等) (2)上側(緑道橋)	(1)斜め上もしくは下(車)	(1)斜め横水平(車)	(1)斜め横水平(車) (2)下側(バス停) (3)上側(歩道橋)
	スピード	(1)20~60km/h 自動車 (2)0~8 km/h 歩行者	(1)20~60km/h 自動車	(1)0~60km/h 自動車	(1)20~60km/h 自動車 (2)0 km/h 歩行者 (3)2~8 km/h "
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)	住宅地 (アパート・マンション地区)
	道路種別	幹線道路	幹線道路	幹線道路	幹線道路
	施工時期	平成1年施工	平成1年施工	平成1年施工	昭和59年施工
	官民区別	民有地	民有地	民有地	民有地
課題	・緑道橋から見えることを考慮して修景すべきである。		・港北N. T. 内最大級の擁壁である。 ・信号待ちの車からの景観を考慮して修景すべきである。	・2-⑨の向かい側にあり、一体的な修景が必要である。	

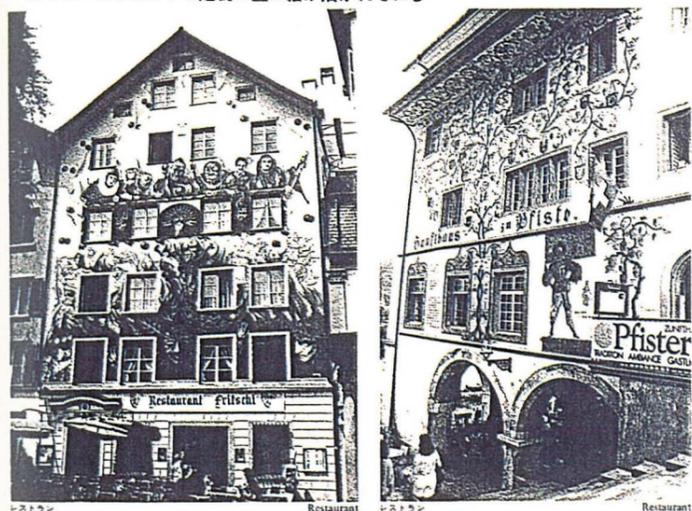
■ 擁壁の修景方法についてまとめると、大きく分けて以下の5つの手法が考えられる。

	考 え 方	特 徴	事 例 ・ 略 図
(1). ペインティング修景による手法	擁壁の全面又は一部に対する手法 ①. 絵を描く ②. 一色から数色に塗る ③. 数色のタイルを使い、絵や模様を描く	①. 歩行者の存在する空間において有効である。管理は比較的容易であるが、塗料の耐久性等の問題がある ②. 自動車空間において有効であり、経済的である。①と同じく管理は容易である。 ③. 管理、耐久性には問題はないが、面積が大きい場合には擁壁施工段階における一体施工が必要	
(2). 材料・テクスチャーの変化による手法	コンクリートの壁面に変化を持たす ①. 目地をいれる ②. 表面をはつる ③. コンクリート造形、リ-フ等を施す ④. 路面舗装と同じにする (タイル、自然石等) ⑤. 化粧型枠による施工	①. 擁壁施工段階での処置が必要である。小さな擁壁向きの修景手法であり、はつり等との併用が効果的。 ②. 既存の擁壁にも行うことができ、汚れてもあまり汚く見えない。 ③~⑤. 擁壁施工段階での処置が必要である。7ポイントで部分的に行っても効果がある。 ・この手法は、後の管理がほとんど必要でない点が特徴としてあげられる。	
(3). 植栽による手法	①. 擁壁上部に植栽をいれる ②. 擁壁の手前に大きめの植栽を入れ、壁面を覆う ③. 擁壁そのものを植栽で覆う	①、②は擁壁そのものに手を加える必要がなく、③もほとんど必要がない。既存の擁壁に適用することも容易であるが、こまめな管理がひつようであり、民有地で土地所有者・使用者に管理してもらうことは、非常に難しいと思われる。	
(4). 形態の変更による手法	①. 擁壁上部を切り、段状にすることにより視界を広げる。 ②. 段状にした部分に、植栽をいれる	擁壁施工段階での処置が必要であり、又土地を削ることになり問題も大きい。植栽をいれた場合は、その管理も必要である。	
(5). 沿道・周辺景観による手法	擁壁の一部を切り込み、ポケットパークや植栽をいれ、単調な壁面に変化をもたす	(4)と同じく擁壁施工段階での処置が必要であり、土地や道路との一体的な計画が必要である。	

(1). ペインティング修景による手法

- ①. 擁壁全面又は一部に絵を描く手法
 - ・主に歩行者の存在する空間で有効である。
 - ・管理は比較的容易であるが、塗料の耐久性等の問題がある。
- ②. 擁壁全面又は一部を一色から数色に塗る手法
 - ・自動車空間において有効であり、経済的である。
 - ・管理は比較的容易である。
- ③. 数色のタイルを使い、絵や模様を描く手法
 - ・管理、耐久性に問題はない。
 - ・面積が大きい場合は、擁壁施工段階における一体施工が必要。

スイスルツェルン：建物の壁に絵が描かれている



アメリカーロサンゼルス：7色に塗り分け絵が描かれている

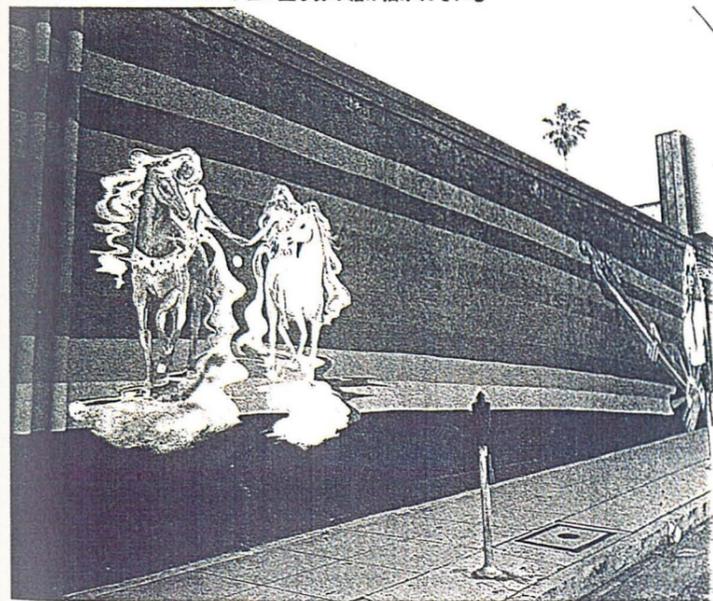


写真 ロサンゼルス

Musical instrument / Los Angeles

大阪-アメリカ村：建物の壁に絵が描かれている



ハワイ-ホノルル：壁に椰子の木の絵が描かれている

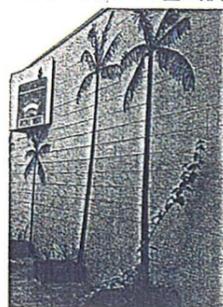


写真 ホノルル/ハワイ Office / Honolulu, Hawaii

(2). 材料・テクスチャーの変化による手法

- ①. 目地を入れる手法
- ②. 表面をはつる手法
- ③. コンクリート造形やレリーフ等を施す手法
- ④. 路面舗装と同じ仕上げにする手法
- ⑤. 化粧型枠による施工
 - ・擁壁施工段階における一体施工が望ましい。
 - ・各手法の併用、ワンポイントとしての部分的に施すなども効果的である。
 - ・のちの管理はほとんど必要ない。

掛川市：目地等を入れ日時計にしてある



掛川市：瓦等を使い絵を描いている



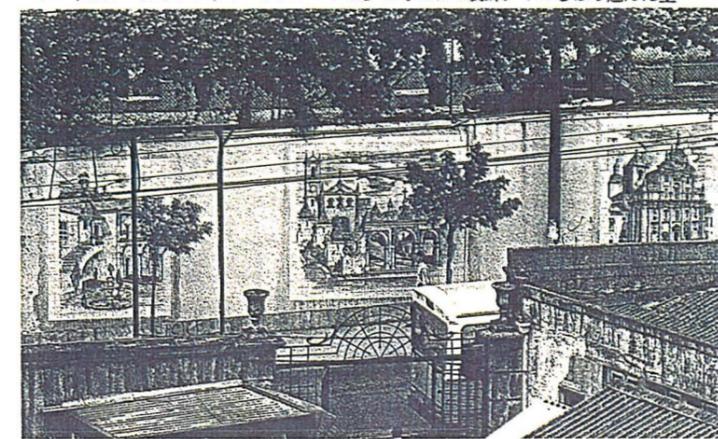
掛川市：タイルで鳥を表現している



掛川市：小石等を埋め込んで模様を描いている



ポルトガル-コインブラ：「アズレージョ」と呼ばれる装飾タイルをはめ込んだ壁



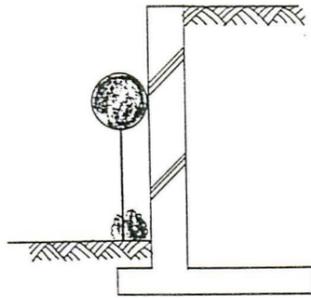
掛川市：細かく割ったタイルで絵を描いている



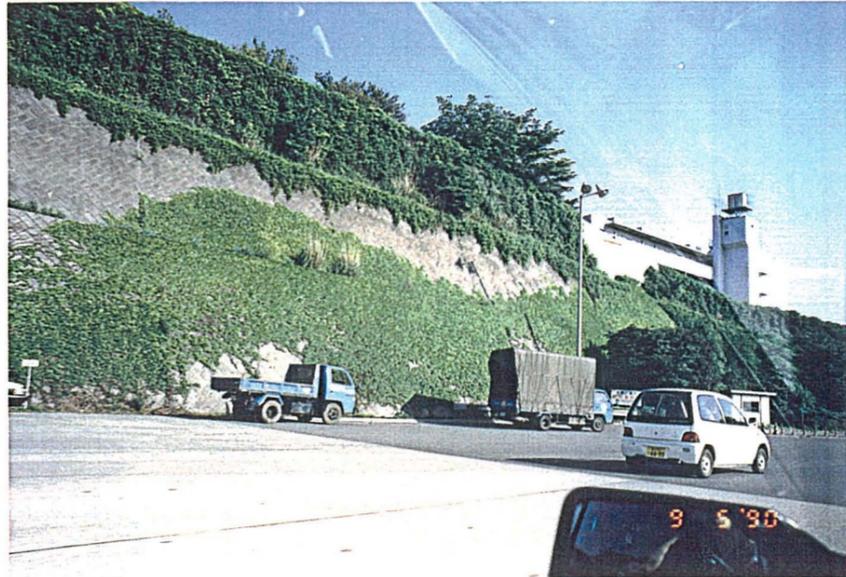
(3). 植栽による手法

- ①. 擁壁上部に植栽を入れる手法
 - ・民有地の場合には、地権者の協力が必要。
- ②. 擁壁の前面に植栽を入れ、壁面を覆う手法
 - ・道路境界と擁壁本体との間隔が小さい場合は難しい。
- ③. 擁壁そのものを植栽で覆う手法
 - ・ネット等で擁壁を覆い、蔓性植物を這わす。
 - . 既存の擁壁に適用することも容易であるが、こまめな管理が必要であり、民有地で土地所有者、使用者に管理してもらうことは非常に難しいと思われる。

・擁壁の前面に大きめの植栽をいれ、壁面を覆う。

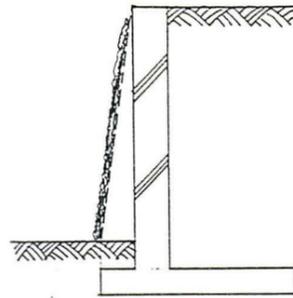


(横浜・横須賀道路)



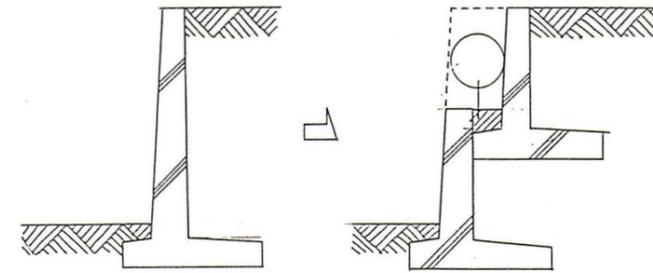
・擁壁そのものを植栽を覆う。

(ネット等で壁面を覆い、つた等を這わす)

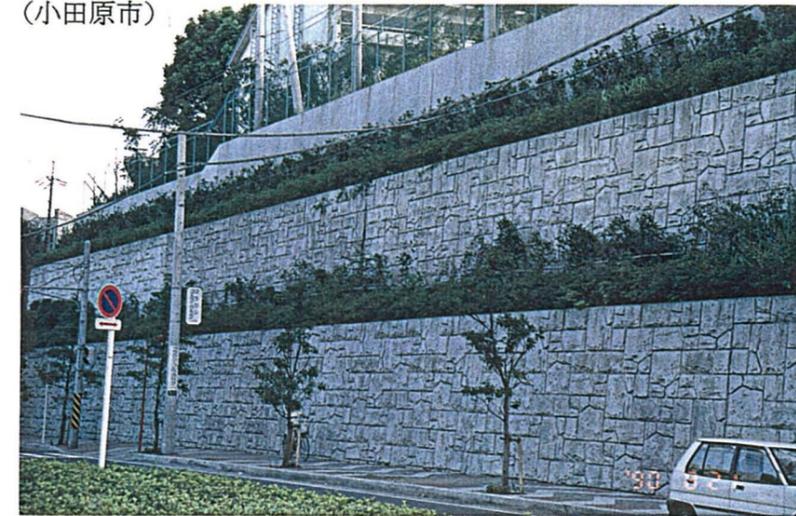


(4). 形態の変更による手法

- ①. 擁壁上部を切り、段状にすることにより視界を広げる手法
- ②. さらに段状にした部分に植栽を入れる手法
 - ・擁壁施工段階での処置が必要であり、又土地を削ることになり問題が大きい。
 - ・植栽を入れた場合は、その管理も必要である。



(小田原市)



(5). 沿道・周辺景観による手法

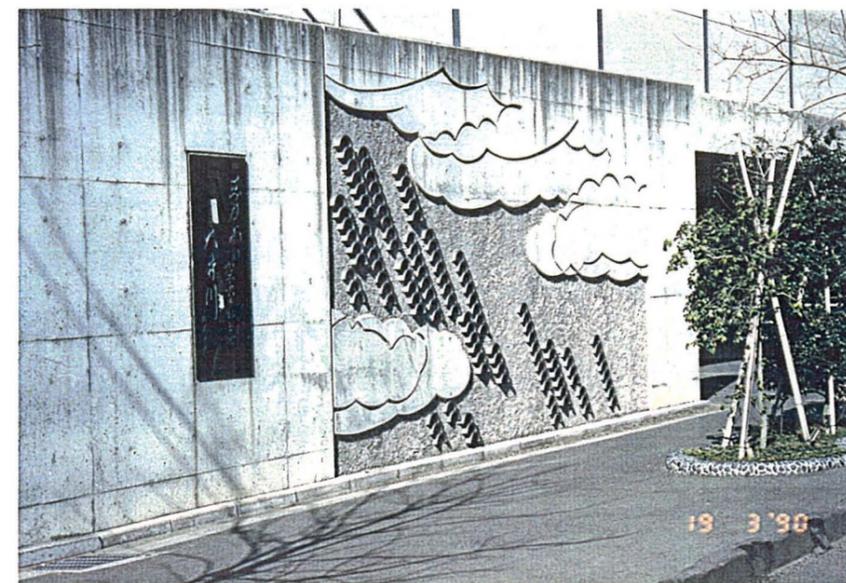
- . 植栽の一部を切り込み、ポケットスペース等をつくり、単調な壁面に変化をもたす手法
 - ・擁壁施工段階における処置が必要であり、土地や道路との一体的な計画が必要である。

□. 各地の事例

①. 静岡県掛川市 掛川駅

駅舎を中心とした東西290m（置田川～神代地川間）の直立擁壁に、神代地川を大井川、置田川を天竜川に見立て、スピード・時間（とき）・歴史等をテーマに、縄目模様・モザイク・瓦・銅板・真鍮板・陶板等で川・波・坂・四季の花・日時計・果実・鳥・東海道の名歌等のレリーフを施し、壁面に楽しさを演出している。

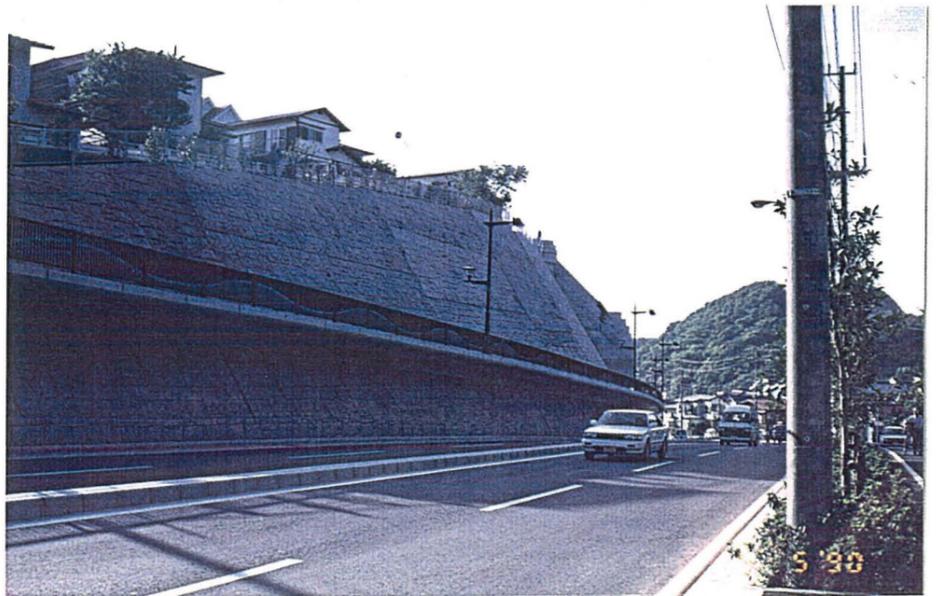
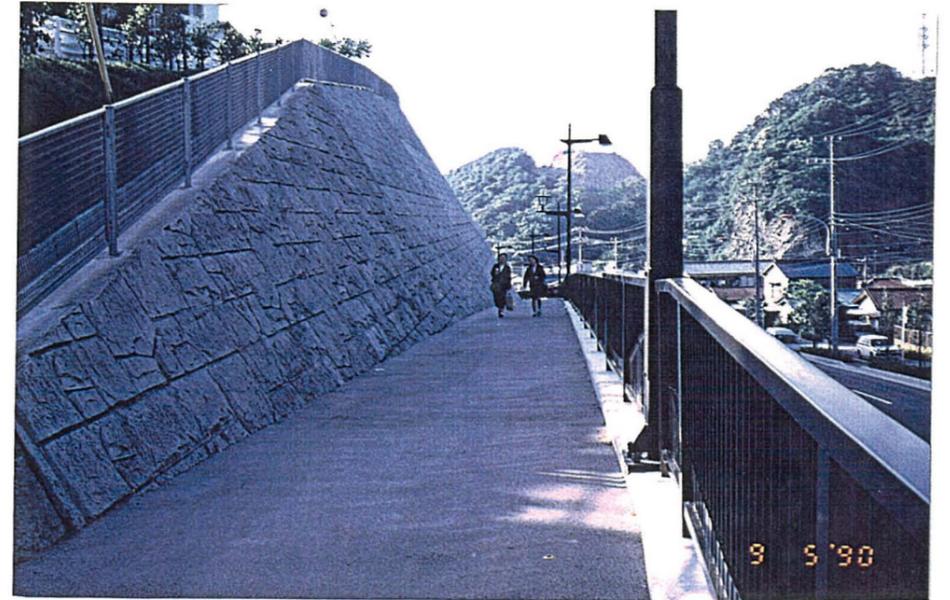
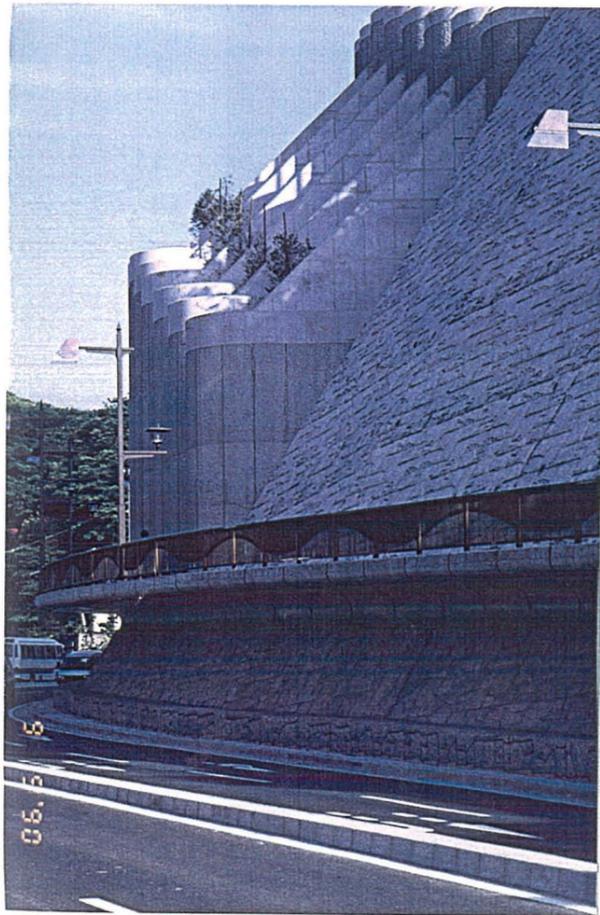
また、壁面に凹凸のリズムをつけ、凹の部分に市民参加の壁（生涯学習の壁）として用意している。



②. 神奈川県横須賀市 安浦下浦線整備事業

都市計画道路安浦下浦線が90年3月末にそれまでの2車線から4車線に拡幅されて開通した。このうち横須賀市岩戸地区の300mの斜面は、風化泥岩という弱い地質でがけ崩れの恐れがあり、しかも頂上まで宅地が造成されているため、慎重な擁護壁が施された。深礎擁壁方式といわれる筒状の壁は全国でも珍しく、筒と筒の間は植林している。

本事業は、全国街路事業促進協議会主催の第二回街路事業コンクールで景観デザイン賞を受賞した。



③. 神奈川県町田市 銀河歩道橋 (国道246号)

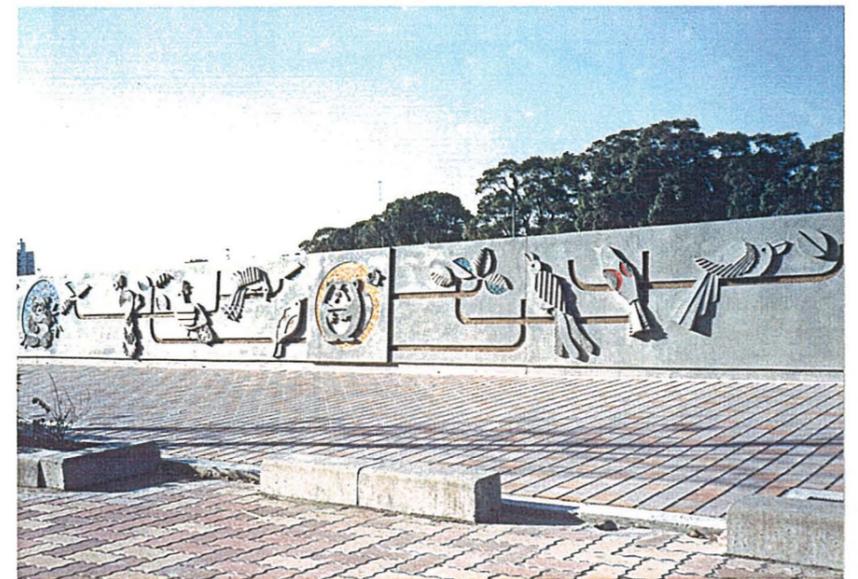
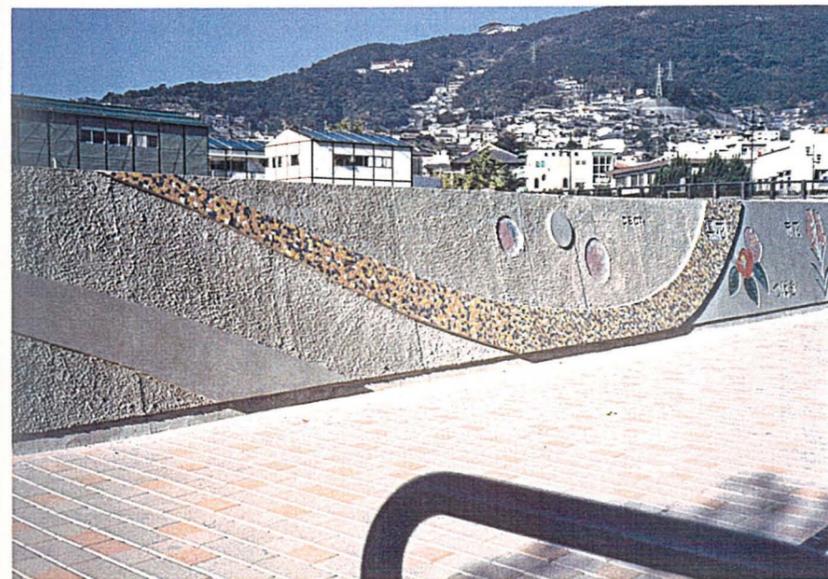
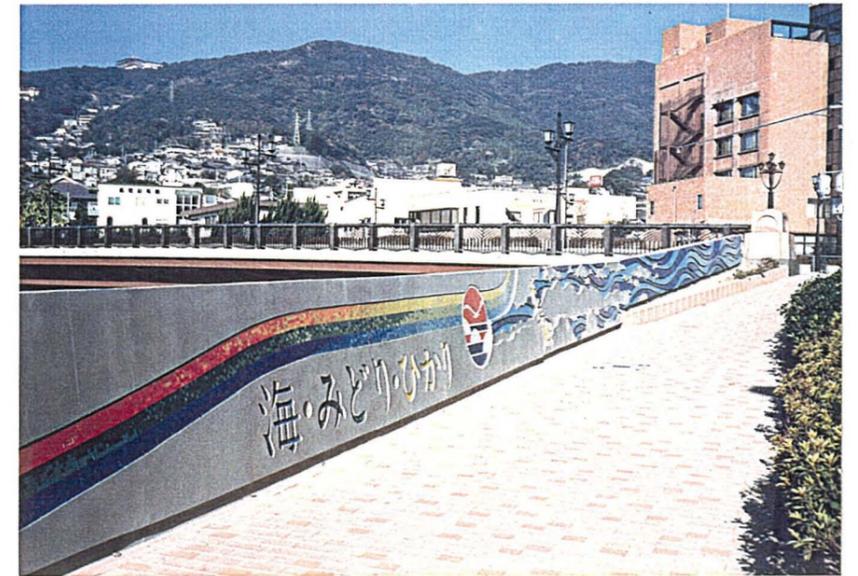
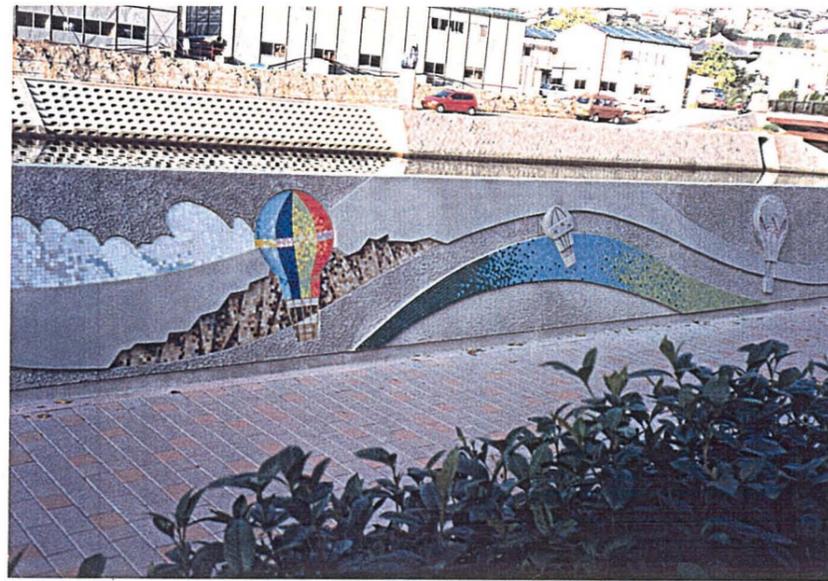
国道246号を横断する歩道橋である。橋の橋脚部分に織姫、彦星のレリーフをはじめ星座を型取ったレリーフ等を施している。



④. 長崎県佐世保市 佐世保川岸線

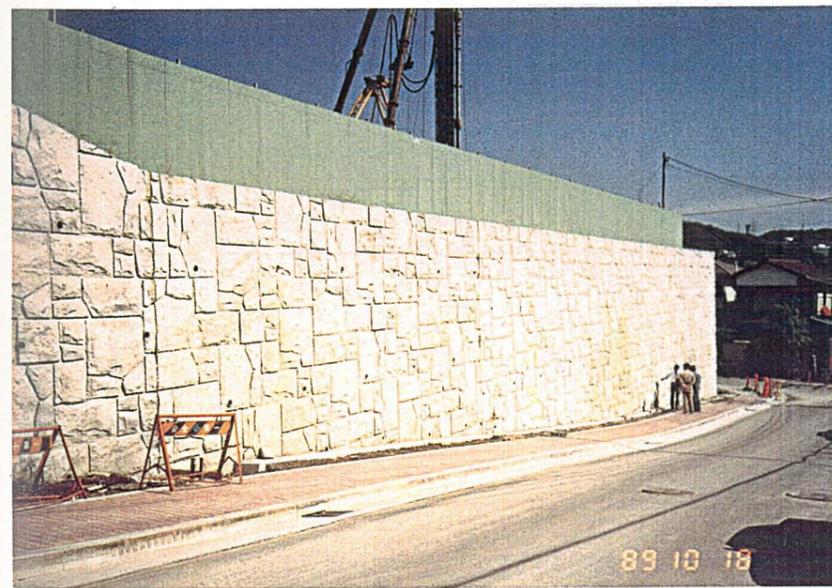
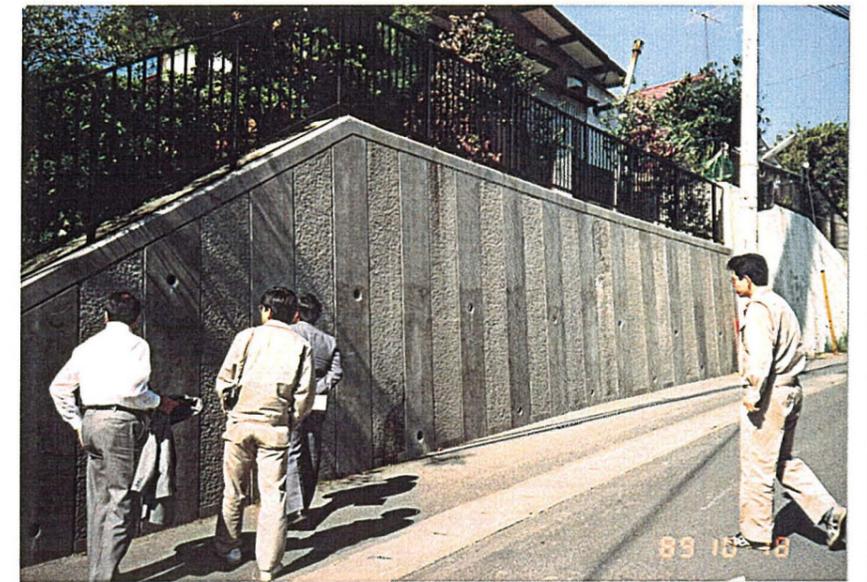
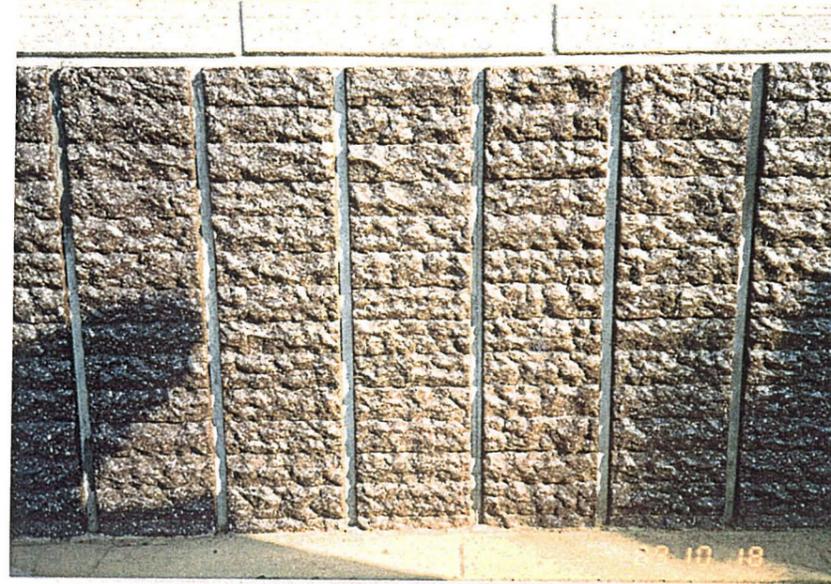
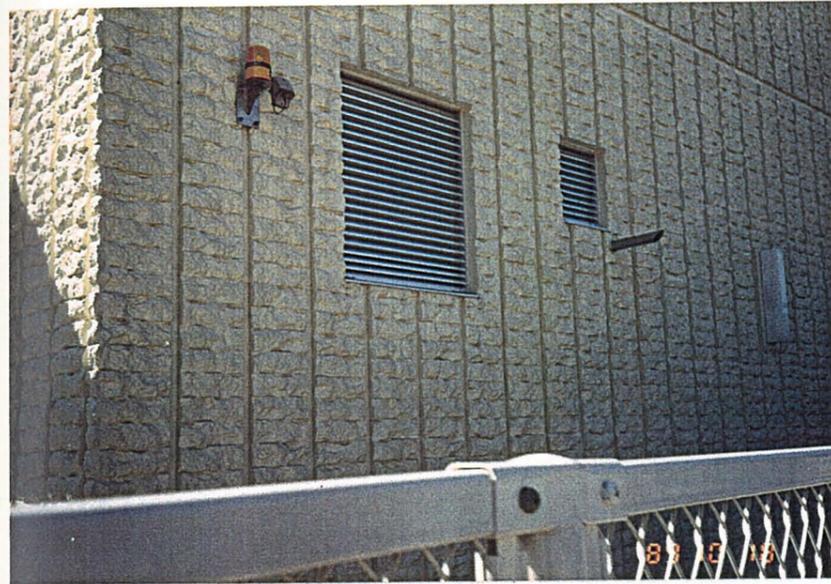
佐世保川に沿った街路において、市民の憩いの場として又ジョギングコースとして利用される健康保持の場として整備された。

護岸擁壁の道路側に、県花（つばき）市花（キョウチクトウ）等をモザイクタイル等を用いてあしらったアートレリーフ（プロムナードギャラリー）を施している。



<参考> (株)東横技研

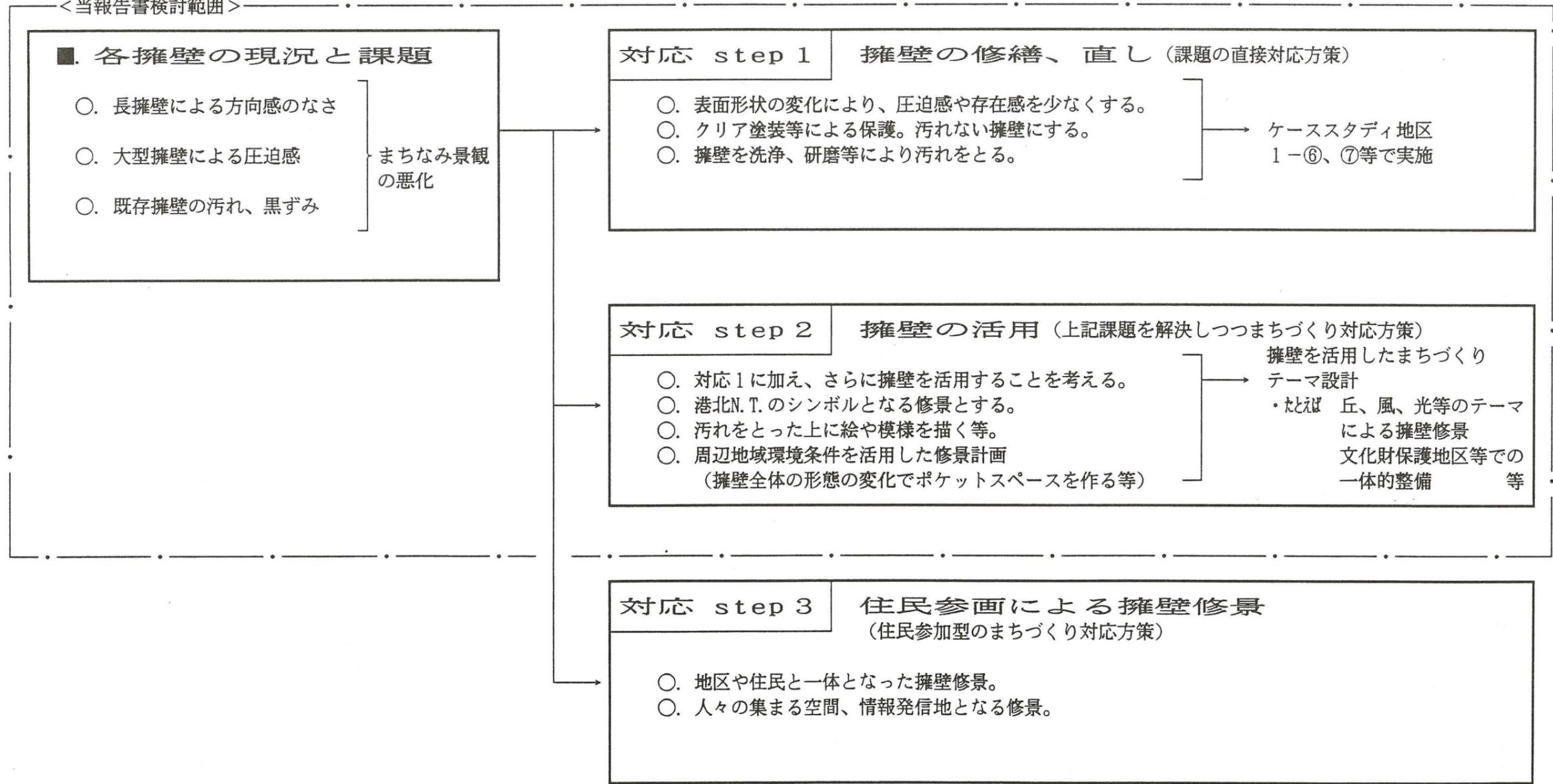
(株)東横技研によって施工された擁壁の現場見学会が、89年10月に行われた。化粧型枠によって施工された擁壁等と、一部は更に塗装処理を施されている。以下にその現場写真を示す。



(1). 課題の対応方策

- ・掘割方式の幹線道路において、コンクリートの直擁壁が、その汚れや大面積による圧迫感等から良好な都市景観づくりの妨げになっているのは、第Ⅱ章で整理したとおりである。
- ・個々の擁壁に対する修景方策を考える際に前提とする、擁壁全体に対する修景方策をまとめたものが以下に示すフローチャートである。

<当報告書検討範囲>



(2). 各擁壁の修景対応手法

- ・擁壁の修景手法は、第三章に挙げたペインティング修景、材料・テクスチャーの変化、植栽、形態の変更等が考えられるが、それぞれの擁壁に対応する手法を選びだすときに各擁壁を3ランクのグレードに分け、そのグレードに合わせた手法をあてはめることを考える。
- ・グレード1は課題対処の修景であり、主に住宅地内の擁壁でビスタポイント以外の擁壁がこれにあたる。手法としては、材料・テクスチャーの変化や植栽による修景が考えられる。

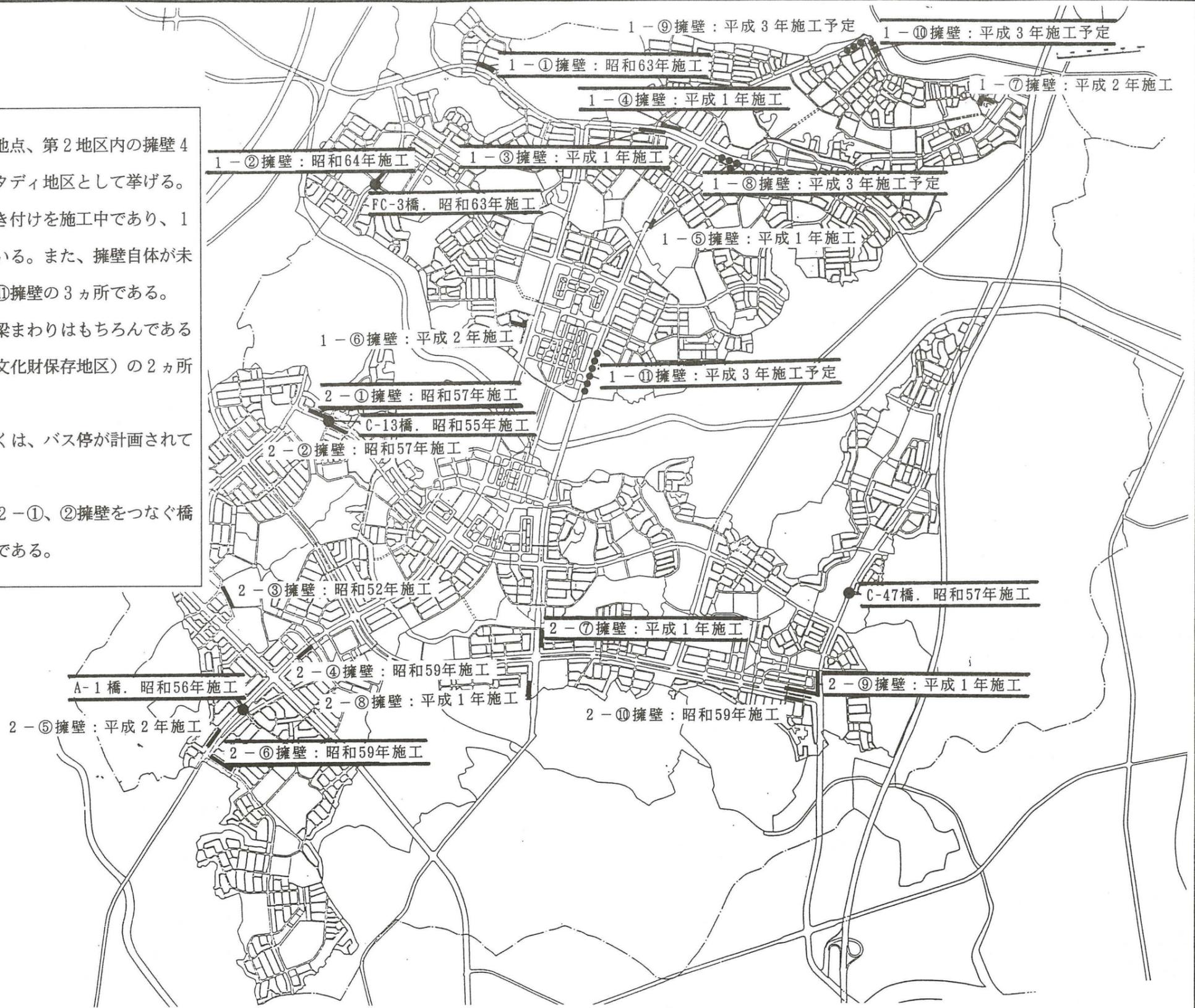
- ・グレード2はビスタポイントの修景であり、幹線道路に面する擁壁または商業用地や交通結節点などに位置する擁壁がこれにあたる。それぞれに丘、風、人、都市、光、水、星、鳥等をテーマに個性ある修景を施し、港北N.T.の“顔”やランドマークとなるような擁壁を目標として整備を図る。
- ・グレード3は複合的な修景であり、埋蔵文化財保存地区等で文化財の展示やサインなどを兼ねた修景が考えられる。
- ・それぞれのグレードに対応する手法と擁壁をまとめたものが下表である。

	修景の考え方	対応する修景手法	対応する擁壁	備考
グレード1 課題対処	<ul style="list-style-type: none"> ・課題対処の修景。 ・住宅地内、ビスタポイント以外の擁壁に対しての修景。 ・壁面の汚れ等の問題に対する修景。 	<ul style="list-style-type: none"> ・材料、テクスチャーの変化による手法 (目地入れ、はつり、自然石風化粧型枠による打ち込み等) ・植栽による手法 (前面に植樹する、ネットを掛けつた等を這わす) 	1-⑥ 1-⑦ 1-⑩	1-⑥、1-⑦、 1-⑩は施工中
グレード2 テーマ性修景	<ul style="list-style-type: none"> ・幹線道路、ビスタポイントの擁壁に対しての修景。 ・丘、風、人、都市、光、水、星、鳥等のテーマを基に个性的でランドマークとなり、港北N.T.のイメージをつくり出すような修景。 ・方向性を出させるサイン的な考えをもった修景。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ペインティング修景による手法 (ペイント、タイル、吹きつけ、はつり等) 	1-①、1-②、1-③ 1-④、1-⑧、2-① 2-⑥、2-⑦、2-⑨	
グレード3 複合的修景	<ul style="list-style-type: none"> ・埋蔵文化財保存地区等において地区や地区内施設と複合的に修景する。 ・文化財の展示やサインを兼ねた壁面修景 	<ul style="list-style-type: none"> ・ペインティング修景による手法 (タイル、はつり、コンクリートレリーフ等) ・展示ショーケース、強化ガラス等による断層展示 ・形態の変更による手法 	1-⑩	

□. ケーススタディ作業

●. ケーススタディ地区の位置

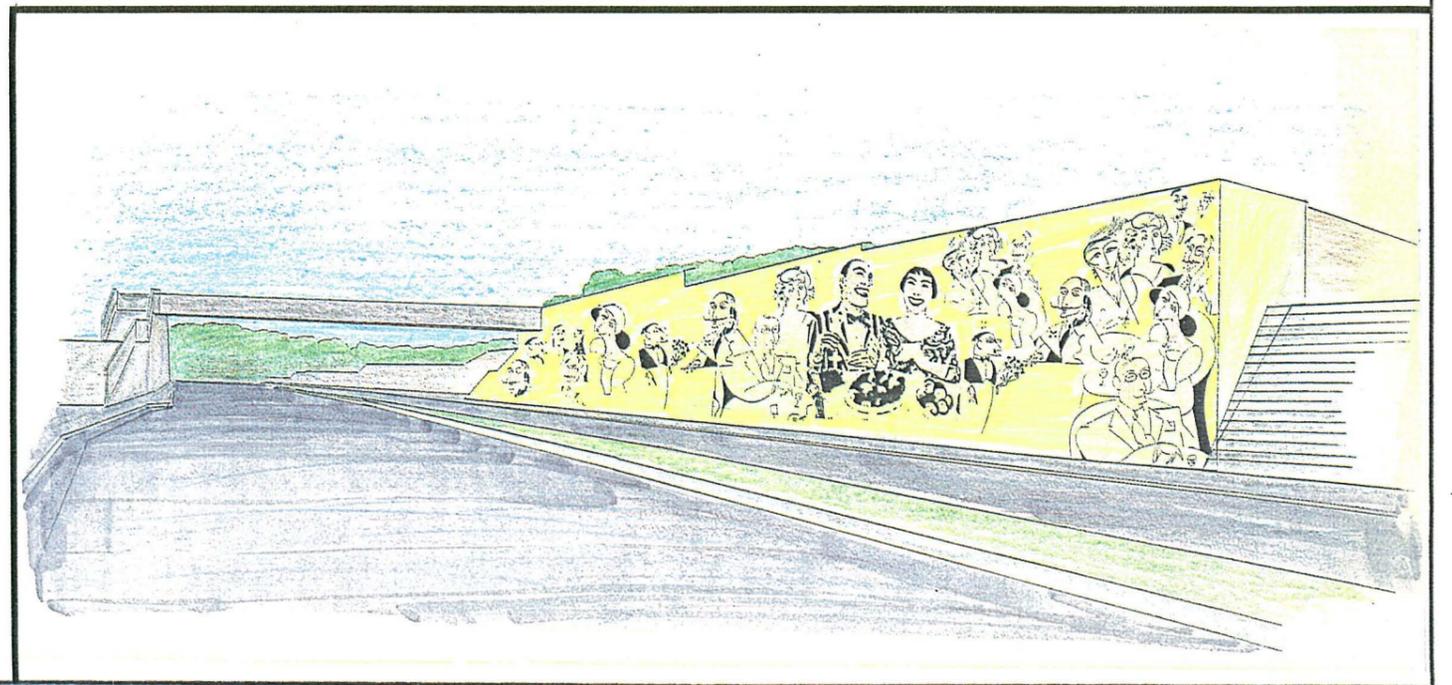
□. 実際に修景を行う場所として、第1地区内の擁壁9地点、第2地区内の擁壁4地点、橋梁まわりで4地点の計17地点をケーススタディ地区として挙げる。このうち、第1地区内の1-⑥擁壁は御影石調の吹き付けを施工中であり、1-⑦擁壁は石積み風の化粧型枠による施工が済んでいる。また、擁壁自体が未施工であるのは、同じく第1地区内の1-⑧、⑩、⑪擁壁の3ヵ所である。官民区別では、公共用地内に位置しているのは、橋梁まわりはもちろんであるが擁壁では1-②擁壁（運動広場）と1-⑪（埋蔵文化財保存地区）の2ヵ所である。橋梁まわりについては、現在バス停がある場所もしくは、バス停が計画されている場所の中から選んでいる。FC-3橋は1-②擁壁に接続しており、C-13橋は2-①、②擁壁をつなぐ橋であり、それぞれ一体的に考えることができる場所である。





擁壁修景：1-①

		1-①	1-①の現状と課題
要素 I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの外側 向かいにバス停があり、横断歩道橋がかかっている 	<ul style="list-style-type: none"> 第1地区を東西につなげる幹線道路の西側に位置し、国道246号方面から入って最初にある大型擁壁である。 大きなカーブの奥に位置しているためどちらの方向から来た車にも遠くからよく目立つ。 正面はバス停となるため、バスを待つ人に見えることも考慮すべきである。
	視点の位置	(1)正面 (バス停より) (2)ななめ横水平 (車) (3)ななめ上 (歩道橋)	
	スピード	(1)0 km/h (2)20~60 km/h (3)4~8 km/h	
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	テーマと手法 <ul style="list-style-type: none"> テーマ：人 (顔) 手法：ペイント 明るく楽しげな人の顔を描き、N.T.の街としての明るさを表現した。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	昭和63年施工	
	官民区別	民有地	

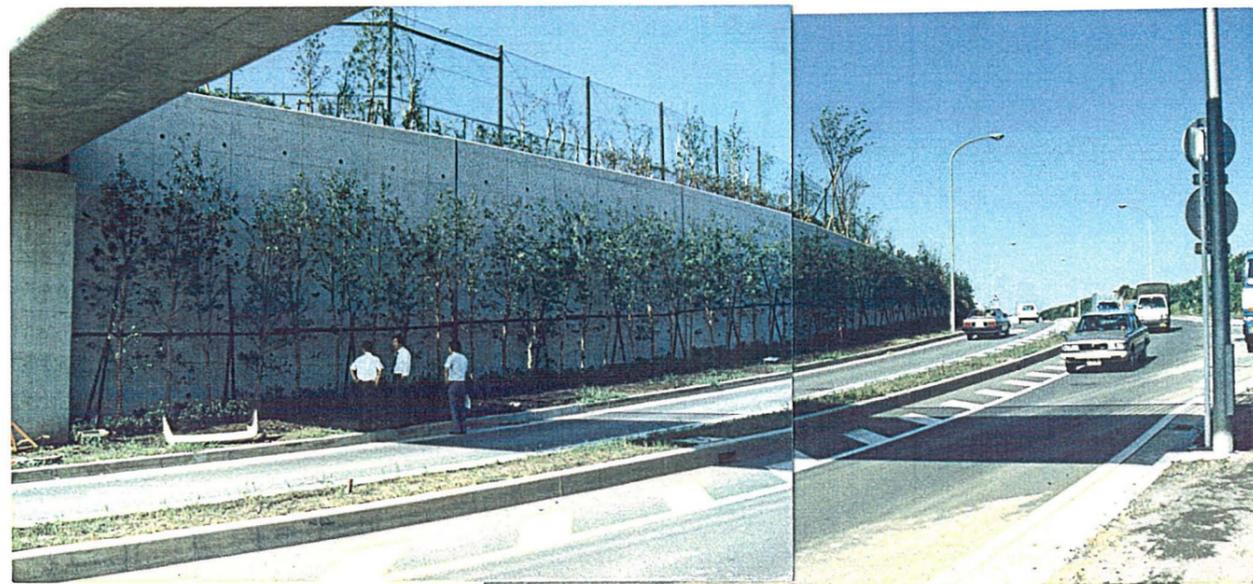




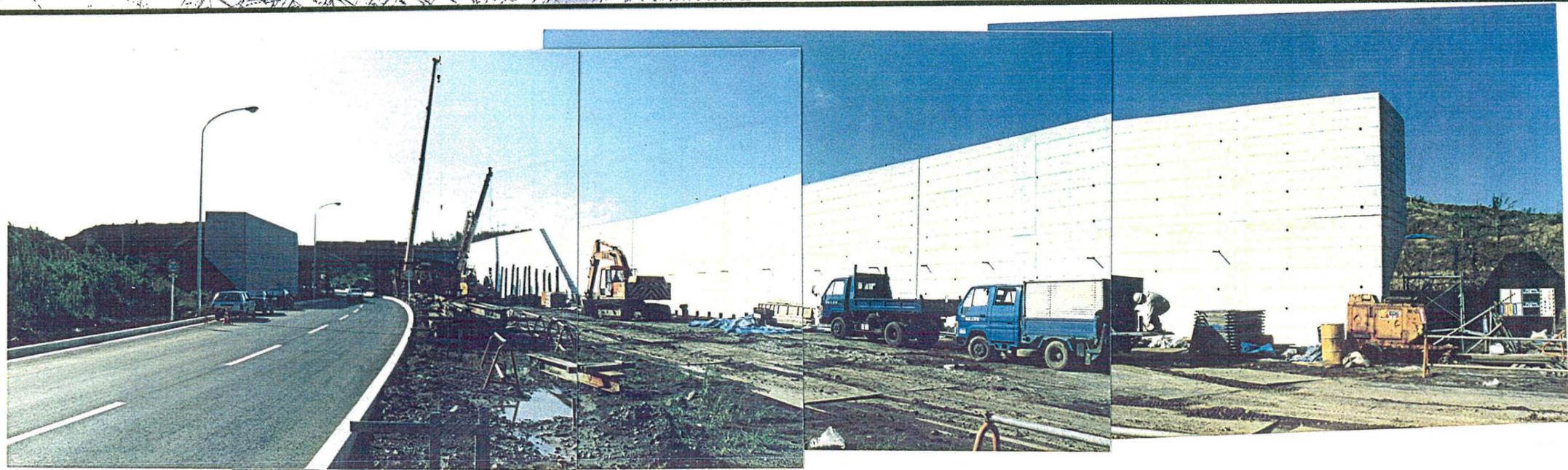
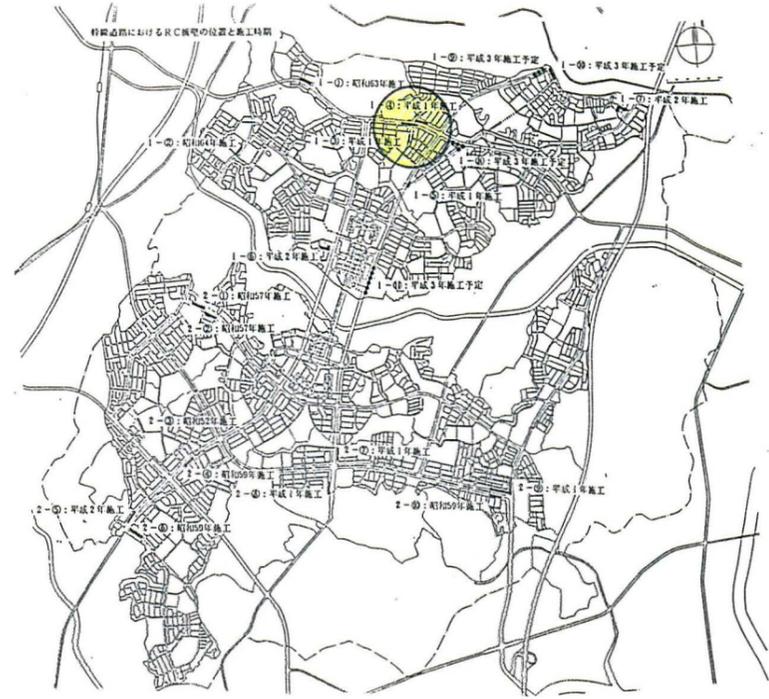
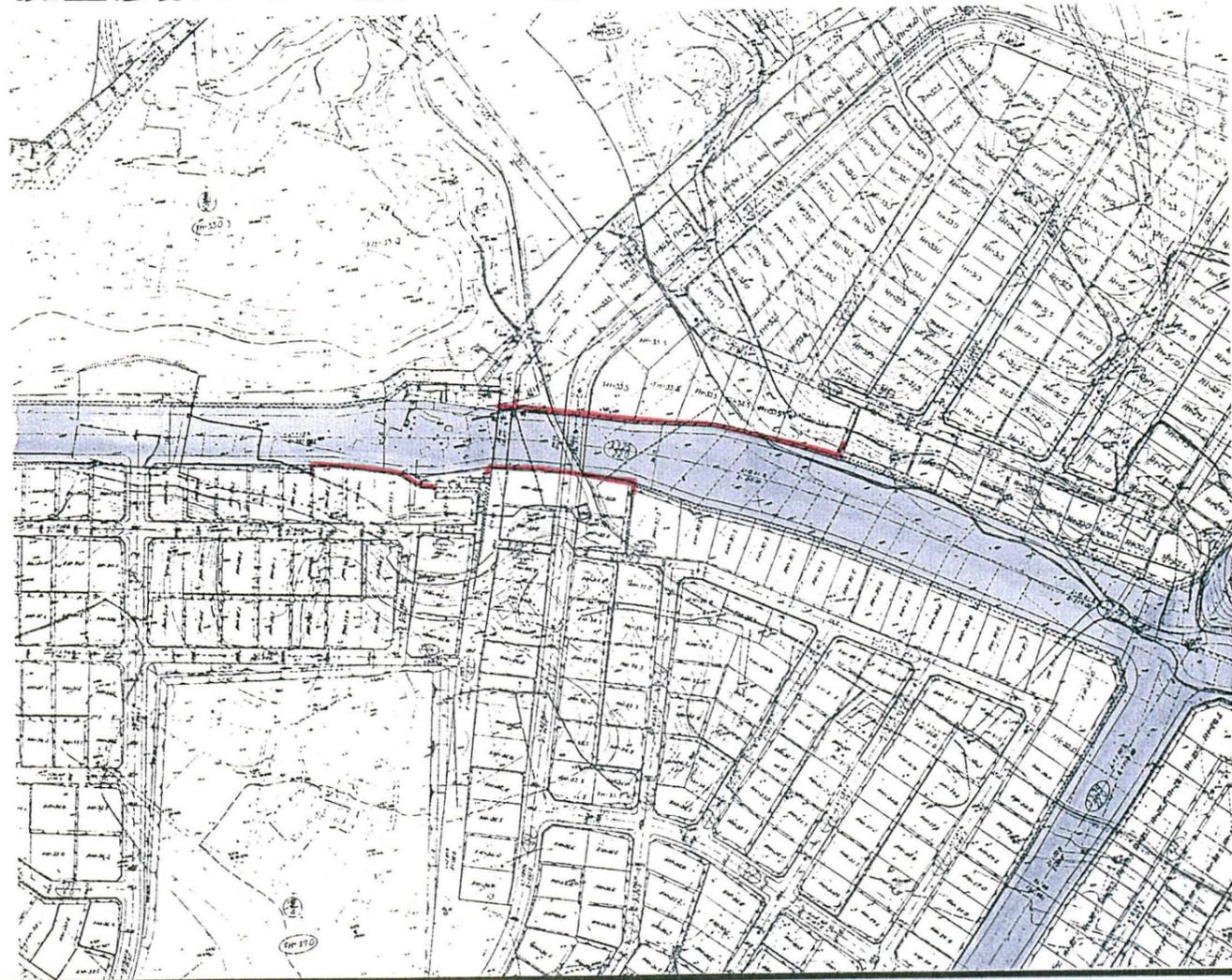
要素Ⅱ	土地利用	運動広場	テーマと手法 ・テーマ：緑 ・手法：植栽、ペイント (1)擁壁の上にネットを掛け、つた等を這わす。 (2)植栽に合わせ、絵を描くもしくは色をつける。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	昭和64年施工	
	官民区別	公共用地(運動広場)	

擁壁修景：1-②

		1-②	1-②の現状と課題
要素Ⅰ	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの内側 なだらかな坂 向かいにバス停 横断歩道橋 	<ul style="list-style-type: none"> 坂道でカーブの内側のため、車からは見えにくい位置にある。 前面は植樹されており、大掛かりな工事は行いにくく、又、育ち方によっては壁をほとんど隠してしまう可能性がある。よって、補助的な修景で充分であるともいえる。 ただし、公共用地なので思い切った修景をすることも考えられる。
	視点の位置	(1)正面(バス停より) (2)斜め上もしくは下(車) (3)斜め上(歩道橋)	
	スピード	(1)0 km/h (2)20~60 km/h (3)4~8 km/h	



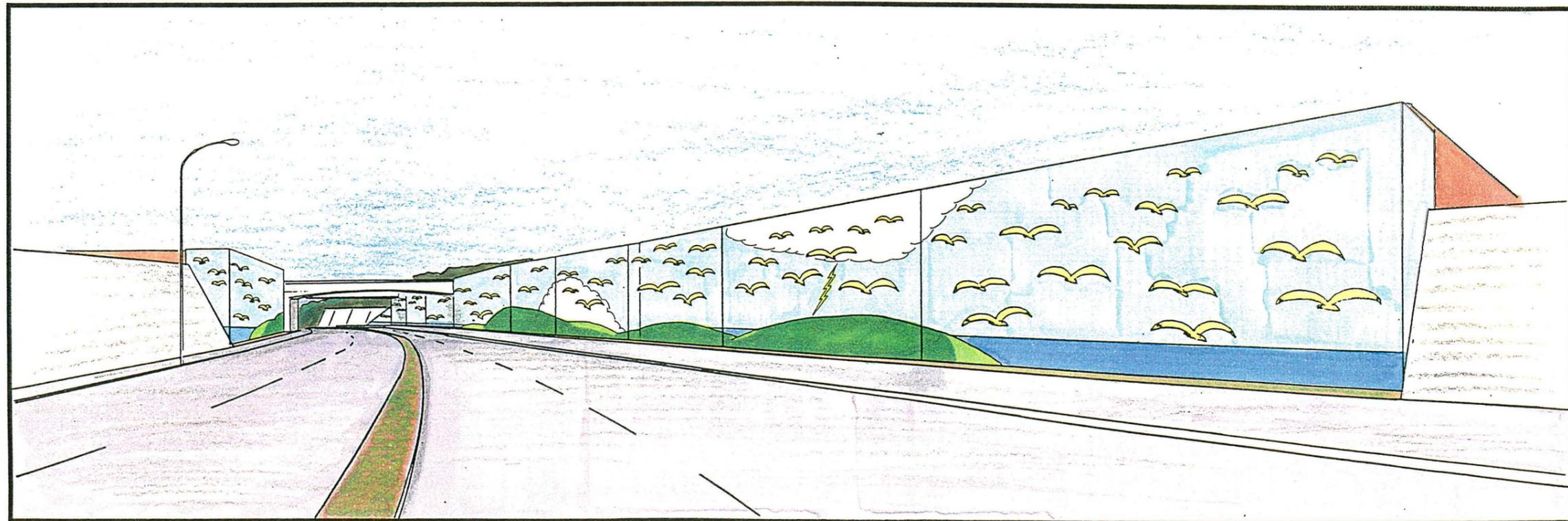
擁壁修景：1-③，1-④



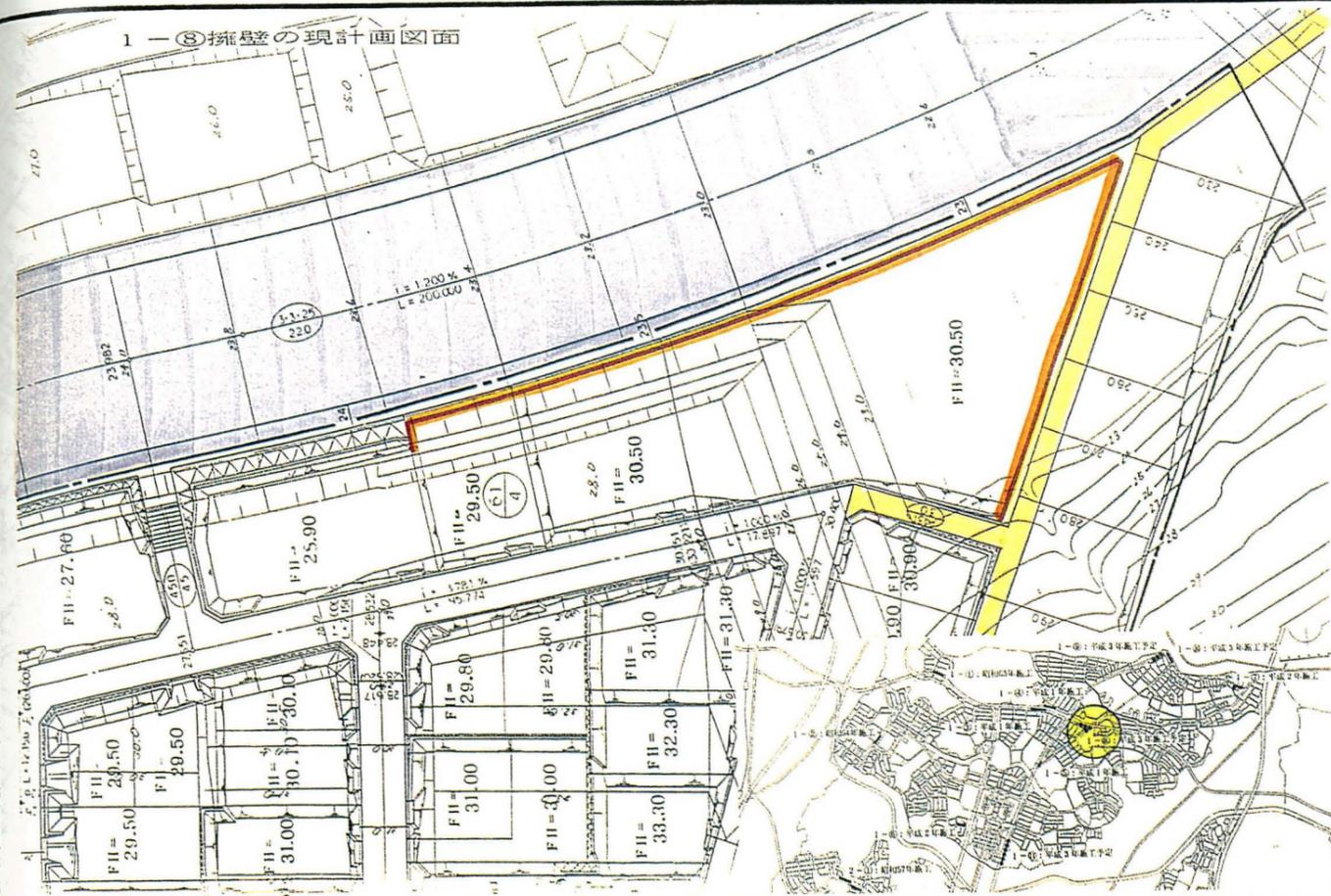
擁壁修景： 1 - ③, 1 - ④

		1-③	1-③の現状と課題
要素 I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの内側 歩道橋と道路橋の2本が架かる 向かいに1-④壁がある 	<ul style="list-style-type: none"> 両側に壁が立ち、橋も2本架かるためトンネルのような場所である。 当擁壁はカーブした道の内側であり、壁面は見えにくく存在感だけ強く出ている。 壁面がよく見えるのは、歩道橋の上からであるが、道路景観として1-④壁との統一感を持たせることも必要である。 また、道路橋はすでに石造風の仕上げが施されており、修景にはそれも考慮すべきである。
	視点の位置	(1)斜め横水平(車) (2)斜め上(歩道橋)	
	スピード	(1)20~60km/h (2)4~8km/h	
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	<p>テーマと手法</p> <ul style="list-style-type: none"> テーマ：鳥と空 手法：ペイント トンネル状になっているので開放感を持たせる修景を考えた。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	平成1年施工	
	官民区別	民有地	

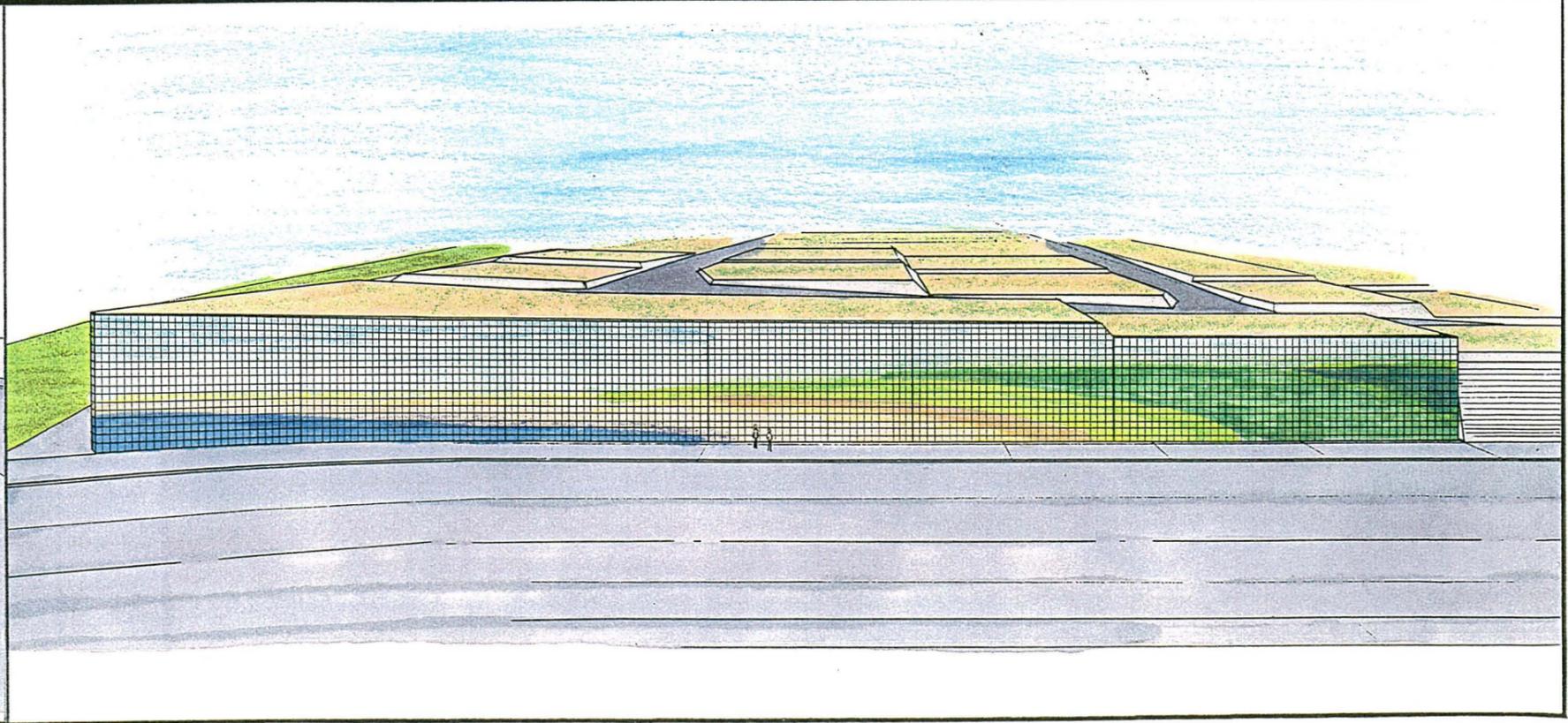
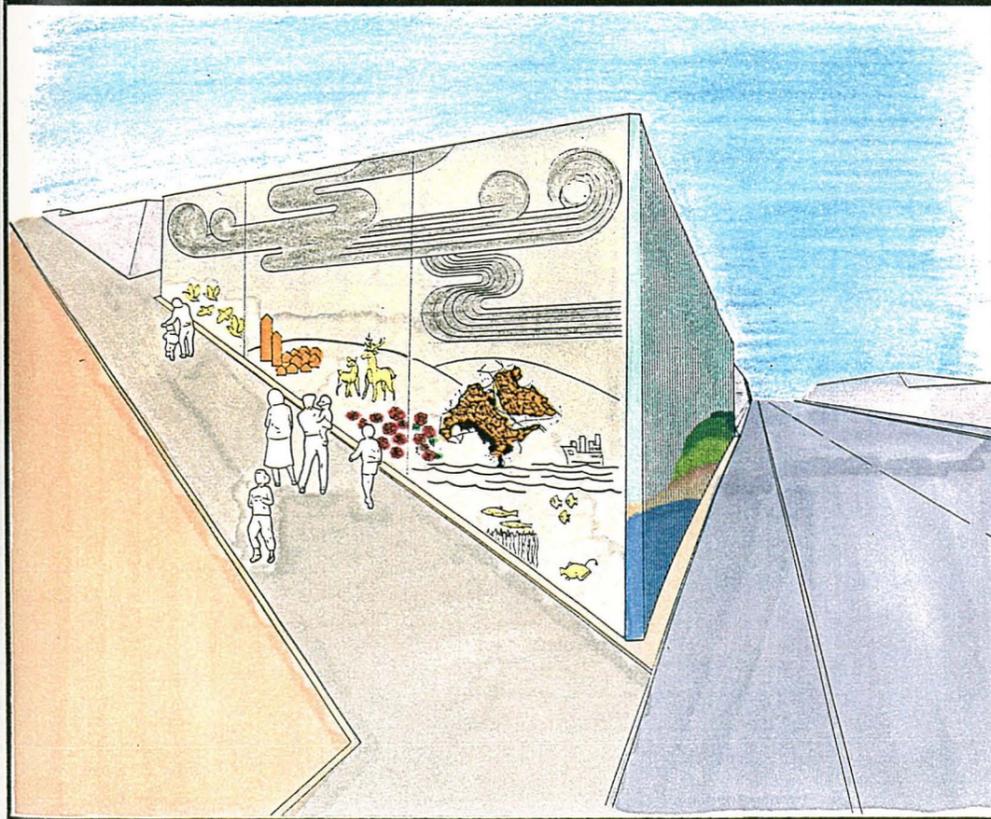
		1-④	1-④の現状と課題
要素 I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの外側 向かいに1-③壁がある 歩道橋と道路橋の2本が架かる 	<ul style="list-style-type: none"> 1-③の向かいであるが、こちらはカーブ曲がり際の外側であり車から目立つ位置にある。 1-③壁と一体的な修景を考えるべきである。 また、道路橋はすでに石造風の仕上げが施されており、修景にはそれも考慮すべきである。
	視点の位置	(1)斜め横水平(車) (2)斜め上(歩道橋)	
	スピード	(1)20~60km/h (2)4~8km/h	
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	<p>テーマと手法</p> <ul style="list-style-type: none"> テーマ：鳥と空 手法：ペイント トンネル状になっているので開放感を持たせる修景を考えた。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	平成1年施工	
	官民区別	民有地	

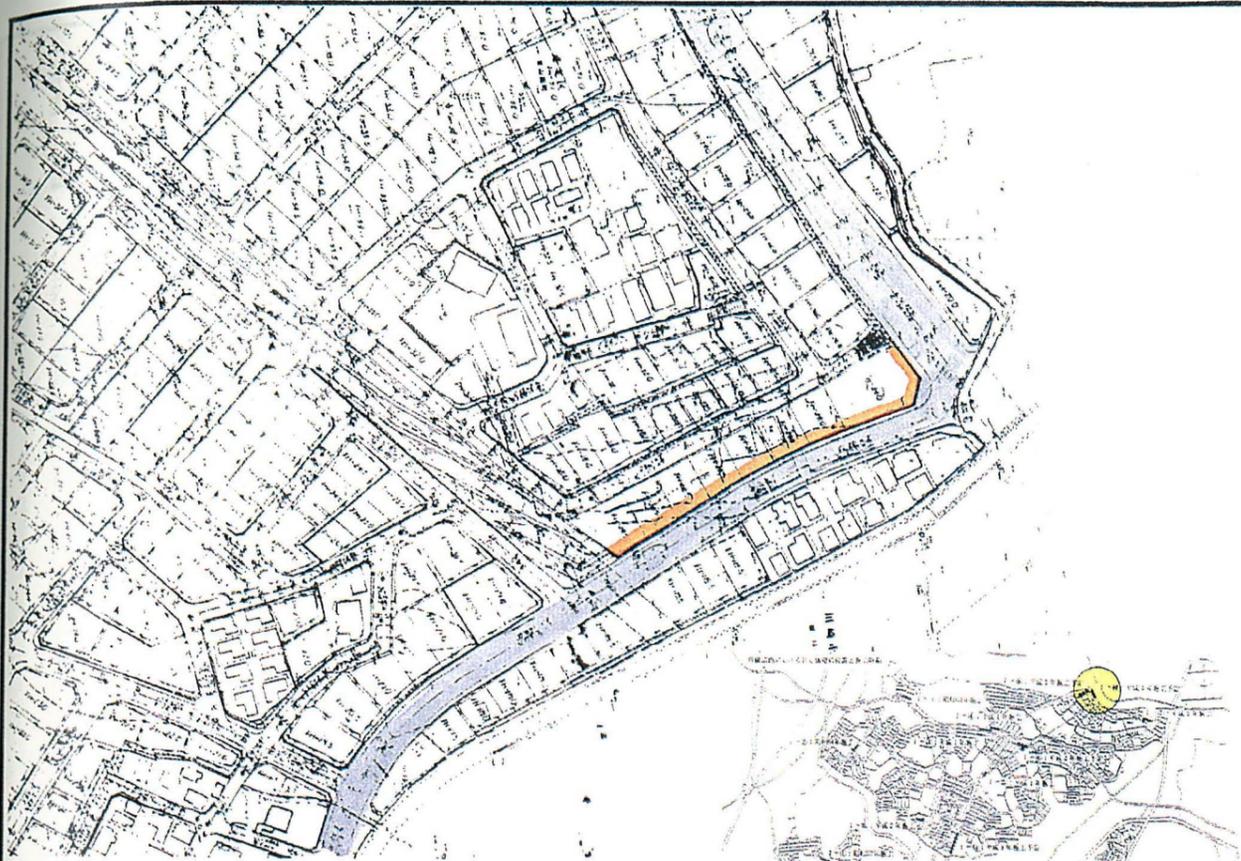


擁壁修景：1-⑧



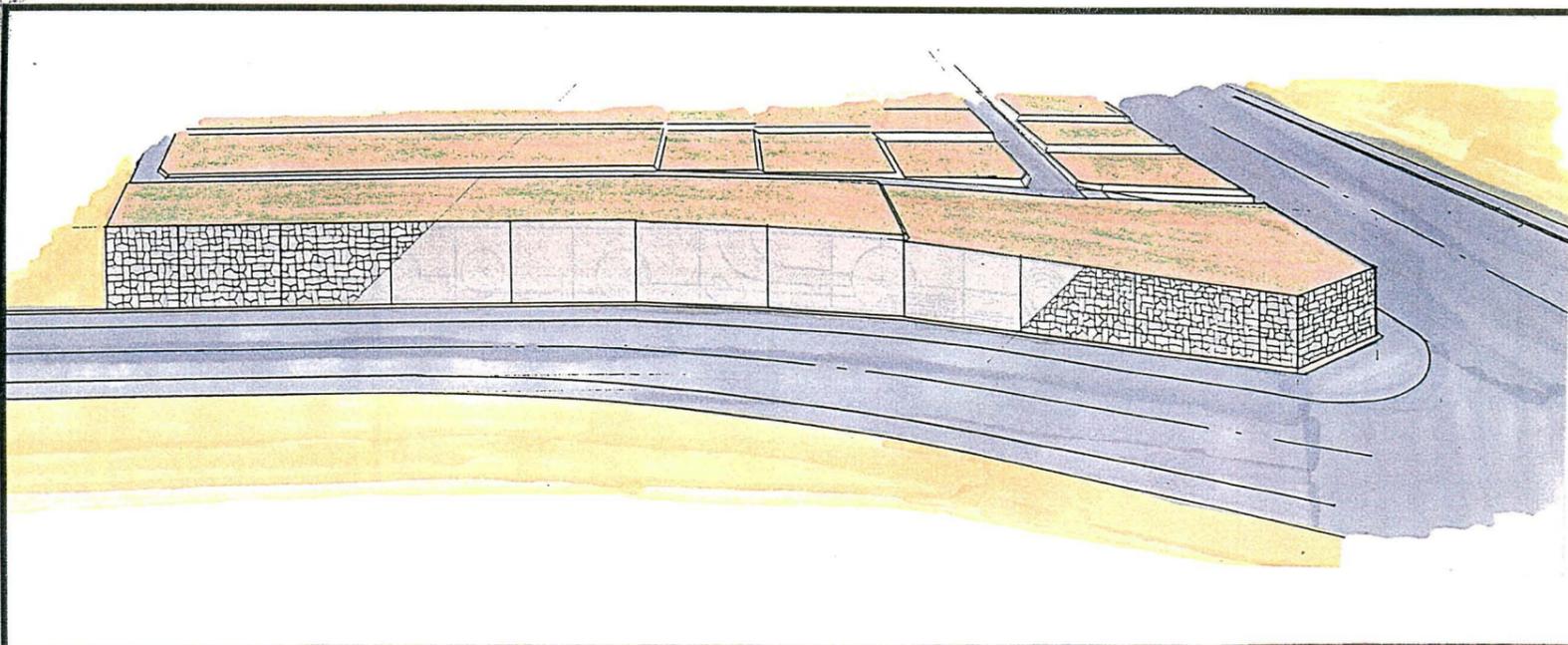
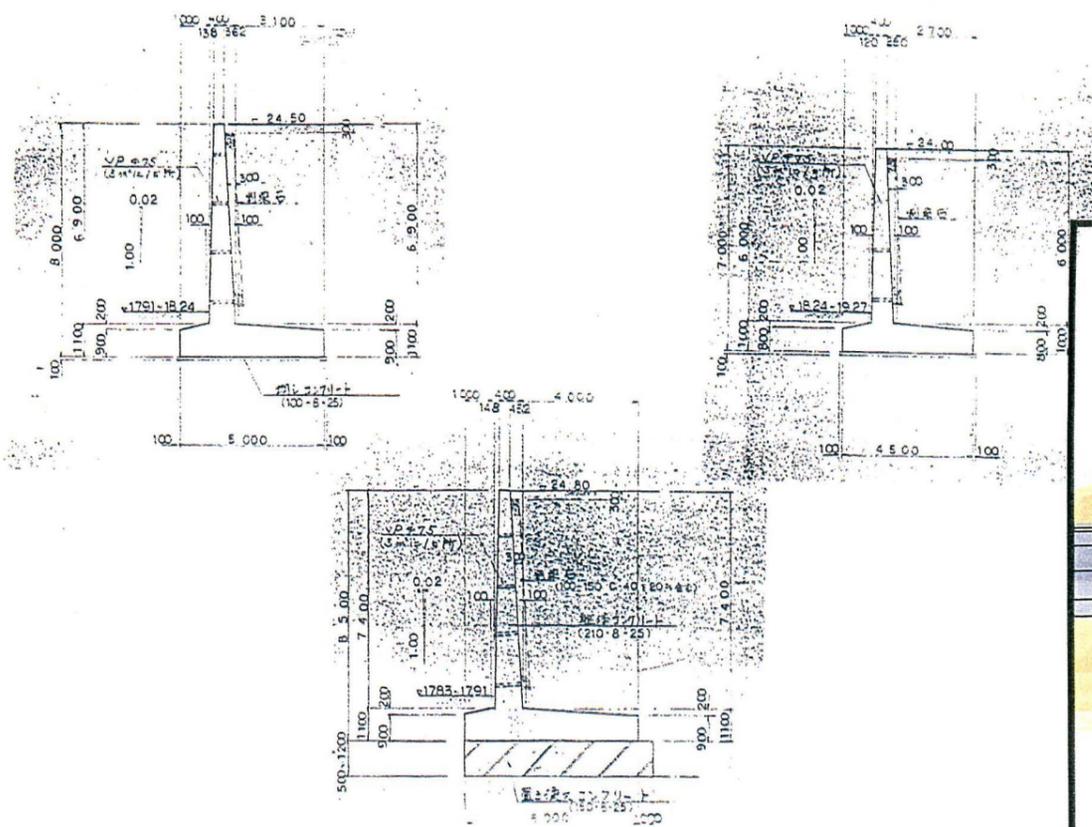
		1-⑧	1-⑧の現状と課題
要素 I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> ゆるやかなカーブの外側 なだらかな坂道 鋭角に回り込んで歩専道に接する 	<ul style="list-style-type: none"> 車道側は遠くからも目立つ位置にあり面積も大きい。 回り込んだ歩専道側はかなりの坂道となっているが、歩行者が手で触れ、見て楽しめるような修景を考えるべきである。 未施工なので、ある程度思い切った手法も可能と思われる。
	視点の位置	(1)斜め上もしくは下(車) (2)正面もしくは下(歩専道)	
	スピード	(1)20~60km/h (2)2~8 km/h	
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	テーマと手法 <ul style="list-style-type: none"> テーマ：海と丘 手法：タイル貼り 擁壁自体は北を向いており、常に影になる面であるので色鮮やかで明るい色調とする。 横浜港から港北N.T.へつづく海から丘への景色を表現した。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	平成3年施工予定	
	官民区別	民有地	



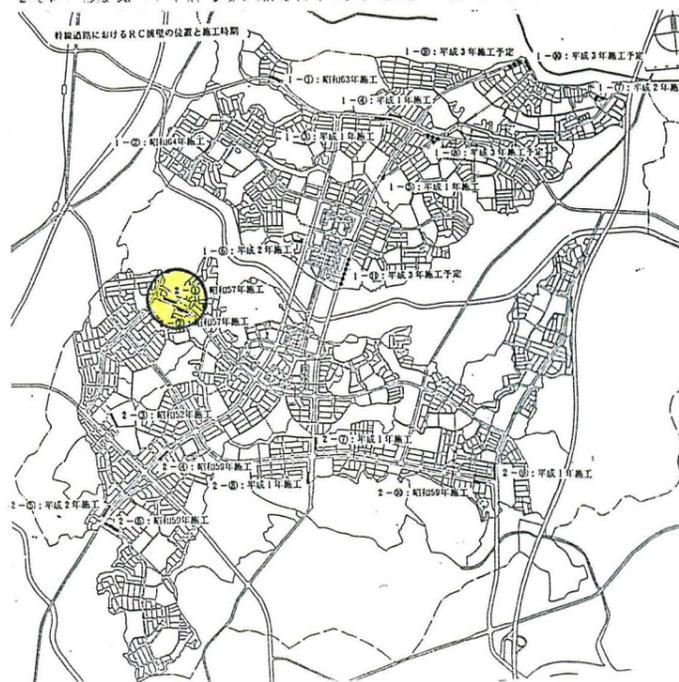
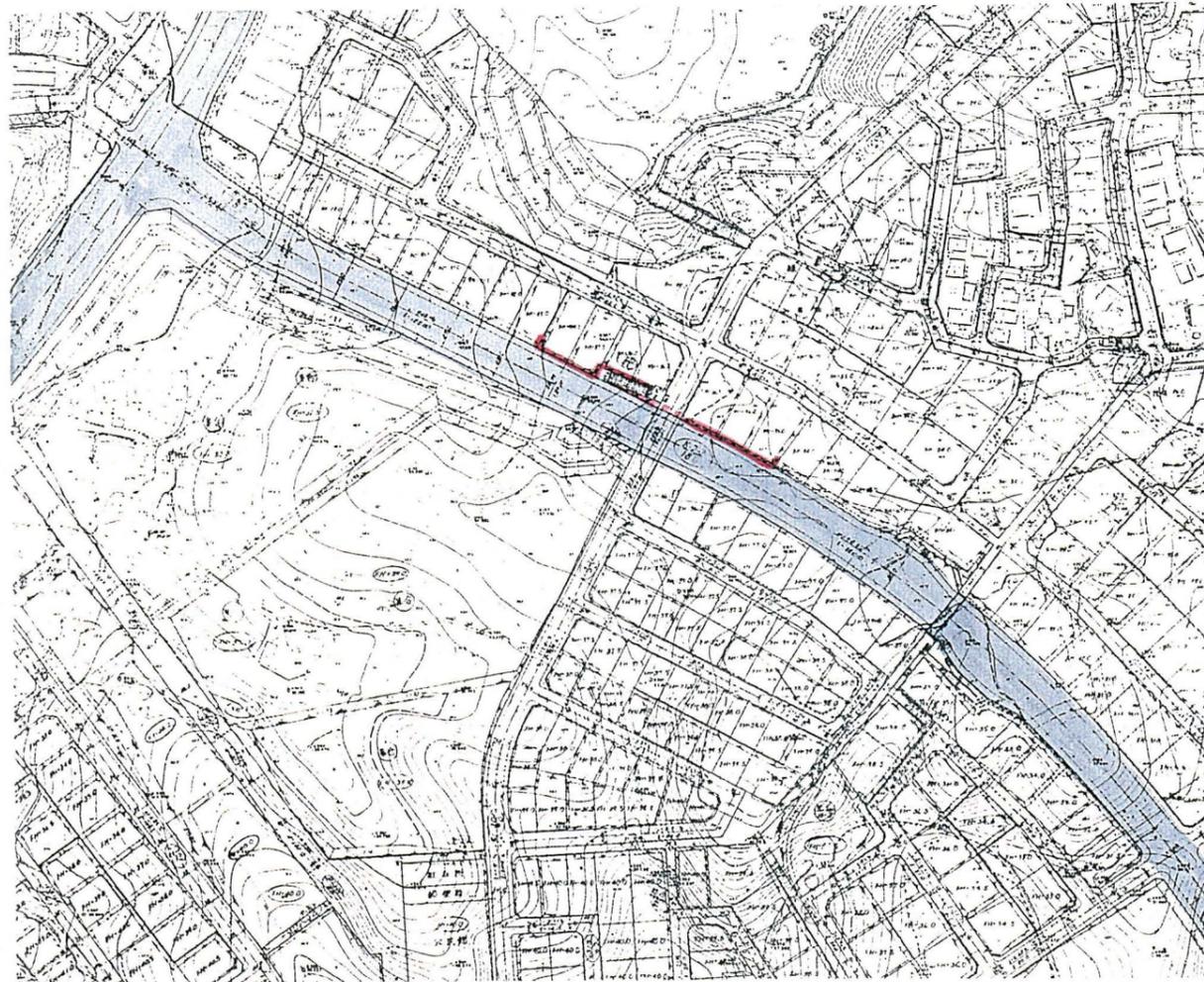


擁壁修景 : 1 - ⑩

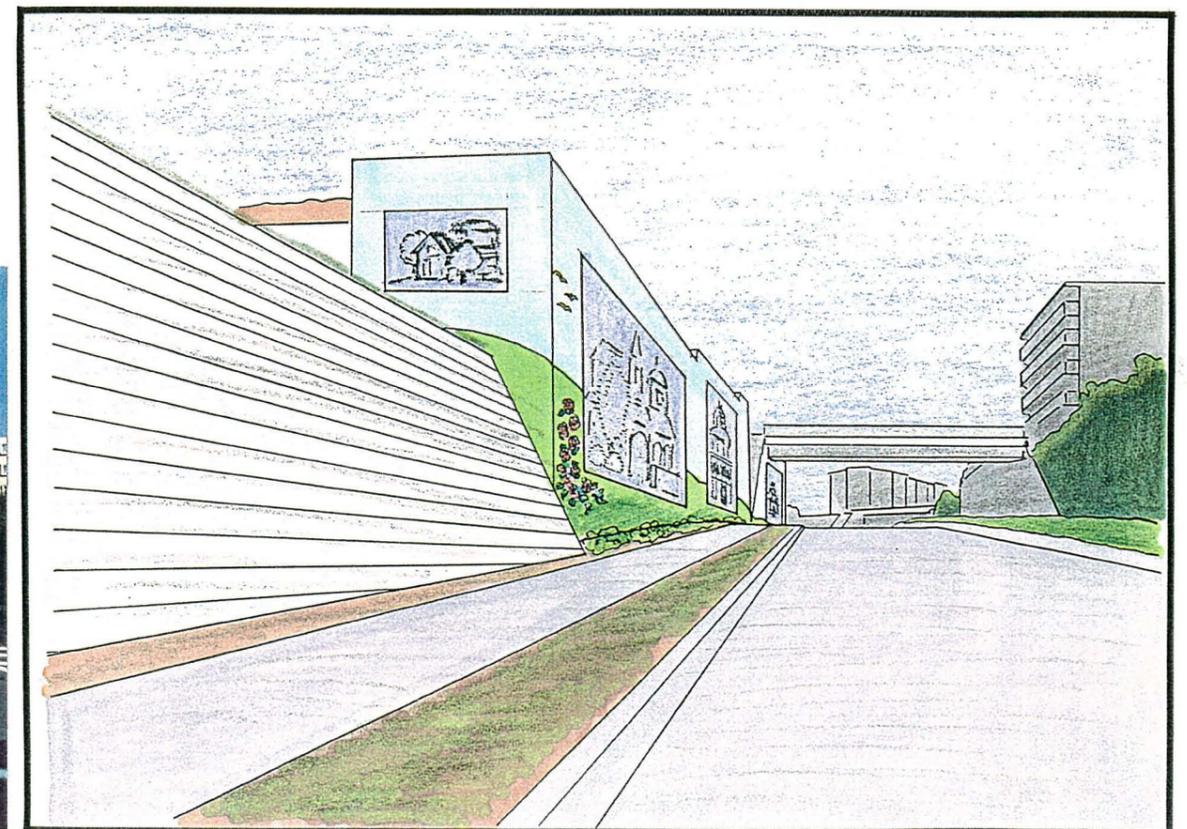
		1-⑩	1-⑩の現状と課題
要素 I	ビスタ	・ゆるいカーブの外側 ・端は交差点の角に回り込んでいる	<ul style="list-style-type: none"> ・交差点に回り込んでいる。 ・港北N.T.の北端であり、周囲は住宅地であるため、特に目立たせる必要はないと思われる。ただし、壁面が大きいため、圧迫感に対する配慮が必要と思われる。 ・未施工地点である。
	視点の位置	(1)斜め横水平(車) (2)交差点隅きり部は正面(車)	
	スピード	(1)(2) 0~60km/h	
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	<p>テーマと手法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テーマ：- ・手法：石垣風化粧方枠 ・石垣風の仕上げとし、石調の色づけも行う。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	平成3年施工予定	
	官民区別	民有地	

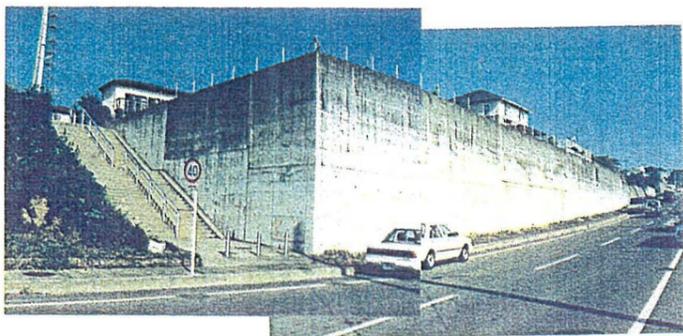
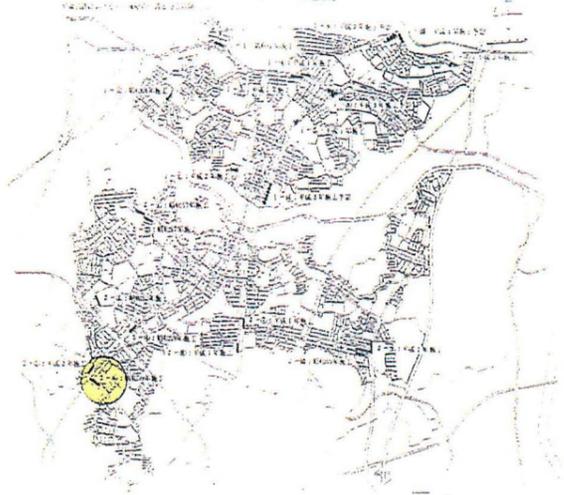
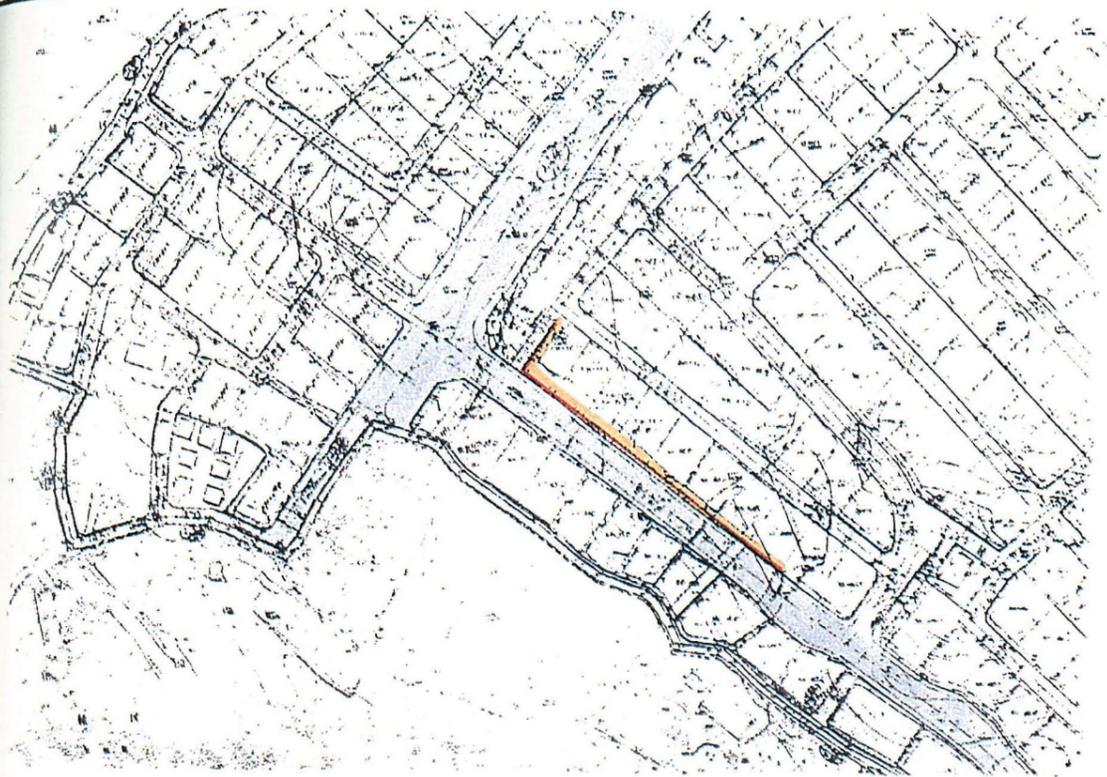


擁壁修景：2-①



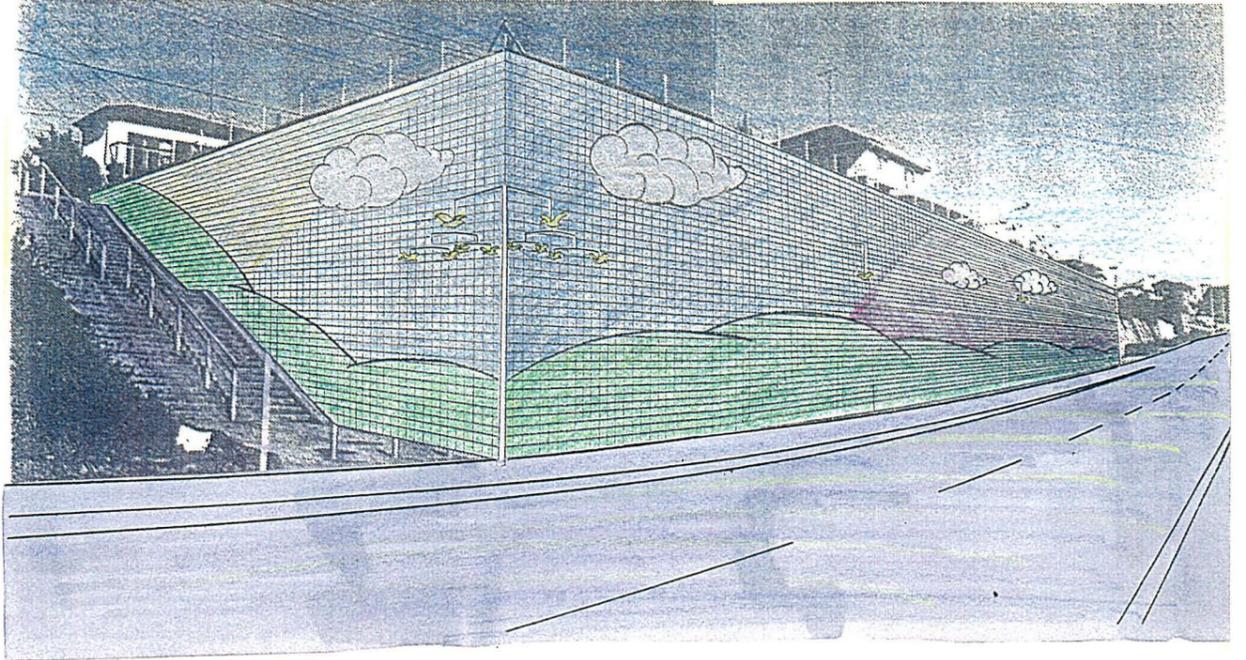
		2 - ①	2 - ① の現状と課題
要素 I	ビスタ	・直線道路で坂道に面している ・道路橋が架かっている	・西側から登る坂道の途中にあり、多少上からのしかかるような圧迫感を与えるが、壁自体はそれほど目立つ位置にはない。
	視点の位置	(1)斜め上もしくは下(車)	
	スピード	(1)20~60km/h	
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	テーマと手法 ・テーマ：住 ・手法：ペイント ・何箇所かに“住”をテーマとした絵を数点描くポイント修景。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	昭和57年施工	
	官民区別	民有地	



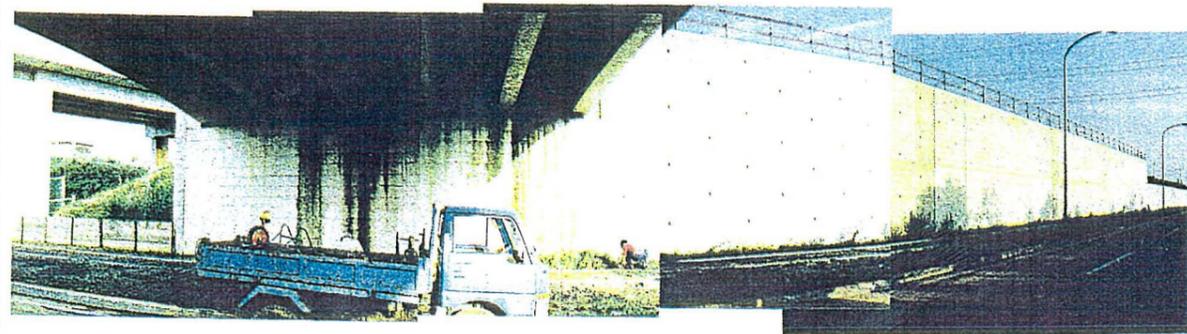
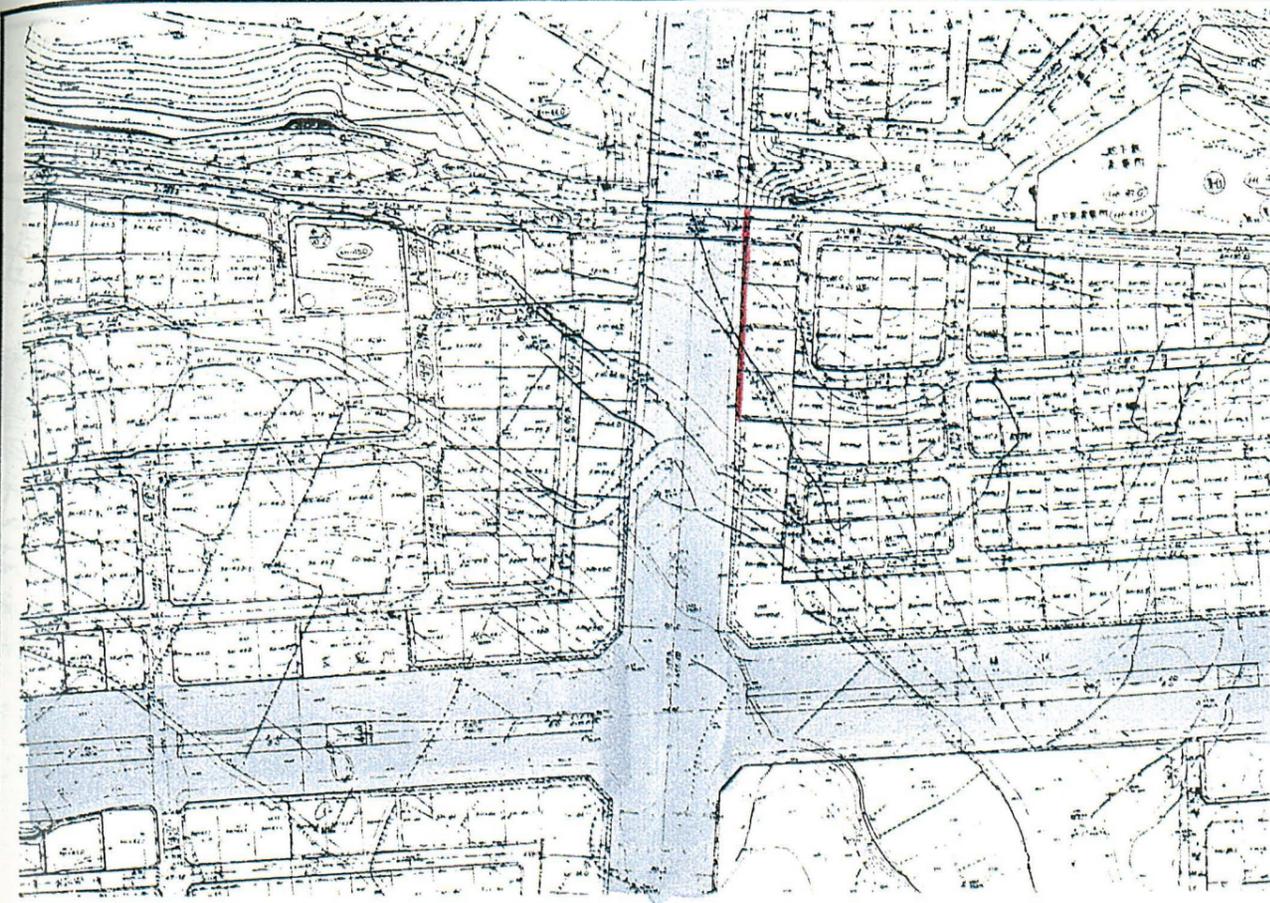


擁壁修景：2-⑥

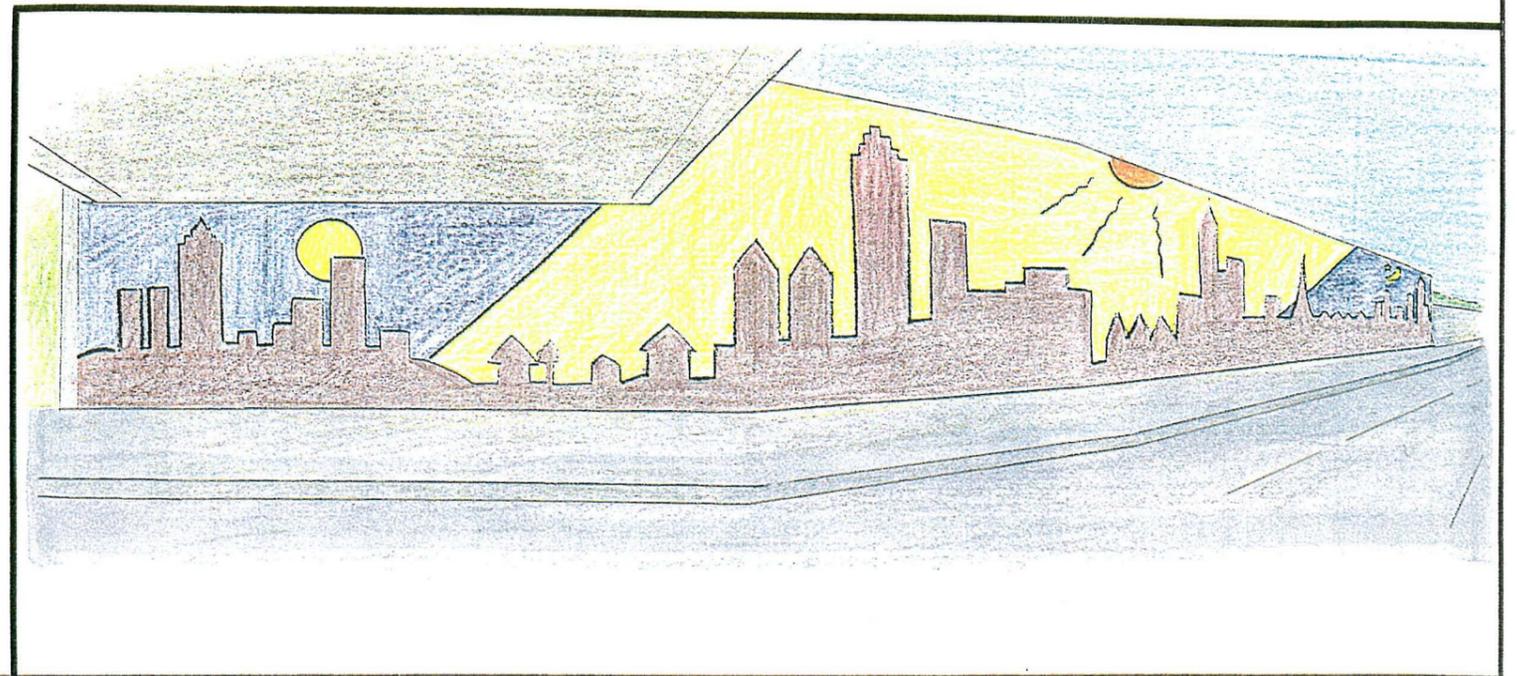
		2 - ⑥	2 - ⑥ の現状と課題
要素 I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路でゆるやかな坂道に面している L字に回り込んだ横に階段がついている 	<ul style="list-style-type: none"> 他の地点に比べて交通量の少ない場所であり、戸建住宅地内である。 回り込んだ壁が広い階段に接しており歩行者との接触が多いと思われる。
	視点の位置	(1)斜め上もしくは下(車) (2)上側、斜め下側(歩行者)	
	スピード	(1)20~60km/h 自動車 (2)0~8 km/h 歩行者 (3)10~20km/h 自転車	
		テーマと手法	
要素 II	土地利用	住宅地	<ul style="list-style-type: none"> テーマ：丘と空 手法：型紙式ペイント, モニュメント 港北N.T.のイメージであり、南斜面となる当地点の景観より、丘をテーマとして丘の上に広がる空、雲をペイント(型紙塗装)で表現する。 風で動くモニュメント(鳥のモビール等)を配置することも考えられる。
	道路種別	補助幹線道路	
	施工時期	昭和59年施工	
	官民区別	民有地	

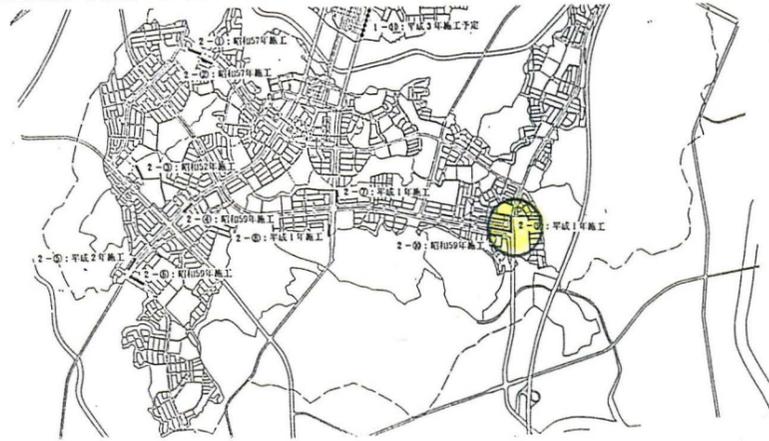
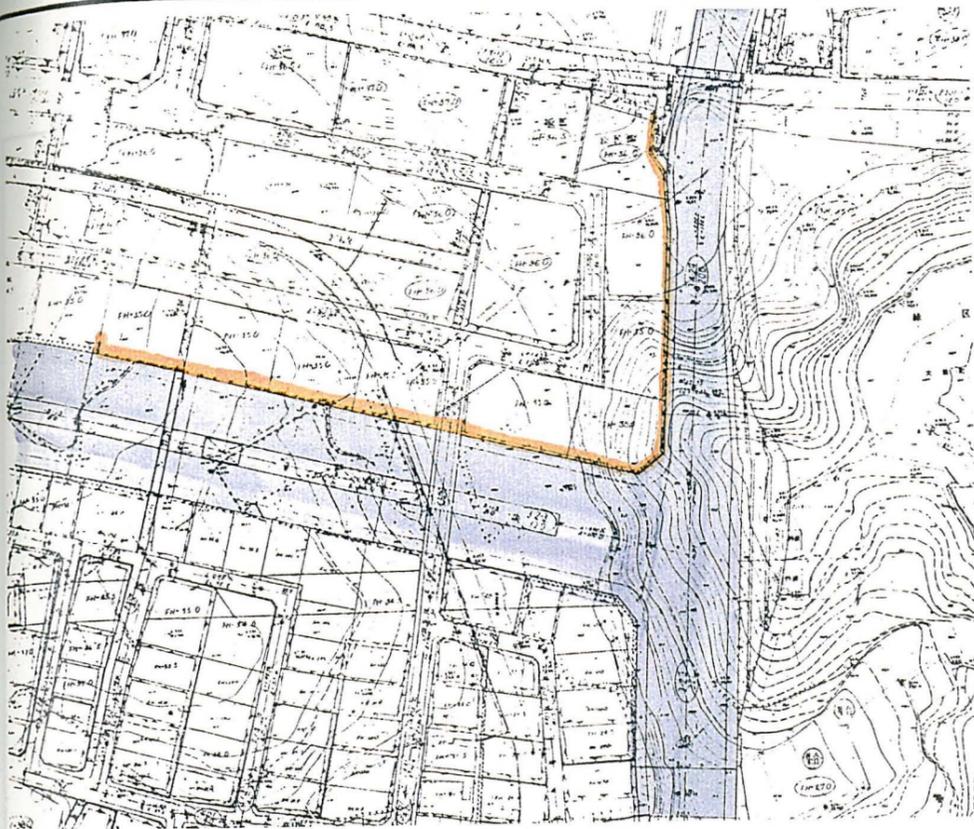


擁壁修景：2-⑦



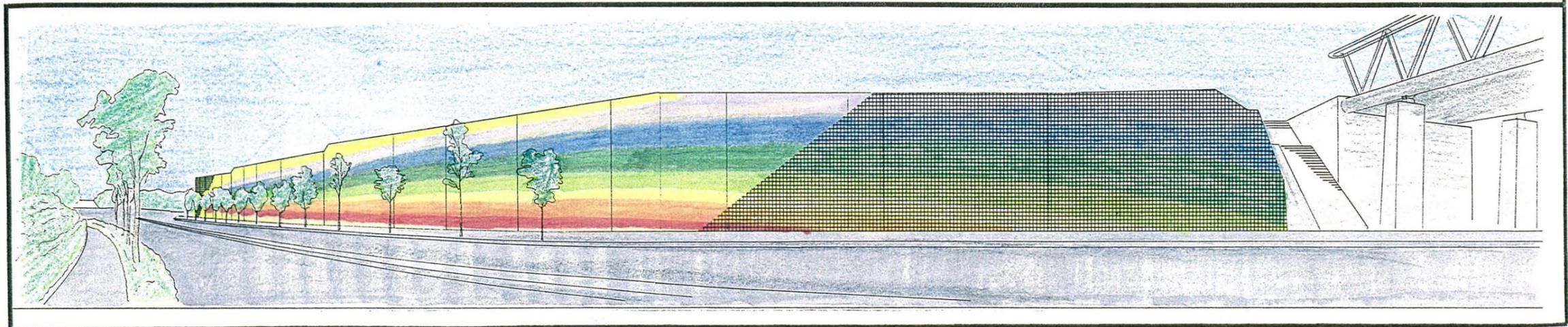
		2 - ⑦	2 - ⑦ の現状と課題
要素 I	ビスタ	・直線道路に面している ・緑道橋が架かっている	・緑道橋からの眺めを考慮した修景が必要である。
	視点の位置	(1)斜め横水平(車等) (2)上側(緑道橋)	
	スピード	(1)20~60km/h 自動車 (2)0~8km/h 歩行者	
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	テーマと手法 ・テーマ：都市 ・手法：ペイント(吹きつけ) ・タウンセンターとのつながりを考慮し都市の昼と夜を表現した。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	平成1年施工	
	官民区別	民有地	





擁壁修景：2-⑨

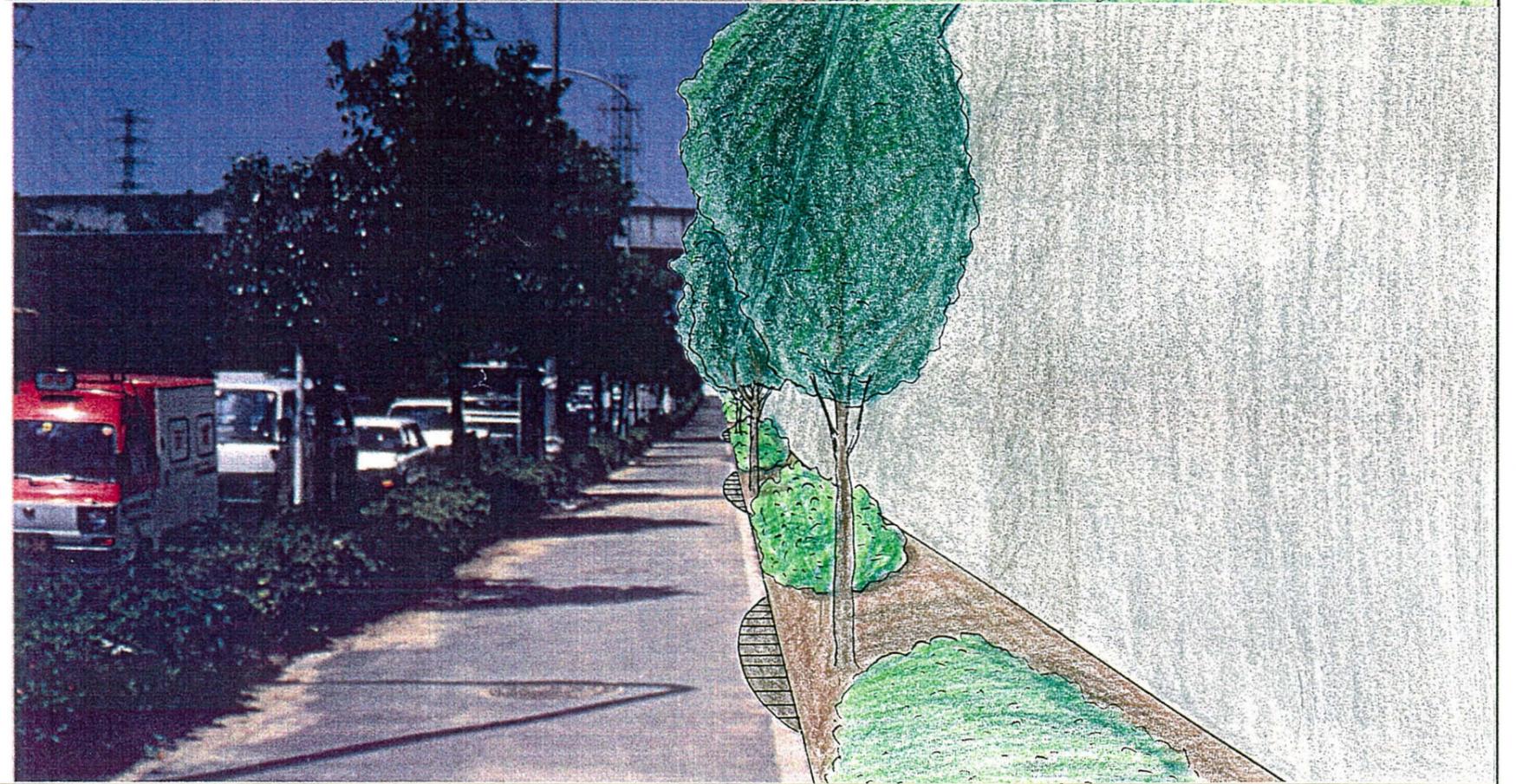
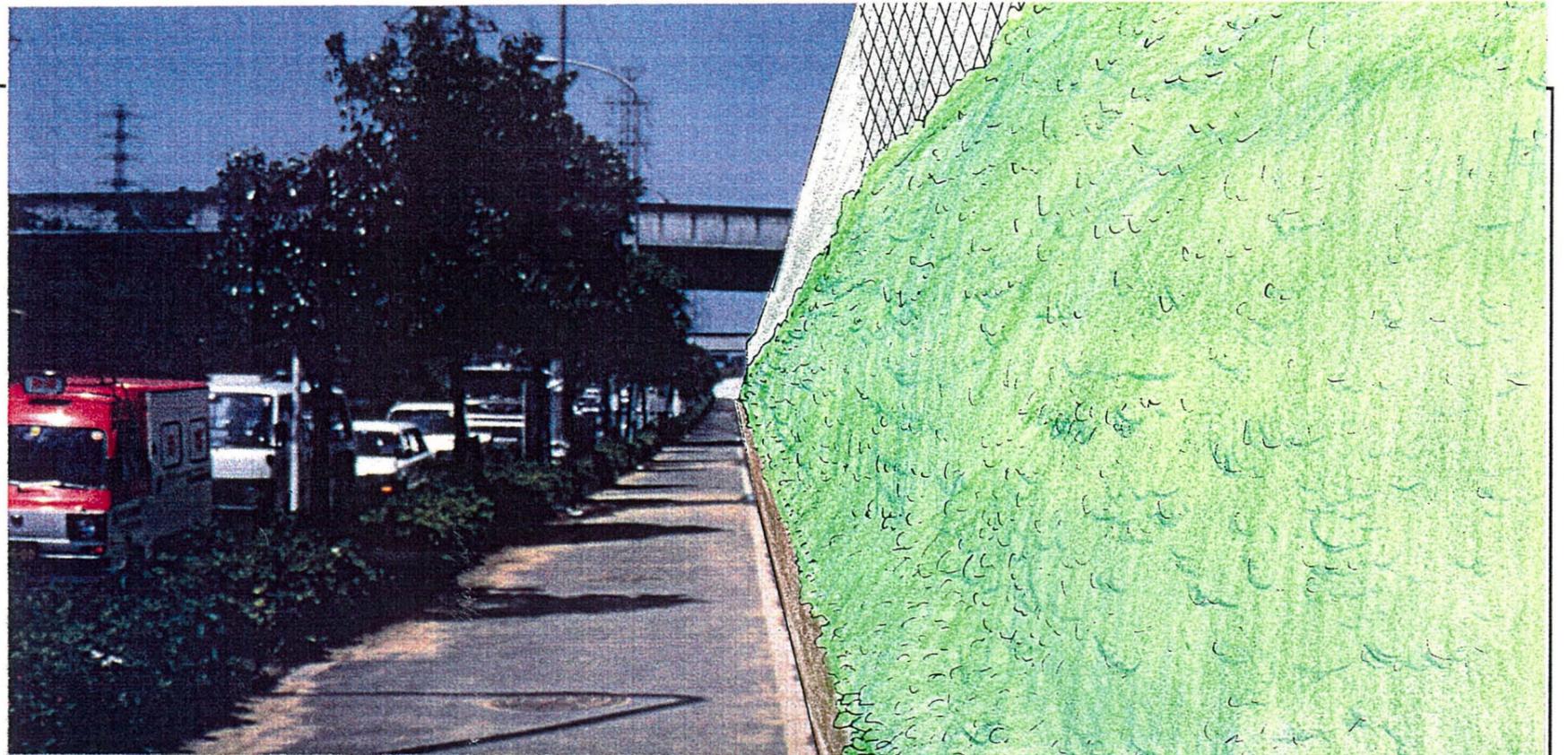
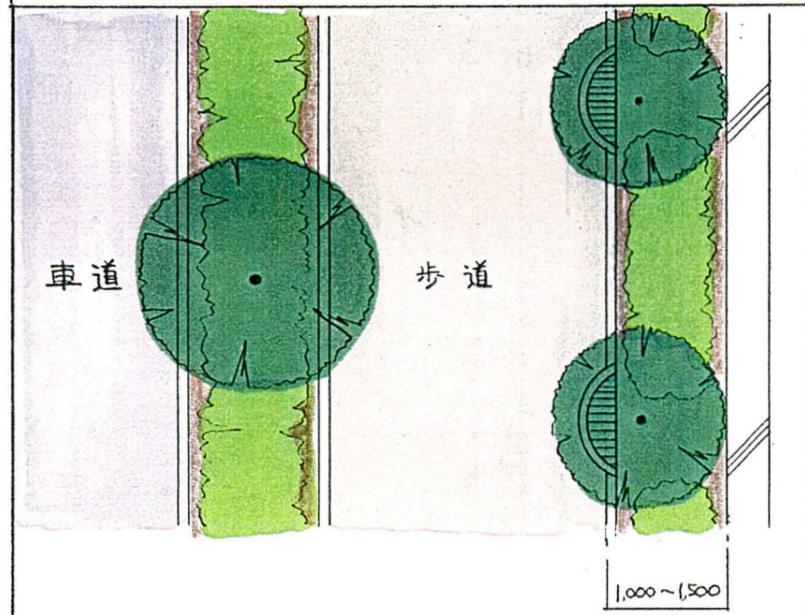
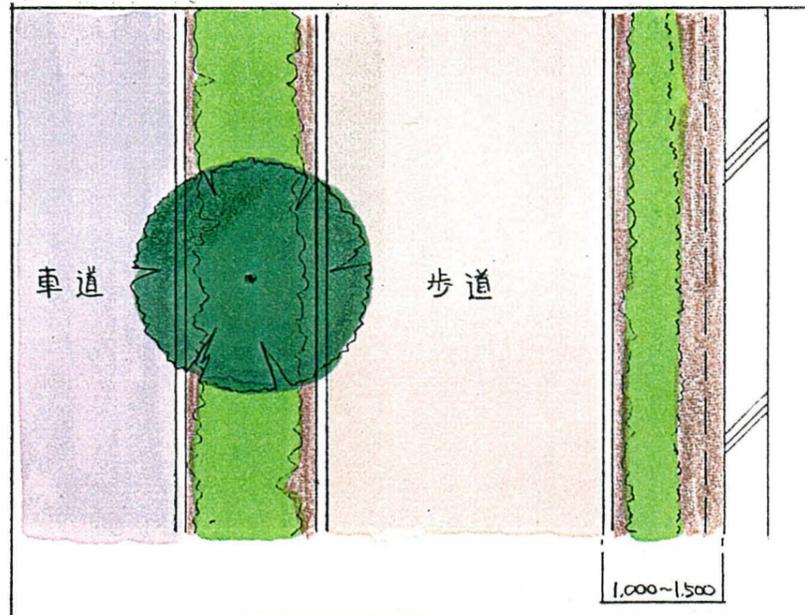
		2-⑨	2-⑨の現状と課題
要素 I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> ・T字の交差点に位置しL字型になっている ・道路橋が架かっている 	<ul style="list-style-type: none"> ・新横浜方面からの入口にある港北N.T.の中でも最大級の擁壁である。 ・交差点を境にL字型に広がっている。 ・信号待ちの車から見える景観に配慮すべきである。 ・圧迫感があるので、なるべく明るい色に修景すべきである。
	視点の位置	(1)斜め横水平(車)	
	スピード	(1)0~60km/h 自動車	
要素 II	土地利用	住宅地 (アパート・マンション地区)	<p>テーマと手法</p> <ul style="list-style-type: none"> ・テーマ：光 ・手法：型紙ペイント等 ・虹色のペイントで明るさ(光)を表現する。
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	平成1年施工	
	官民区別	民有地	

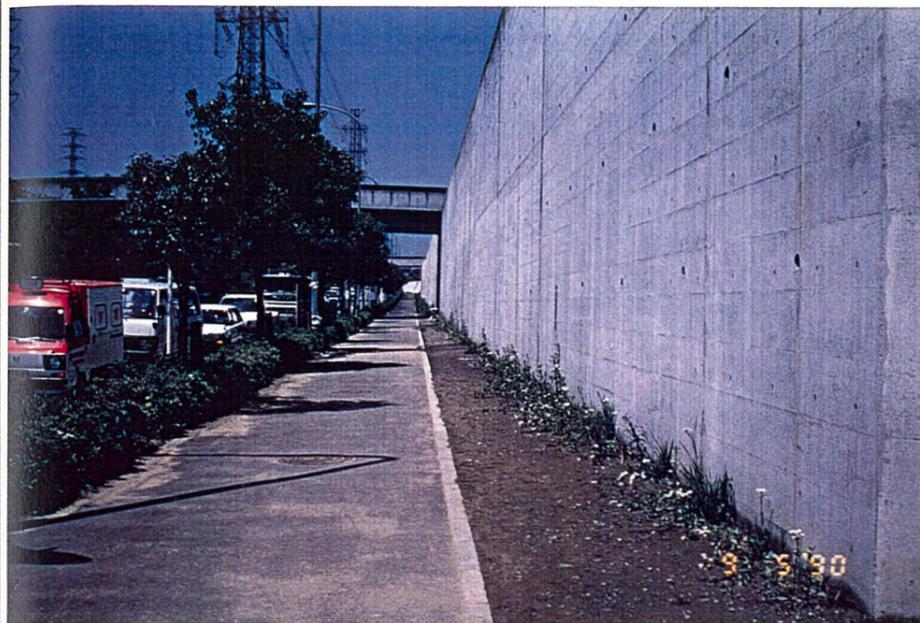


2 - ⑨擁壁

■ 植栽樹として使用できる空間が1.0m~1.5mとある程度のスペースがあるので、蔓性植物による緑化と樹木による緑化の両方を検討した。

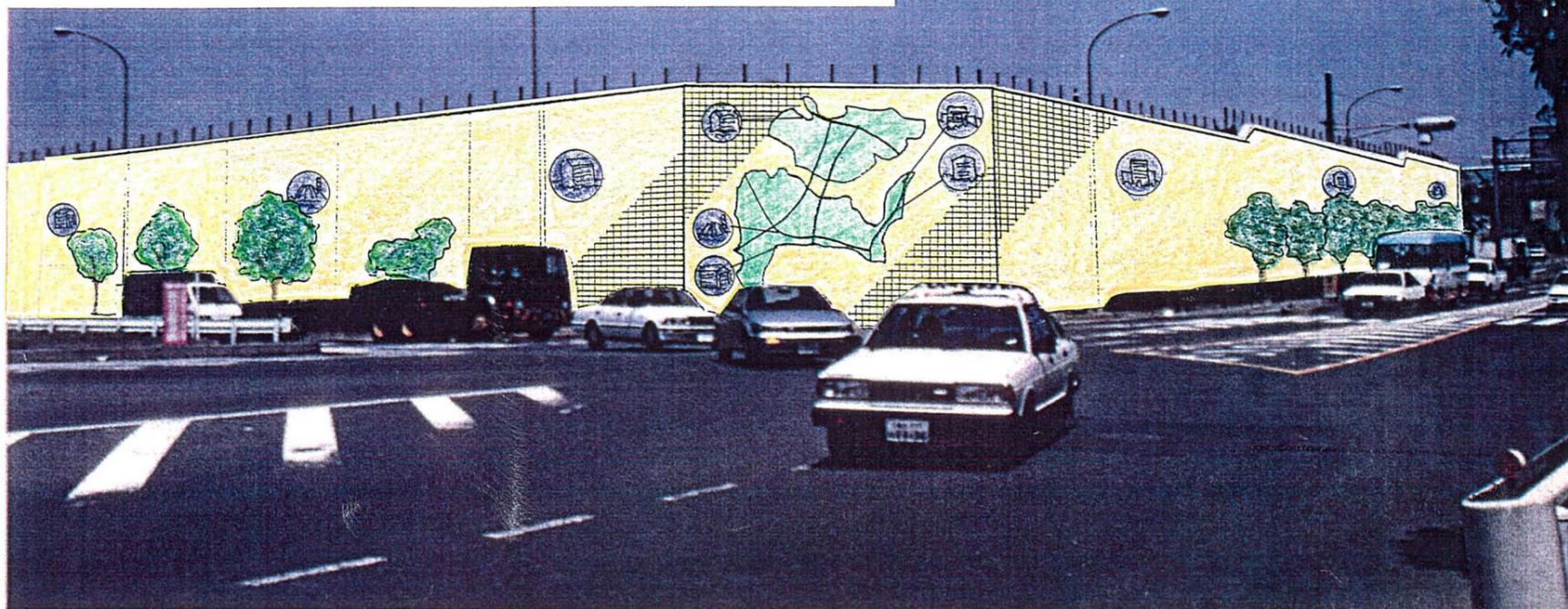
樹木を歩道側にもってくるため、グレーチングやツリーサークル等を使用して歩道空間も利用している。



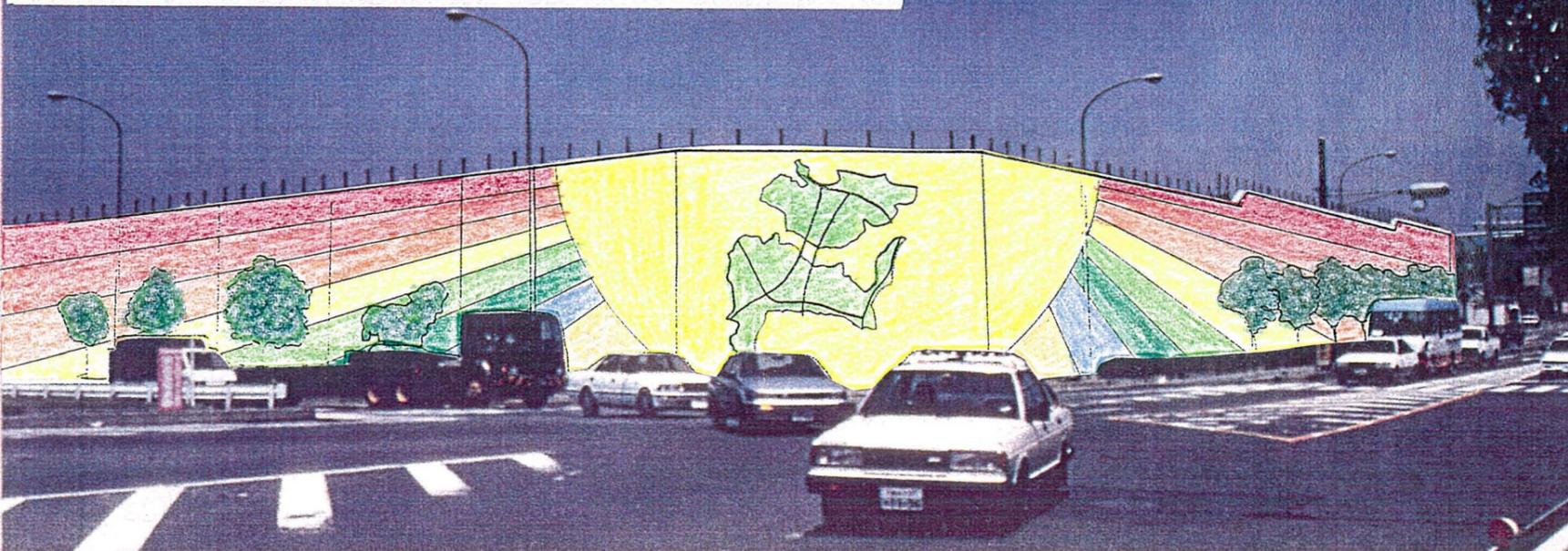
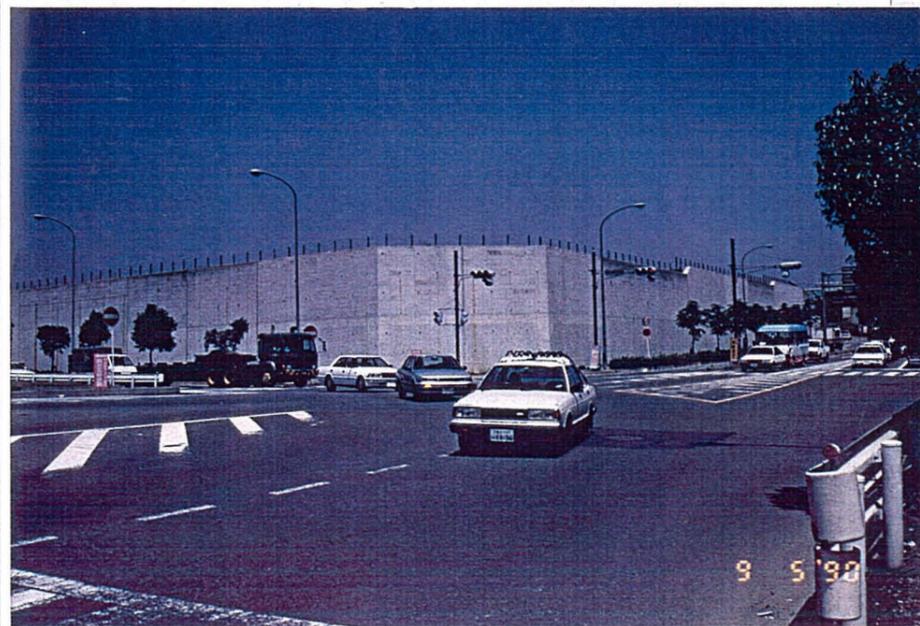


■ 港北N.T.の玄関口ともいえる場所であり、大きな壁面が交差点に向かって建っている。

上部の絵は、全面に「エレガンススタイル」を施したものになっている。交差点側の壁面に港北N.T.の地図をワンポイントとして入れ込んでいる。



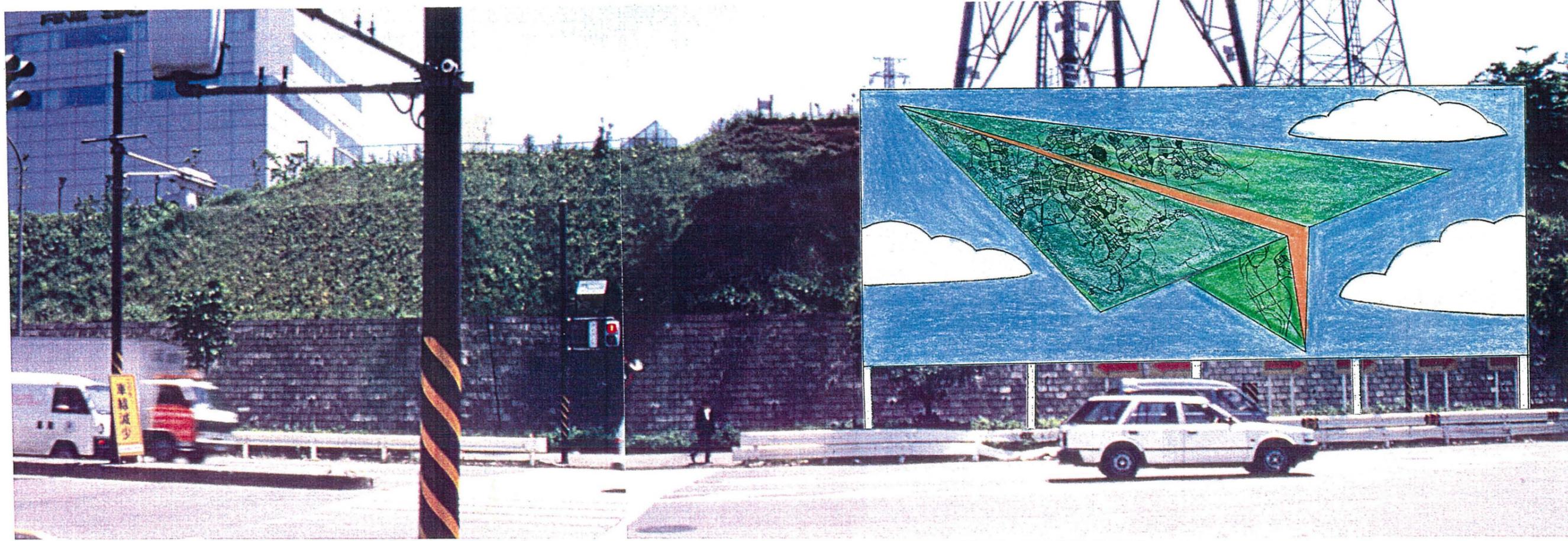
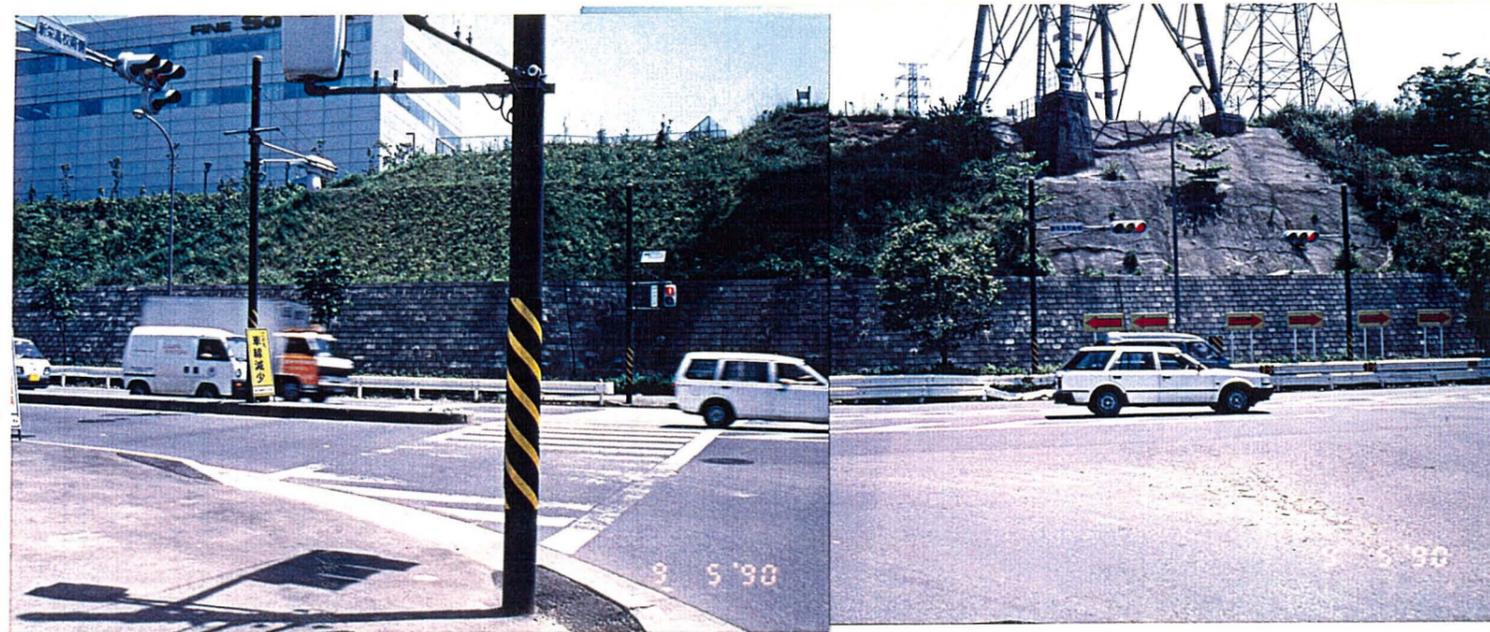
■ 下部の絵は、交差点側の壁面に港北N.T.の全体図を描き、両側は「光」をイメージした着色を施した絵になっている。(使用する塗料はアクリル樹脂系、TYKセコン等を想定)



交差点鉄塔下擁壁

■ N.T.内から第3京浜に向かういわば出口にあたる交差点であり、あまりにも目立つ場所である。

擁壁自体には手の加えようがないので、前面に看板を立て修景する。



擁壁修景：1-①

■ 現状分析

		1-①	1-①の現状と課題
要素 I	ビスタ	<ul style="list-style-type: none"> 直線道路でなだらかな坂道 向かいにはタウンセンターである商業ビルが建つ計画がある 	<ul style="list-style-type: none"> 港北N.T.内における最大規模のRC擁壁である。 上部は埋蔵文化財の保存地区であり、歴史博物館の計画もあるため、象徴的な修景の必要がある。 正面はセンター地区であり、商業ビルを建てる計画もある、そこで、正面上からの景観も考慮すべきである。 未施工なので、ある程度思い切った手法も可能と思われる。
	視点の位置	(1)斜め上もしくは下(車) (2)正面(商業ビル)	
	スピード	(1)20~80km/h (2)0~8km/h	
要素 II	土地利用	保存地区	
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	平成3年施工予定	
	官民区別	公共用地	

■ 修景の考え方

・当擁壁は最大高13mにもなる大擁壁であり、埋蔵文化財の保存地区に属している。また、タウンセンターに向いており、その正面には商業ビルの建つ計画がある。よって、当擁壁修景の考え方には次の2種類の考え方がある。

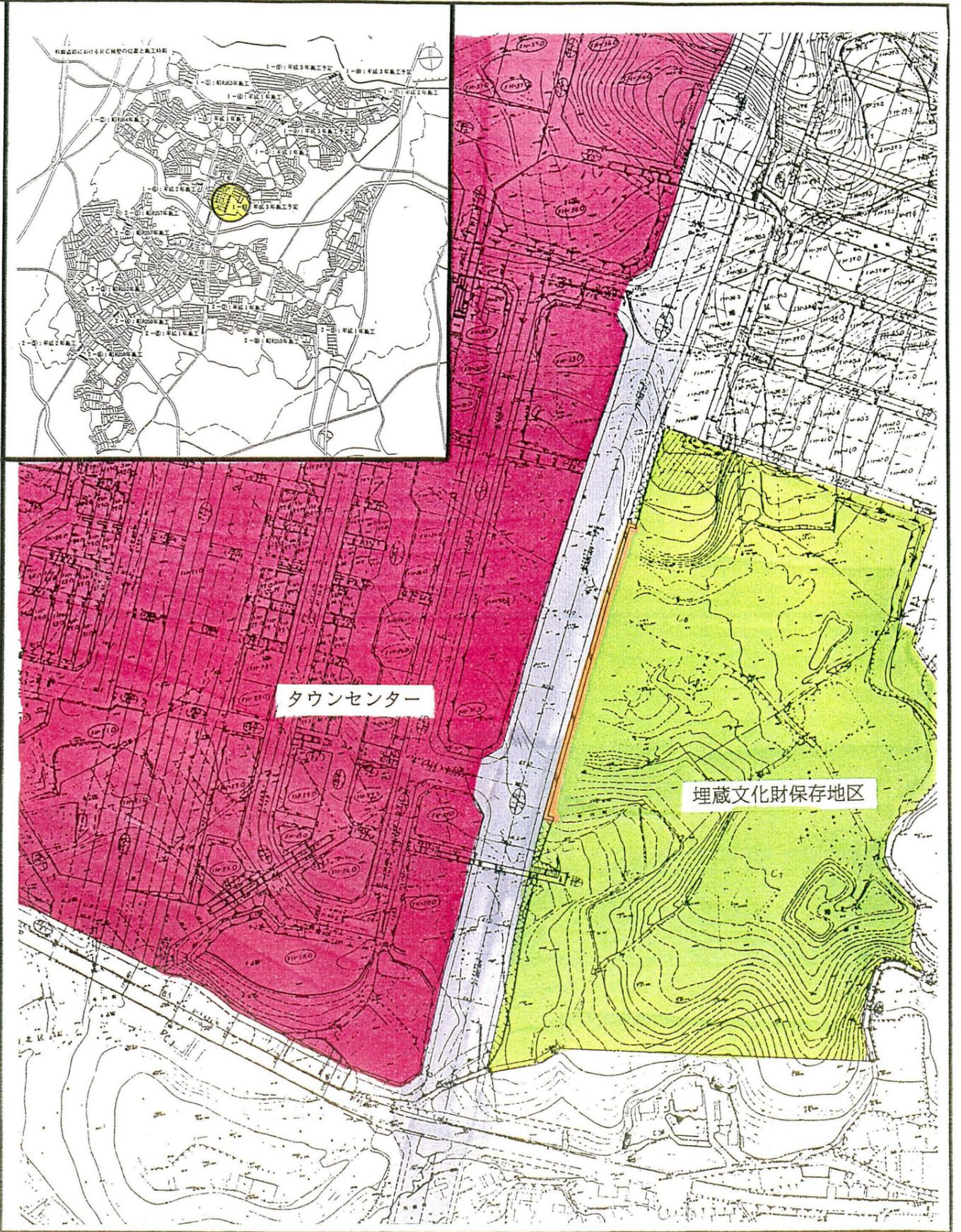
A：テーマ性を持たせ、積極的利用をする。

B：利用せずになるべく目立たないように修景する。

・また、Aについてはさらに2つのテーマが考えられる。

A-1：埋蔵文化財保存地区としての歴史性（「土と歴史」等）をテーマとした考え方。

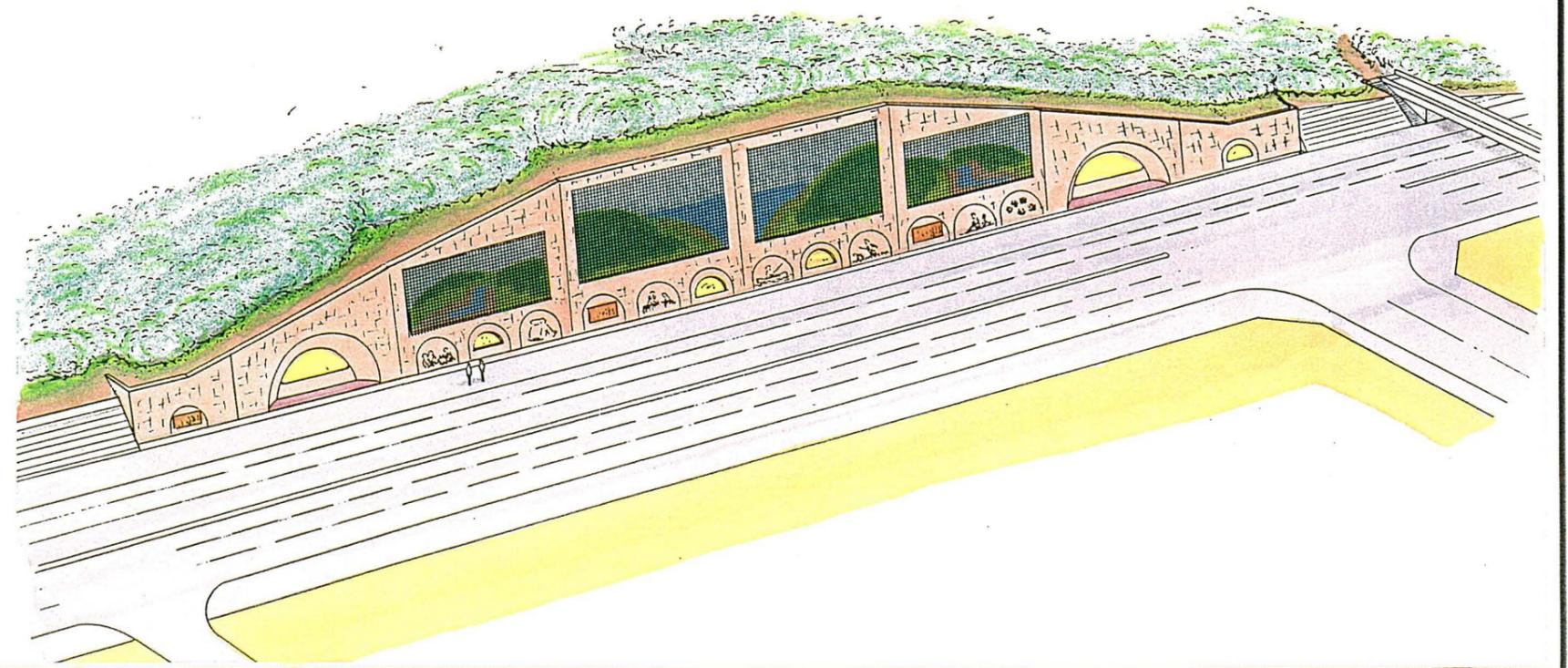
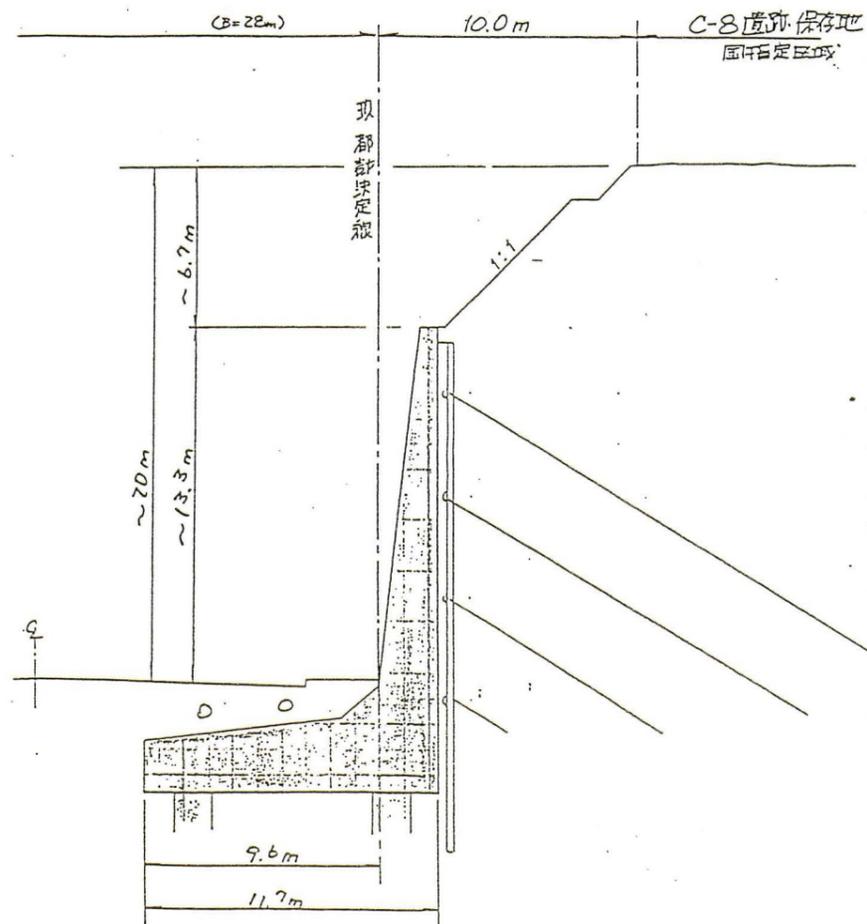
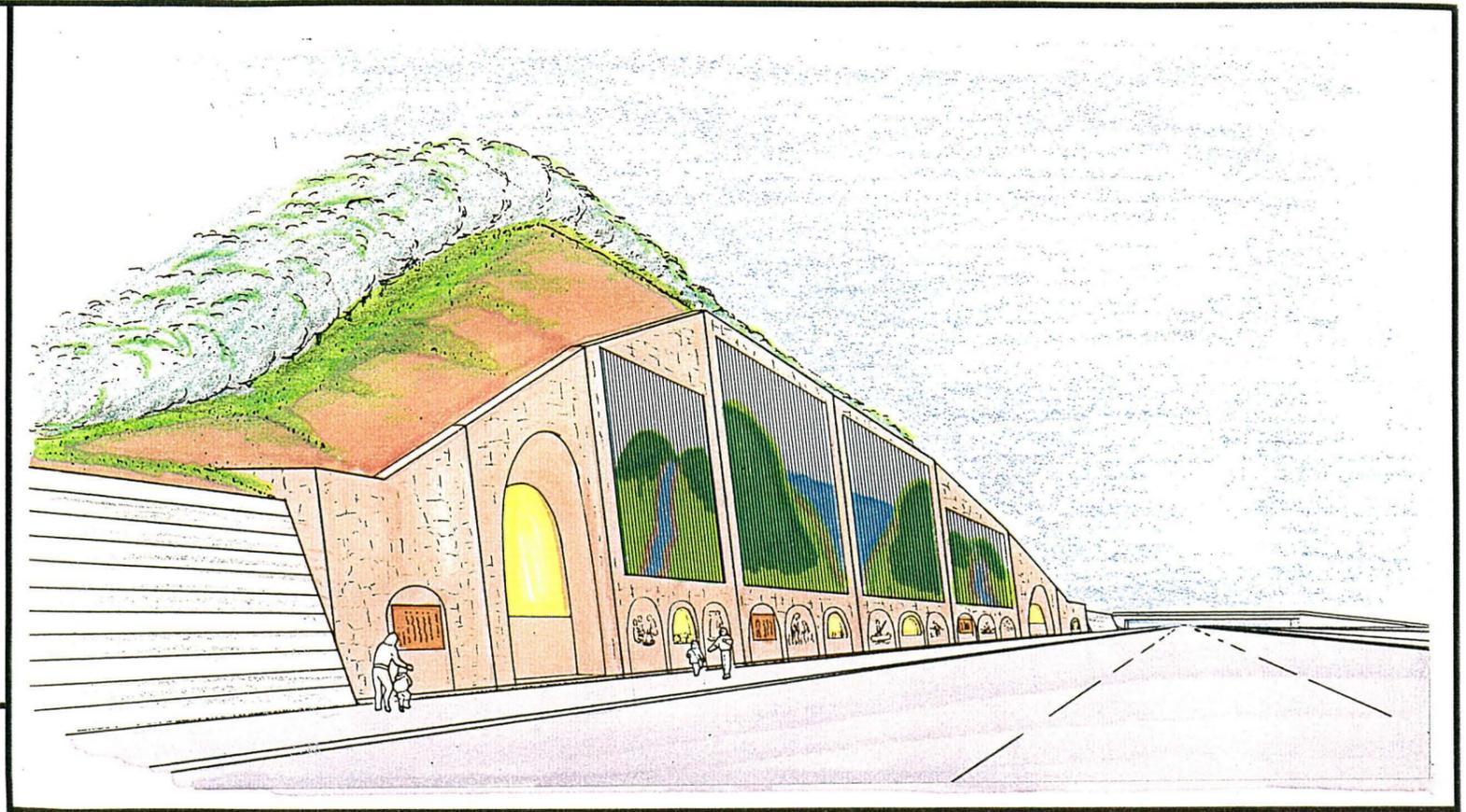
A-2：タウンセンターに向いていることを利用したニュータウンのPR、又はタウンセンターの広告・インフォメーションとする考え方。



■ A-1 についての手法

A-1. タイルでニュータウンの丘を上部に表し、歩道側面には古代人の生活をレリーフにしたり、出土した遺跡をショーケースに展示する。
 又、むき出しのコンクリート部分等は石調の吹きつけをしたり、はつり、全体的な「うねり」や造形をする。ライトアップ等も考えられる。

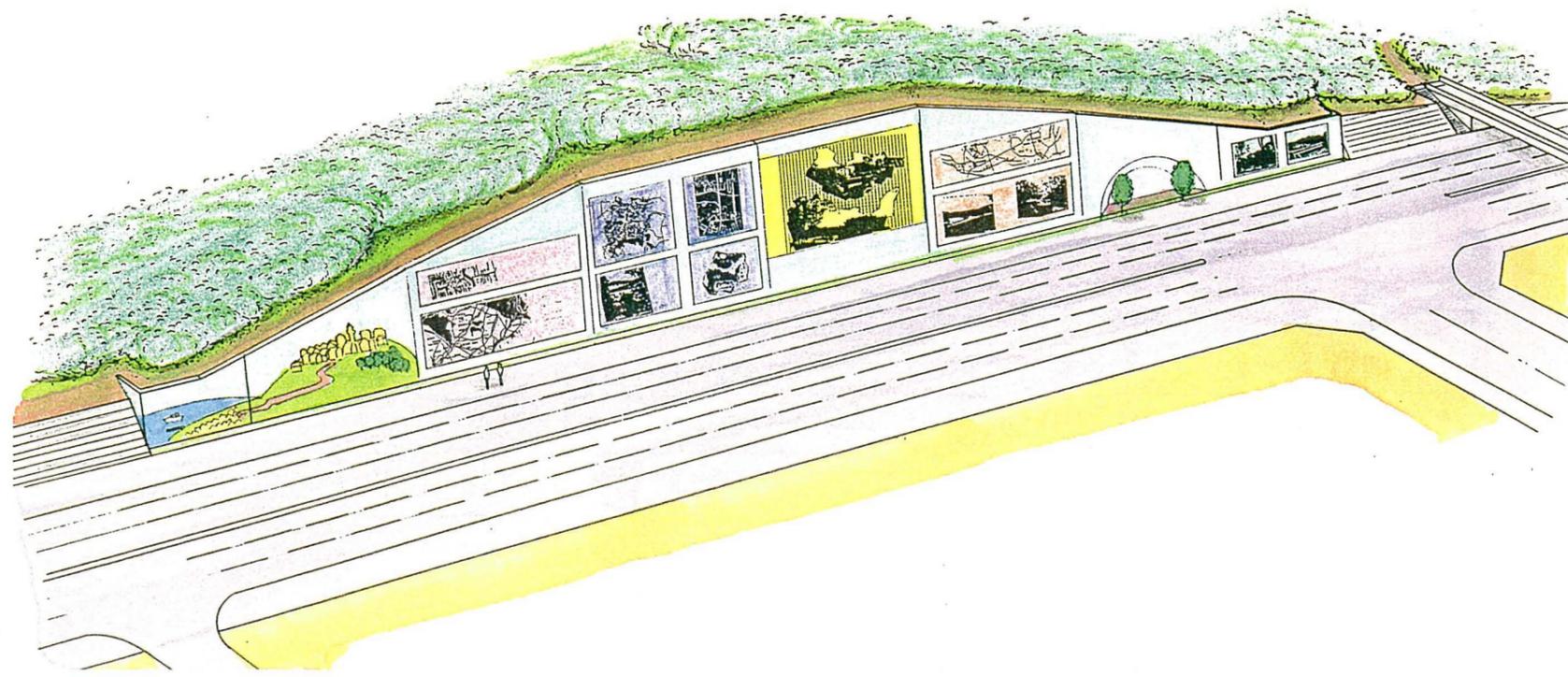
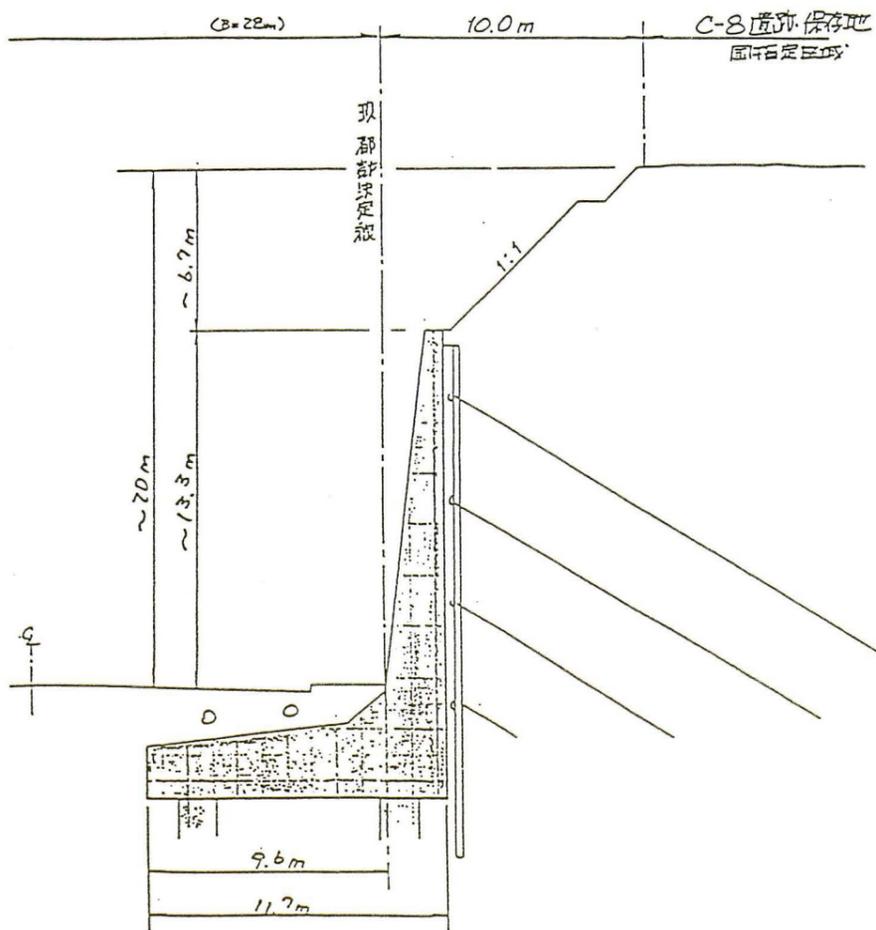
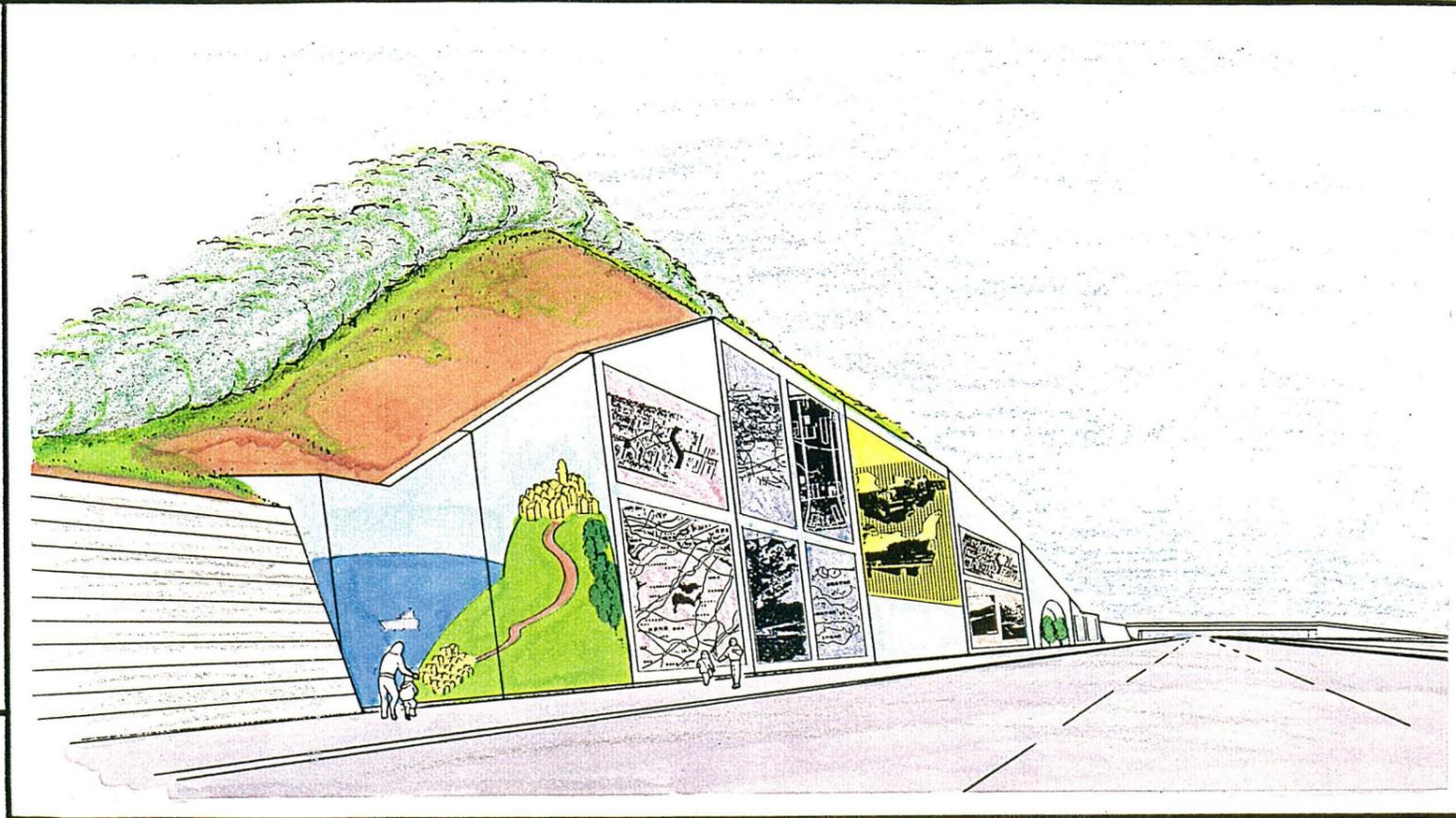
A-1 修景案：タイルで港北の丘と自然を表現し、コンクリート表面は造形で土のゴツゴツとした雰囲気を出す。又、一部切り込み、ポケットスペースとしたり古代人の生活をレリーフにする。出土した埋蔵品を展示するショーケースも組み込むことを考えた。



■ A-2 についての手法

A-2. 絵タイル等でニュータウンの成り立ち、道路や情報のネットワークを（グリーンマトリクス考え方等）表したり、スクリーンとして情報を映し出す（向かいの商業ビル等から）などが考えられる。
又、一部擁壁の形態を変え、ポケットスペースをつくることも考えられる。

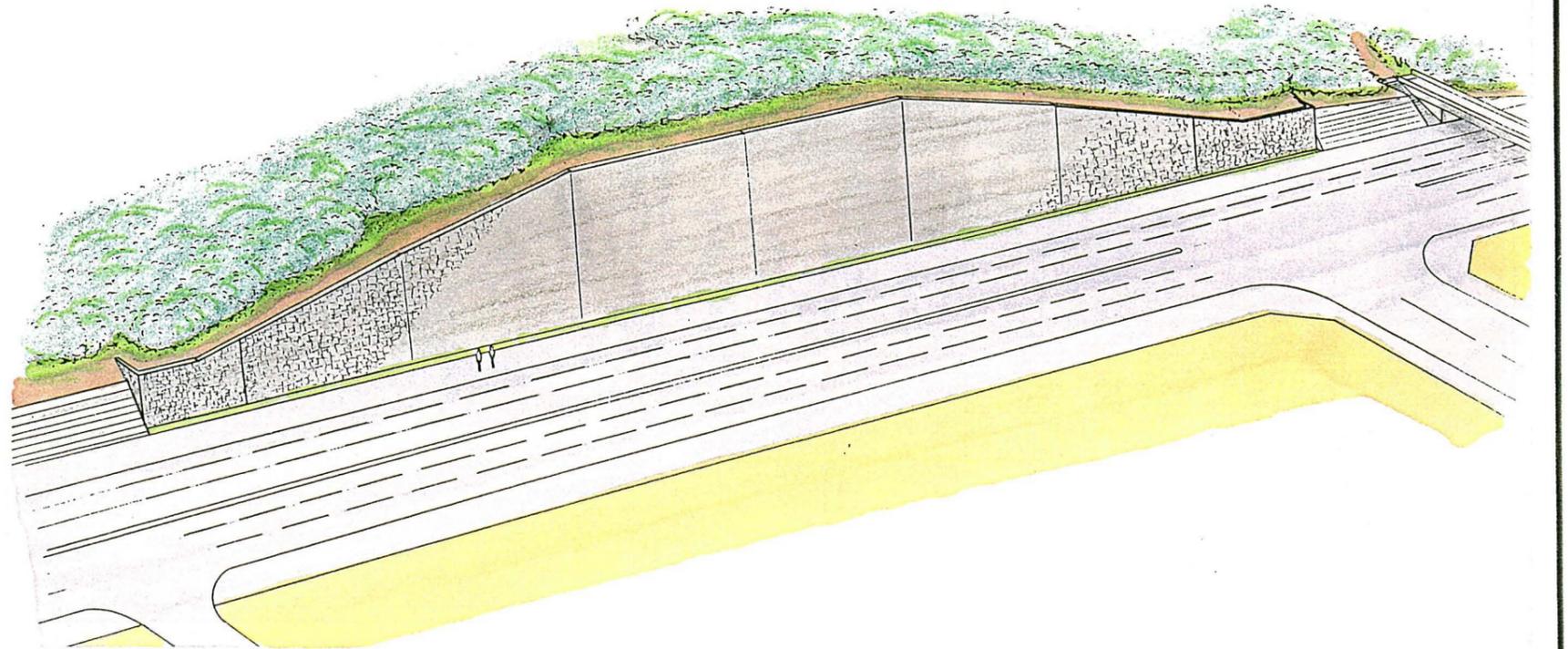
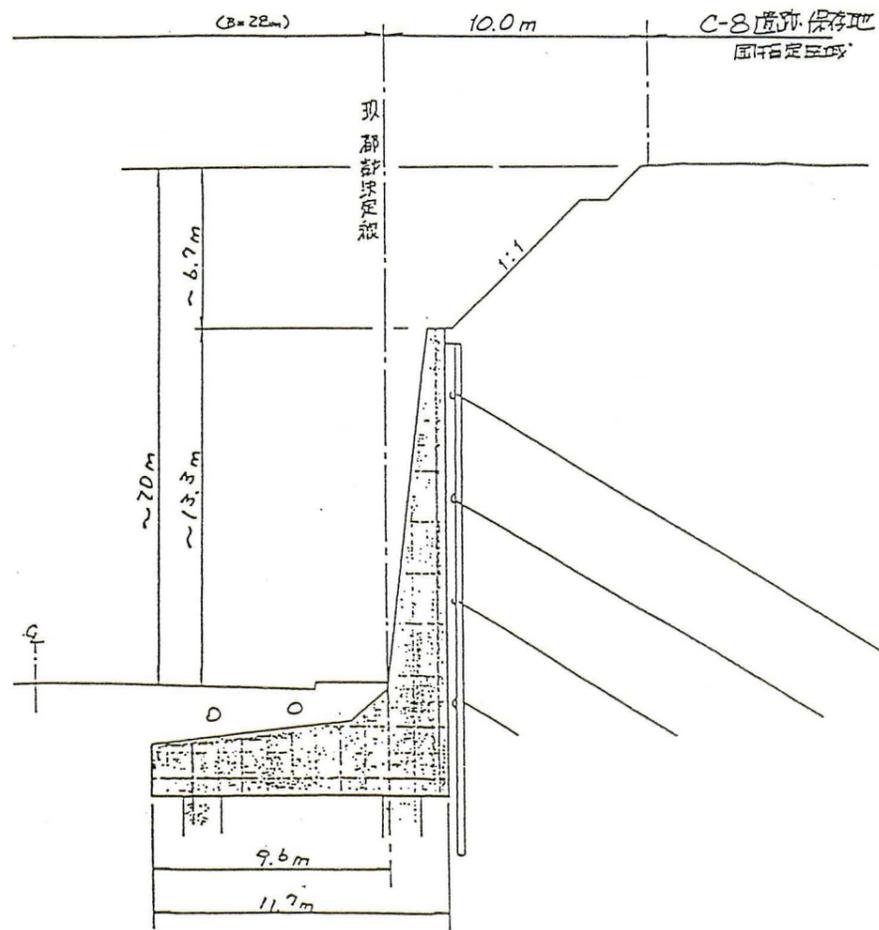
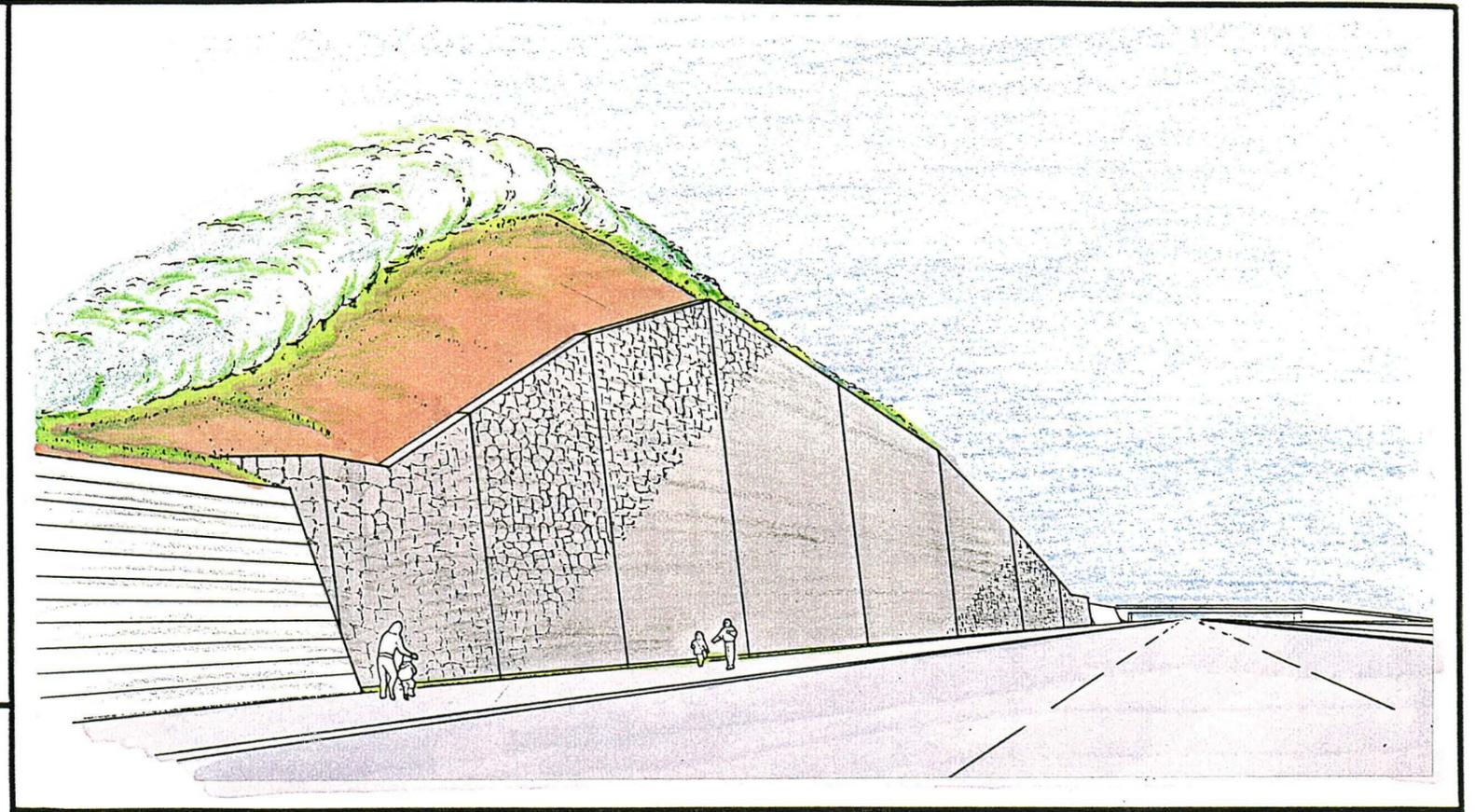
A-2 修景案：絵タイルで港北ニュータウンの成り立ち、道路や情報のネットワークを表したり、一部を情報を映し出すスクリーンとした。擁壁に切り込みを入れポケットスペースとしたり、港北N.T.の丘の上の街をイメージする絵を描くことを考えた。



■ Bについての手法

B. 石垣風化粧型枠を使い石垣風の仕上げとした上に石調の着色を行う。
 又は、高さが目立たないように全体を緑化ウォールにして緑で覆う
 (緑化ウォールは切り込み面積が大きくなる等の問題はある) こと
 も考えられる。

B 修景案：全体を石垣風化粧型枠で仕上げたイメージ。石調の着色を行う。



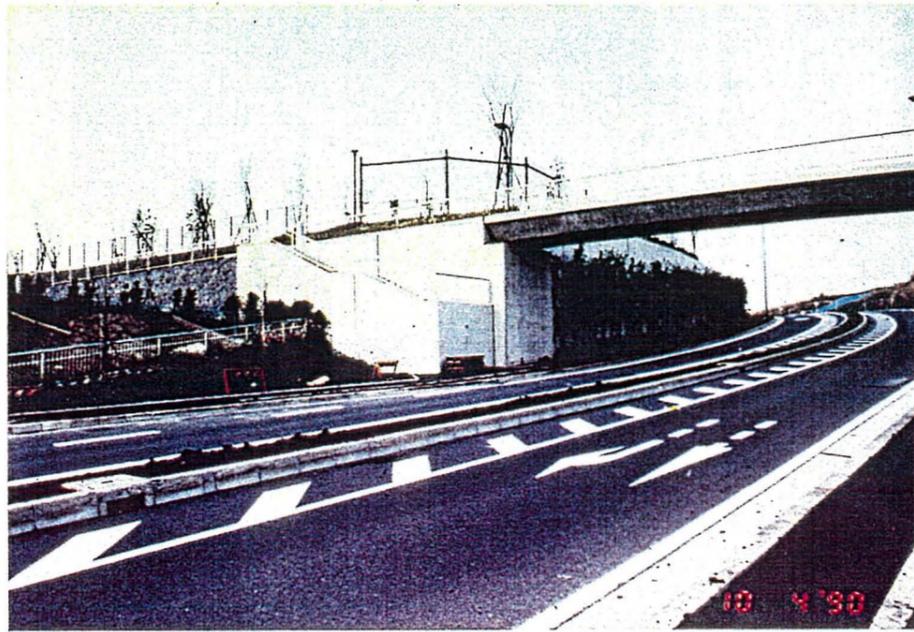
FC — 3 橋

■ 運動公園下の擁壁前面は既に植栽がなされており、これを考慮した修景方法を考えるべきである。

上側の絵は、四国化研工業㈱の「エレガンススタイル」を想定して描いたものである。ワンポイントで上部の運動公園を示すレリーフを入れている。

下側の絵は、吹きつけ塗装材を想定して描いたものである。東横技研のTYKセラコンを想定している。

全体に明るい色調で着色し、植栽裏面に虹模様をワンポイントで入れ、橋の部分にはシルエットで“運動公園”を表現している。

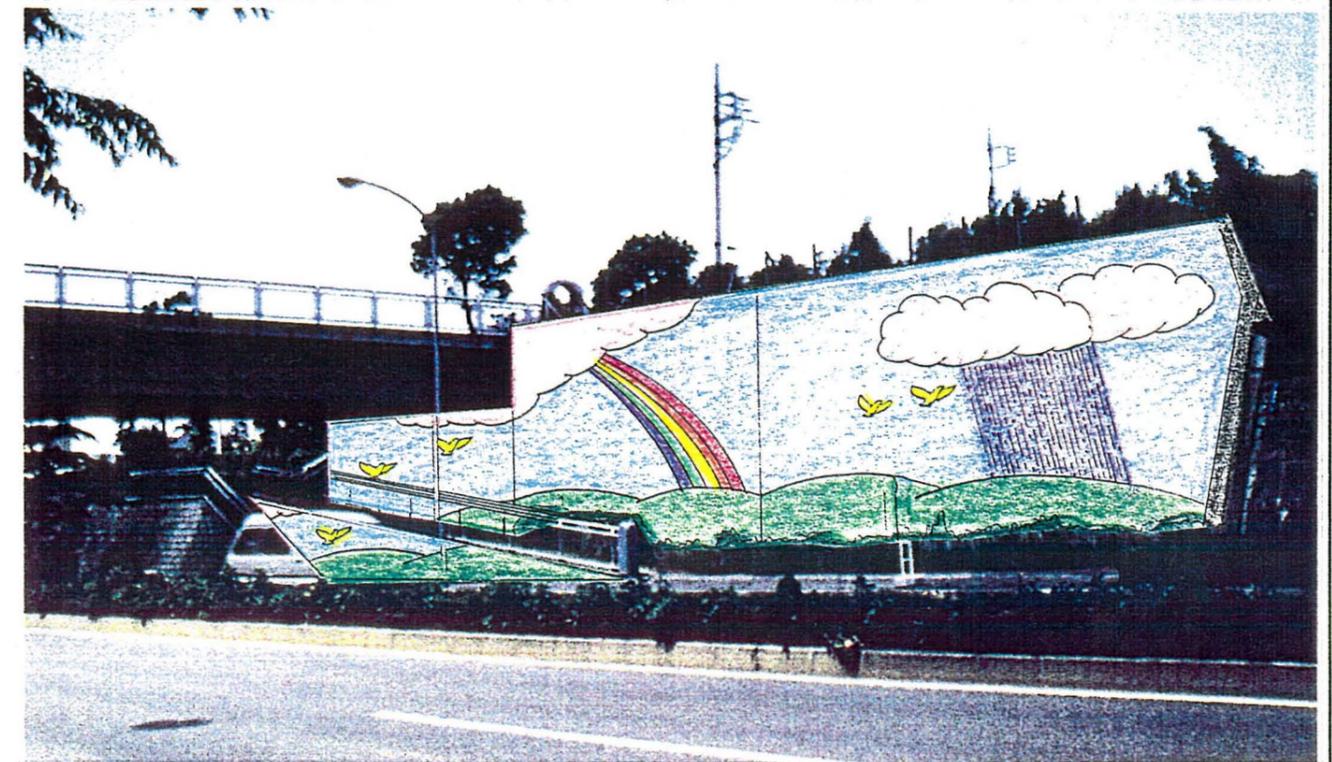


A-1 橋

■ 絵は、四国化研工業㈱の「エレガンススタイル」を想定して描いたものである。ワンポイントで鳥（鳩）のパターンを入れている。



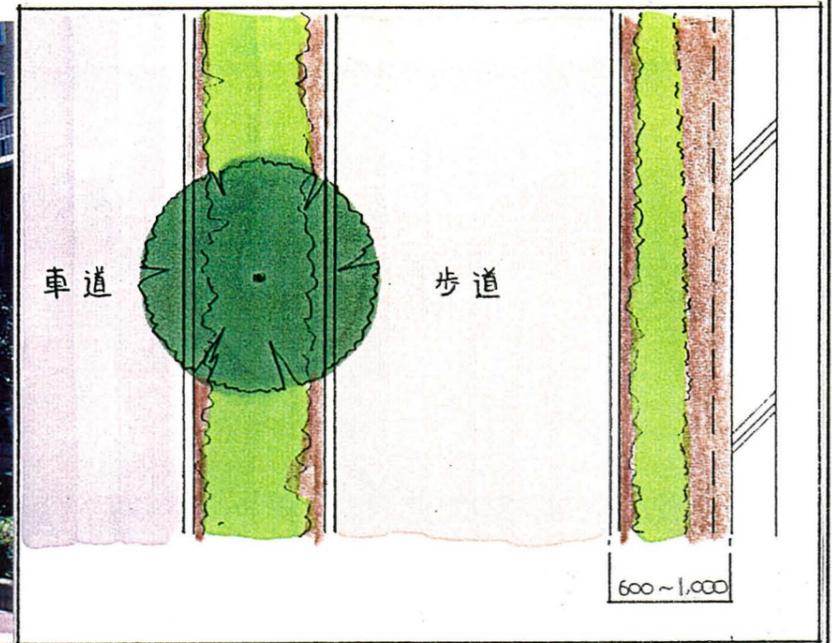
■ 絵は、カラー塗料（アクリル樹脂系塗料等）によるペインティングを想定して描いたものである。鳩と虹をモチーフにしている。



C-13橋

■ 歩道幅員があまり広くないため樹木による緑化は難しい。そこで、蔓性植物による緑化を考えた。ツタ、テイカカズラ等を想定している。但し、右側の擁壁はほぼ北向きになるため、成長が悪い可能性はある。

橋の下の部分のみ「エレガンススタイル」を用いて修景した形になっている。

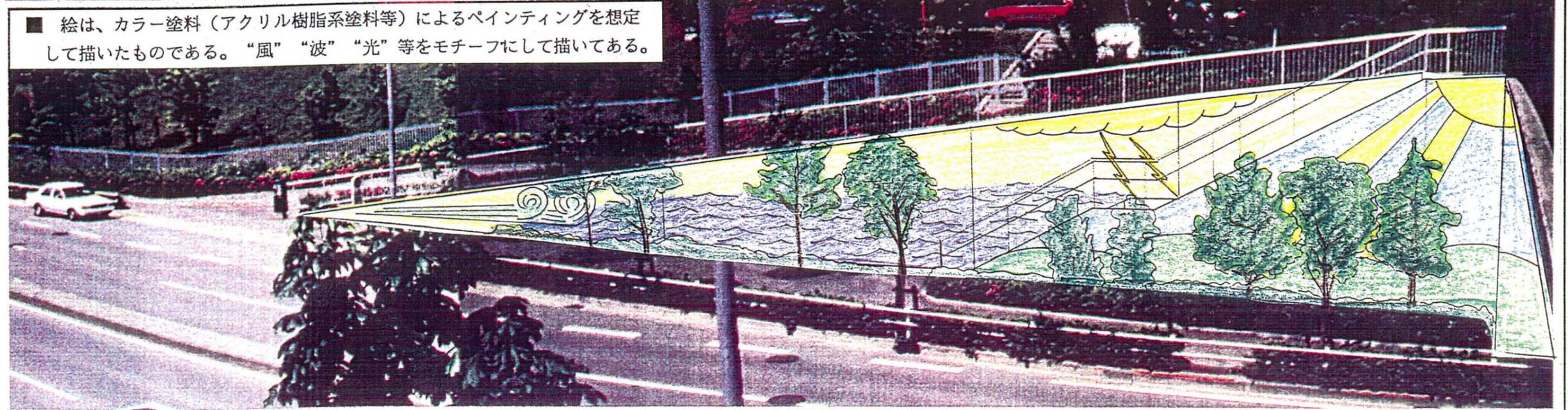




■ すでに植栽はこまごまと施されている。
絵は、全面に落ち着いた色調の「エレガンススタイル」を施したものになっている。



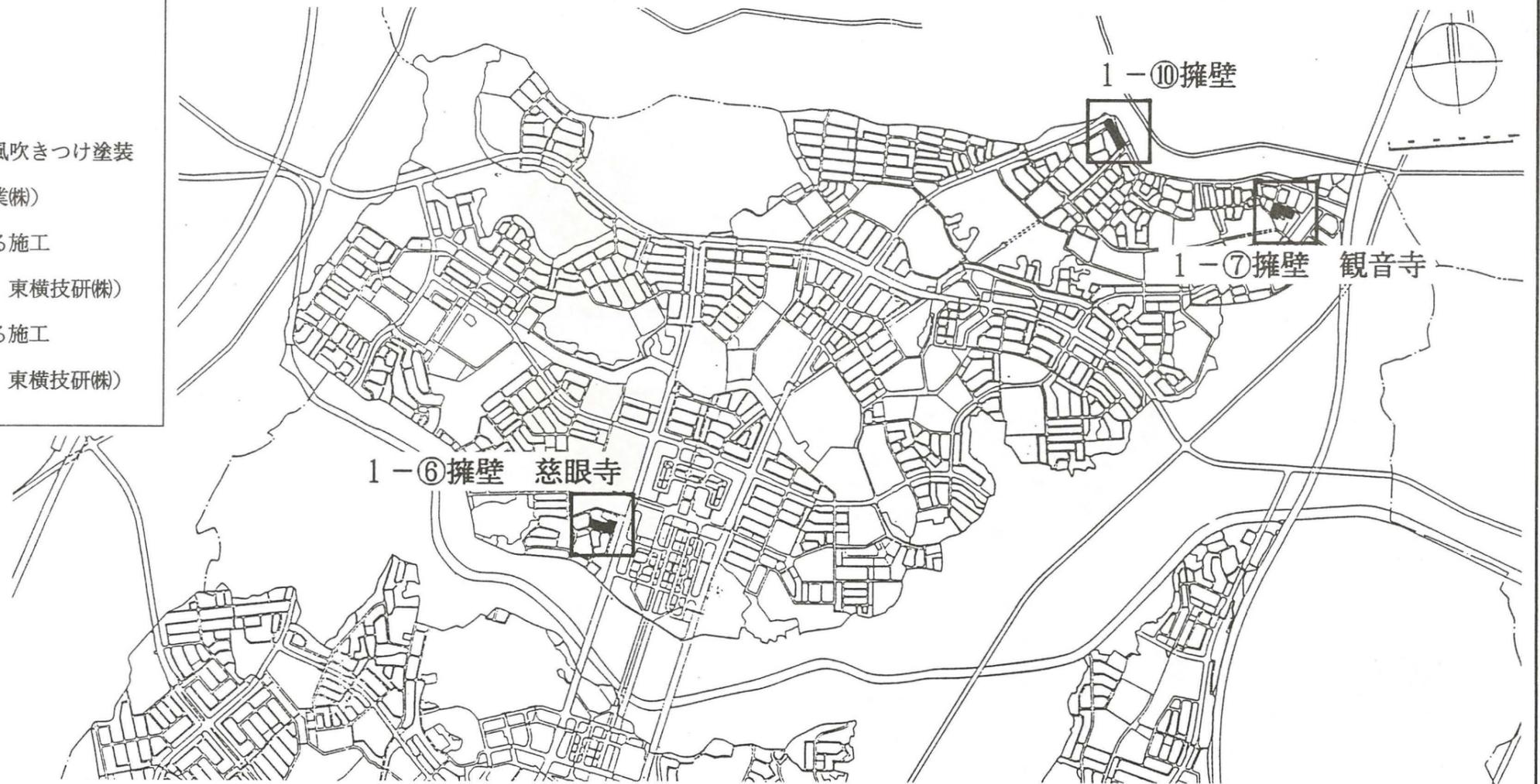
■ 絵は、カラー塗料（アクリル樹脂系塗料等）によるペインティングを想定して描いたものである。“風”“波”“光”等をモチーフにして描いてある。



□. 試験施工

ニュータウン内の大型擁壁において、地権者と合意した3ヵ所（1-⑥：慈眼寺、1-⑦：観音寺、1-⑩）については、試験的に擁壁修景を行った。

- 1) 1-⑥擁壁 慈眼寺：目地付大理石風吹きつけ塗装
（四国化研工業株）
- 2) 1-⑦擁壁 観音寺：化粧型枠による施工
（ランマット 東横技研株）
- 3) 1-⑩擁壁：化粧型枠による施工
（ワリマット 東横技研株）



1 - ⑥擁壁：慈眼寺

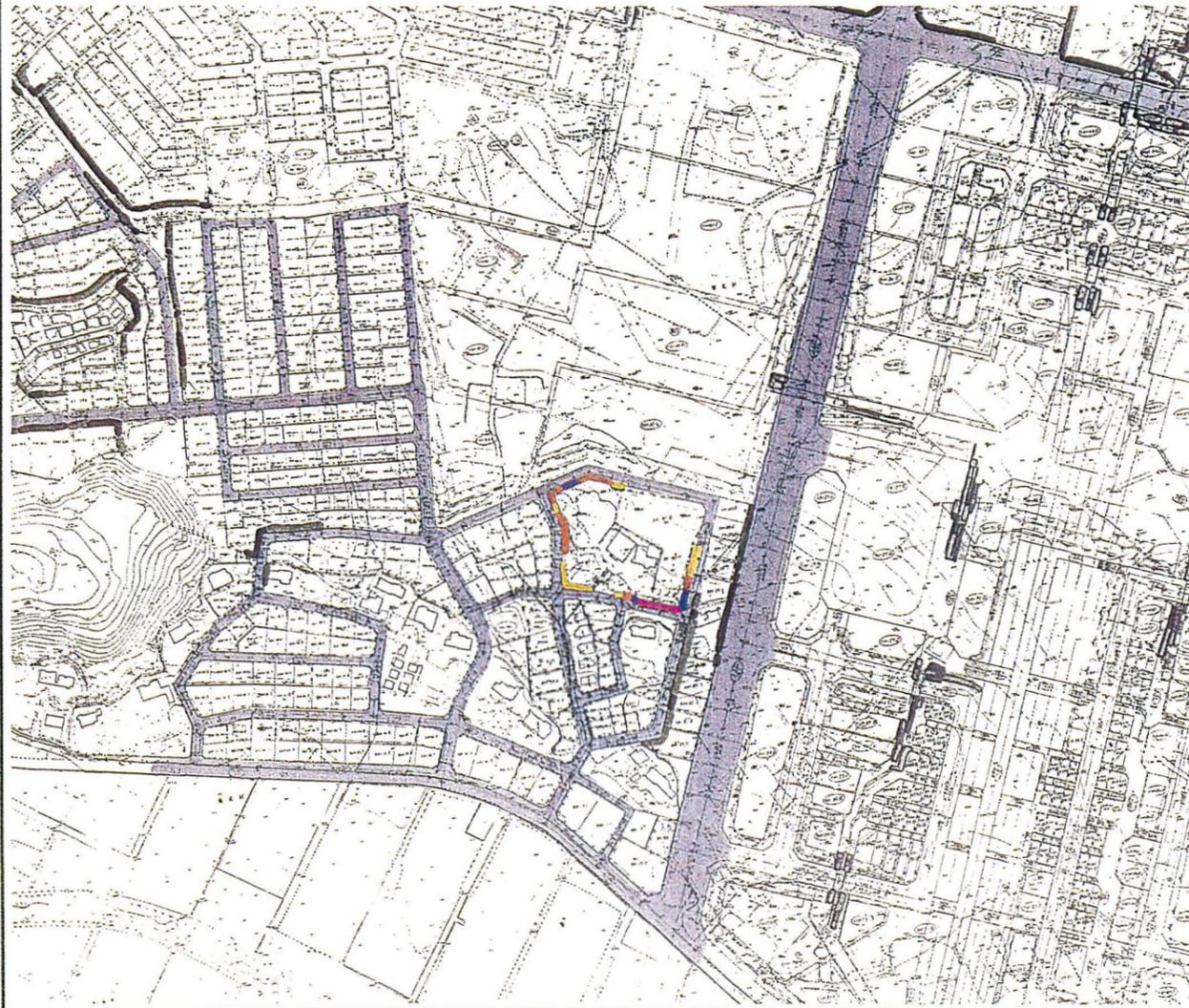
慈眼寺の回りを囲むRC擁壁は、南側で最高8mもの高さがあり東側は車両の出入口となる斜路となっている。

当調査における擁壁修景の試験施工として、大理石風吹き付け塗装（四国化研工業株）を行った。

施工面積：716㎡
 施工期間：1990, 08 ~ 1990, 09
 工事費用：4,800千円（直工費）

品名：エレガンストーン
 （大理石調新型仕上材）
 四国化研工業株

位置図



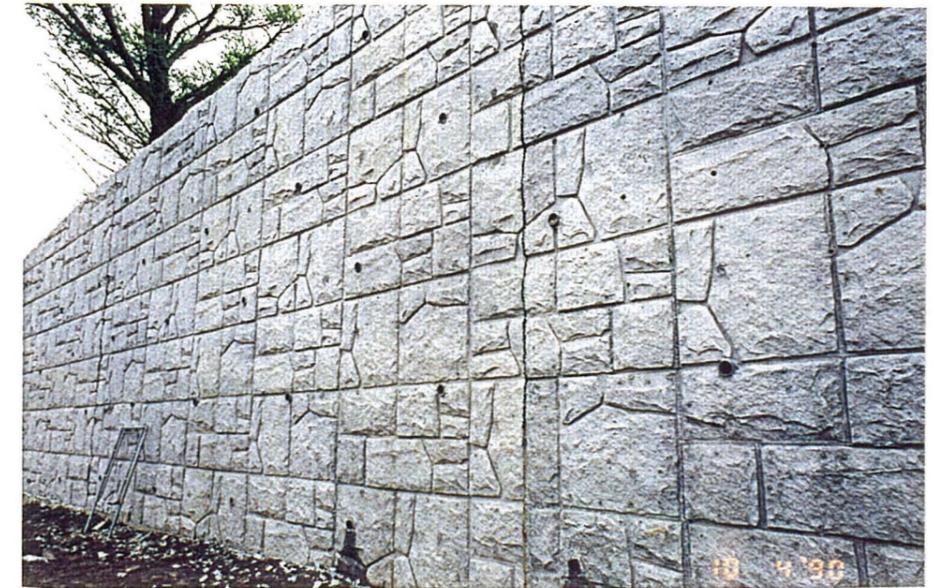
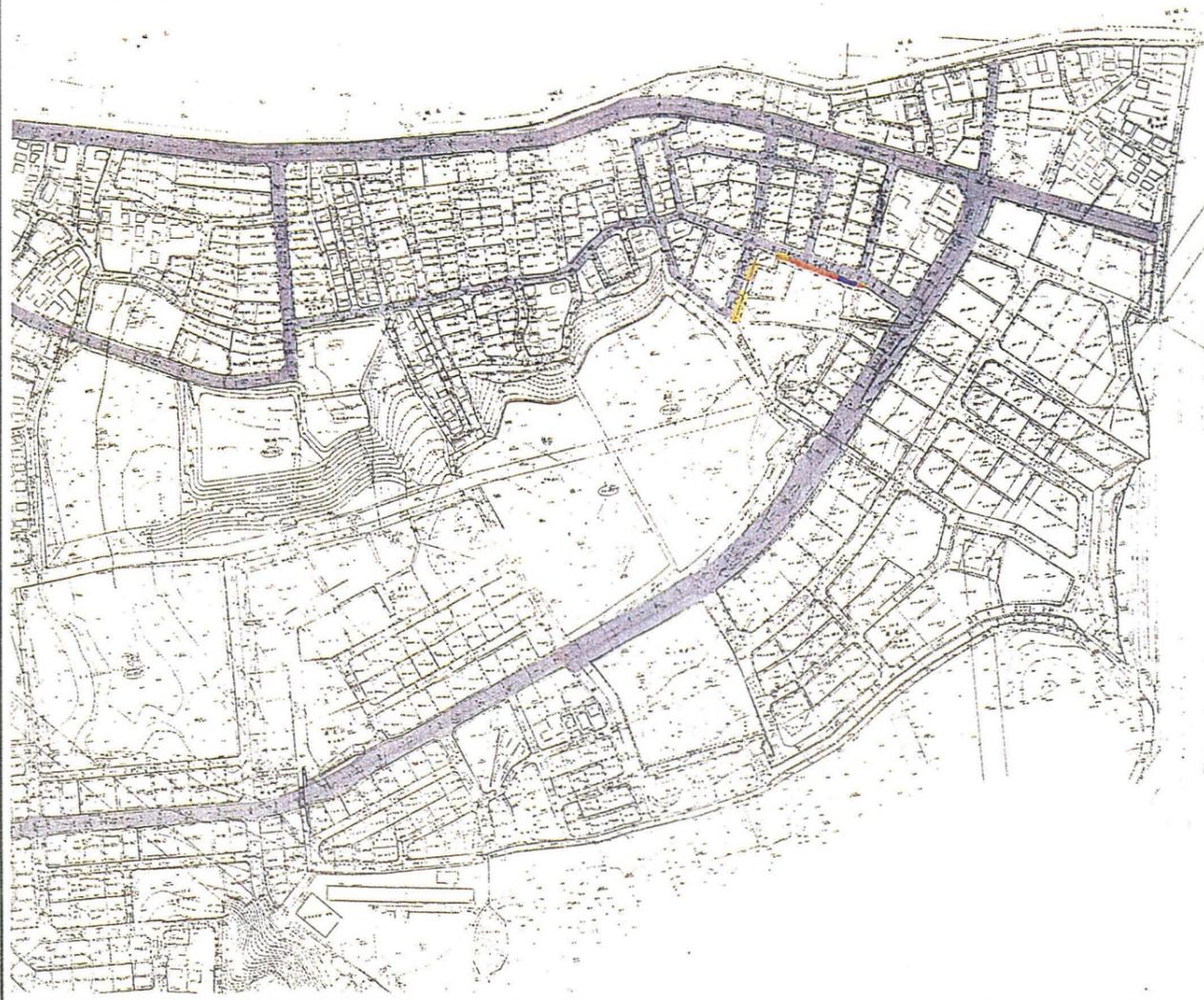
1 - ⑦擁壁：観音寺

観音寺を囲むRC擁壁は、東側と北側の道路に面し最高6.5mの高さとなっている。

当調査における擁壁修景の試験施工として、自然石風化粧型枠（東横技研㈱）による一体施工を行った。

施工面積： 545㎡	品名： ランマット
施工期間： 1989.08 ~ 1990.06	（使捨化粧型枠）
工事費用： 5,300千円（直工費）	東横技研㈱

位置図



1 — ⑩擁壁

1-⑩擁壁は港北N.T.の北端に位置し、高さ6m以上長さ130m程の大型擁壁である。

当調査における擁壁修景の試験施工として、目地付はつり風化粧型枠（東横技研㈱）による施工を行った。

施工面積：1,192㎡
施工期間：1989, 08 ~ 1990, 12
工事費用：9,770千円（直工費）

品名：ワリマット
（使捨化粧型枠）
東横技研㈱



IV - 2

モデル地区のしぼり込み

□. 全章でケーススタディ作業を行ったが、試験的に修景施工を行う場所としては、大型擁壁は周囲に対する影響が大きいため、試験施工を行う場所として公共用地であり大きくない場所をモデル地区として選ぶ。

擁壁では公団の保留地から2ヵ所を選び、1-⑤と2-⑩が挙げられた、このうち2-⑩は向かい側にある2-⑨擁壁と一体で考える必要があることから今回ははずし、1-⑤擁壁のみとする。

橋梁においては、バス停留所のあるものから2ヵ所、A-1とC-47を選び、公共用地に直結した橋としてFC-3を選んだ。

以上の経緯により、モデル地区として検討を行う地区は、1-⑤擁壁及びA-1橋、C-47橋、FC-3橋の4ヵ所である。右図はその位置図である。



モデル実施条件のしぼり込み

	現況	課題	修景の考え方	修景手法	備考
A・大擁壁	A-1: 1-⑤擁壁	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的短い擁壁であるが、巻き込んだ部分が橋梁の階段部分と接しており、橋の上からもよく見える位置にある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・将来は前面にバス停がくることも考えられる。 ・周辺地区に緑化(1.0mの植栽)の建築協定案があり、これに合わせて緑化することが適当と思われる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽を施す ・植栽帯として確保できる空間が狭いため、蔓性植物による緑化を検討する。 	
	A-2: 2-⑩擁壁	<ul style="list-style-type: none"> ・直線道路に面した擁壁だが、歩道部分の植栽が、かなり生い茂っており車からは見えにくくなっている。 ・2-⑨の向かい側にあり、一体的な修景が必要と思われる。 ・バス停がある。 	<ul style="list-style-type: none"> ・擁壁の高さが歩道の幅に比べてかなり高いのでかなり圧迫感がある。 ・明るい色彩で開放感を持たせる修景が効果的と思われる 	<ul style="list-style-type: none"> ・テーマを決め、絵を描く。 ・1色から数色に塗る。 	2-⑨擁壁との一体施工が必要であるため試験施工は保留
B・橋梁+擁壁	B-1: FC-3橋	<ul style="list-style-type: none"> ・公共用地(運動広場)に接続するペデ橋である。 ・公共用地側に擁壁が橋に付随する形で存在しており、一体的な修景が必要と思われる。 ・ただし、公共用地側の擁壁前面にはすでに植栽が施されている。 	<ul style="list-style-type: none"> ・橋が門のようにかなり目立つ位置にある。 ・公共用地の運動広場を示すサイン的な修景が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・テーマを決め、絵を描く。 ・運動広場をテーマとする。 	
	B-2: A-1橋	<ul style="list-style-type: none"> ・港北N.T.内によく見られる橋下のバス停留所である。 ・道路橋のアバット部分に短い擁壁が付随している 	<ul style="list-style-type: none"> ・橋詰部分と擁壁部分を一体的に使い、バス停の個性化を目指した修景が考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・テーマを決め、絵を描く。 ・町名(川和富士)、橋名(夕焼け橋)等をテーマとする。 	
	B-3: C-47橋	<ul style="list-style-type: none"> ・企業用地とライフケアマンションの間に位置する橋である。 ・すでにこまごまと植栽が施されており、補助的な修景とすることも考えられる。 	<ul style="list-style-type: none"> ・植栽が施されていると言っても、橋の上からはよく目立つ位置にあり歩行者の目に合わせた修景を考える ・通過する車交通からの目を和らげる修景をも考える。 ・バス停の個性化を考慮した修景とする。 	<ul style="list-style-type: none"> ・タイル調の塗装を施す。 ・ワンポイントで模様(テーマ:橋名=新田歩道橋)を入れる。 	

1-⑤擁壁

		1 - ⑤	1 - ⑤ 壁の現状と課題
要素 I	ビスタ	・直線道路で坂道に面している ・ペデ橋に隣接している	<ul style="list-style-type: none"> ・比較的短い擁壁であるが、巻き込んだ部分が橋梁の階段部分と接しており、橋の上からもよく見える位置にある。 ・将来は、前面にバス停がくとも考えられる。 ・周辺地区に、道路側1mの植栽を施すという緑化の建築協定案があり、これに合わせて緑化することが適当と思われる。
	視点の位置	(1)斜め上(車) (2)上側(ペデ橋) (3)下側(階段)	
	スピード	(1)20~60km/h 自動車 (2)3)2~8 km/h 歩行者	
要素 II	土地利用	住宅地 (7パート・マンション地区)	
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	平成1年施工	
	官民区別	民有地	

1-⑤ 壁の修景手法とテーマ

- ・建築協定案(緑化)と合わせた形で、植栽による修景を行う。
- ・道路と擁壁の間隔が狭いため、中高木を植えることが難しい。よって、低木を植え、さらに蔓性植物を擁壁に這わすことにより修景する。

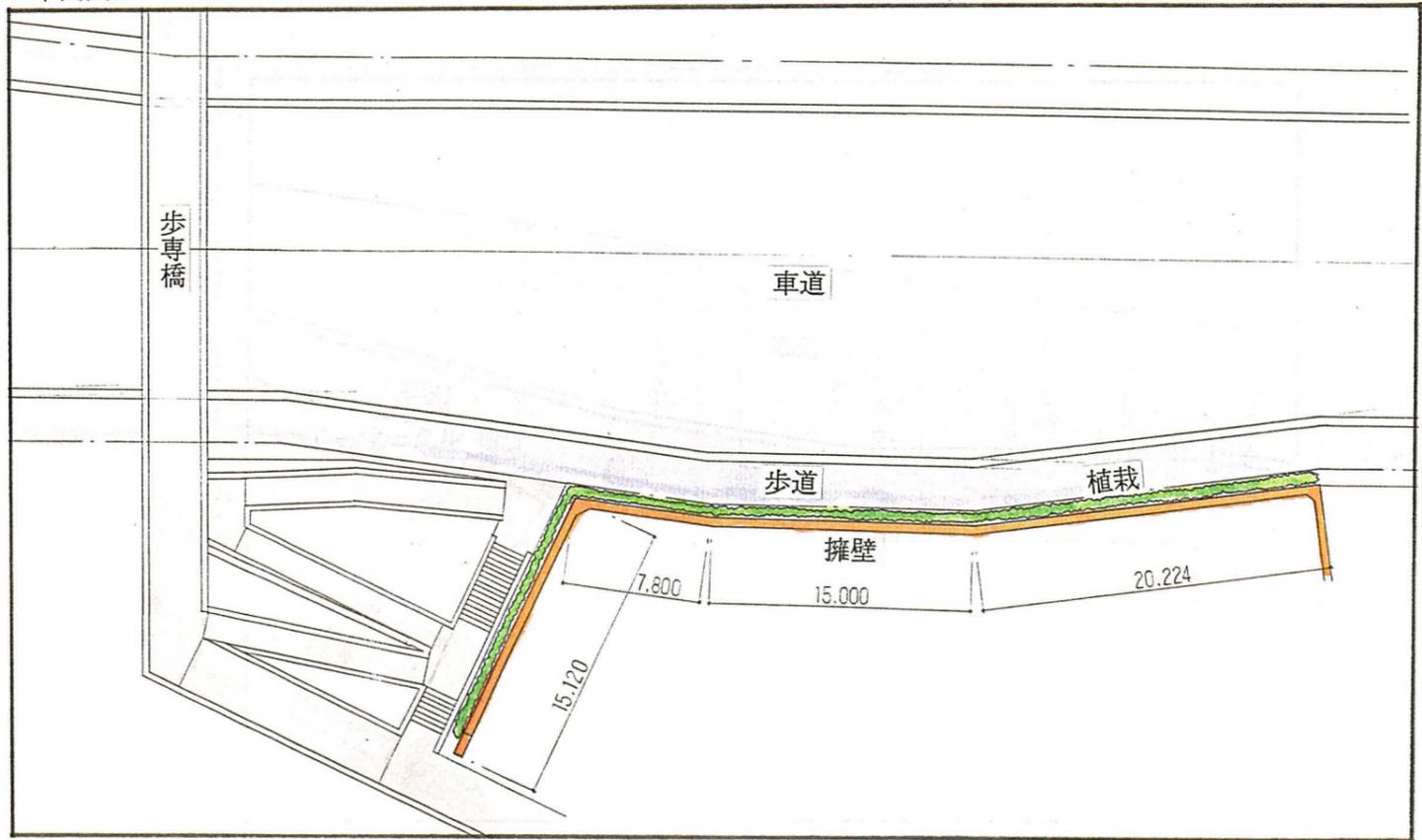
1-⑤ 壁の修景面積と延長

- 面積
 - 道路側: 258.1㎡
 - 階段側: 87.2㎡
 - 合計: 345.3㎡
- 延長
 - 道路側: 43.0m
 - 階段側: 15.1m
 - 合計: 58.1m

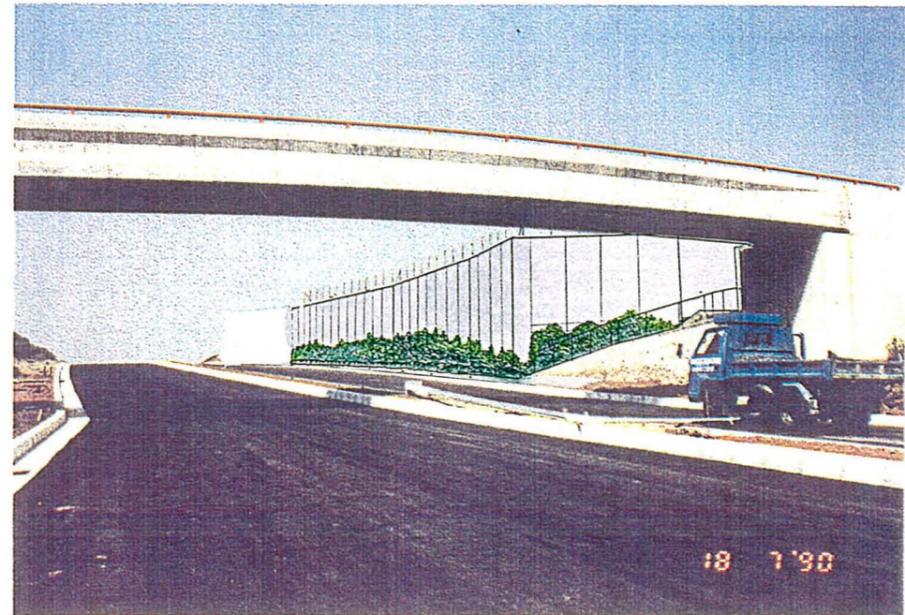
現状写真



平面図



イメージスケッチ



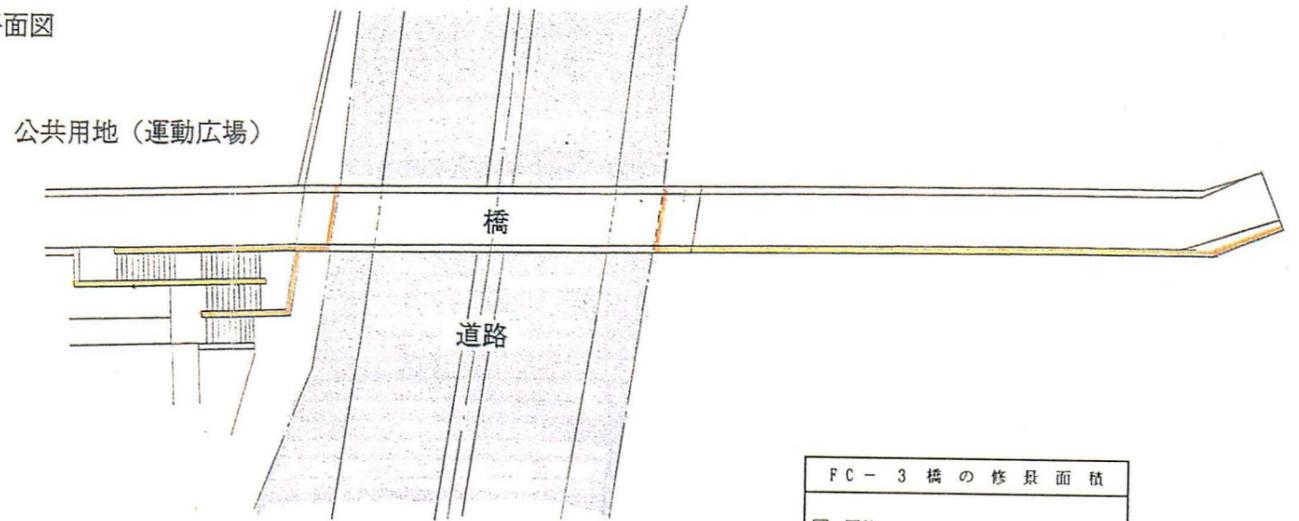
FC-3橋

		FC-3	FC-3橋の現状と課題
要素 I	ビスタ	・坂道でゆるいカーブ部分に位置している	・公共用地（運動広場）に接続するベデ橋である。 ・公共用地側に擁壁が付随する形で存在しており、一体的な修景が必要と思われる ・ただし、公共用地側の擁壁前面には、すでに植栽が施されている。
	視点の位置	(1)斜め上（車） (2)上側（ベデ橋）	・橋が門のようにかなり目立つ位置にある ・公共用地の運動広場を示すサイン的な修景が考えられる。
要素 II	スピード	(1)20~60km/h 自動車 (2)2~8 km/h 歩行者	
	土地利用	公共用地（ベデ橋）	
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	昭和63年施工	

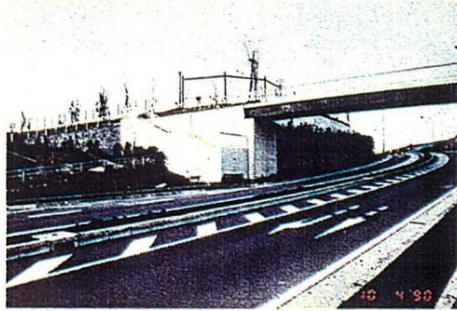
FC-3橋の修景手法とテーマ

- ・運動広場を示すサイン的な修景を考えた。
- ・運動する人々の姿を簡略化ししかもシルエットとして表現した。
- ・手法としては、2色の塗料による吹きつけ塗装を想定して描いている。

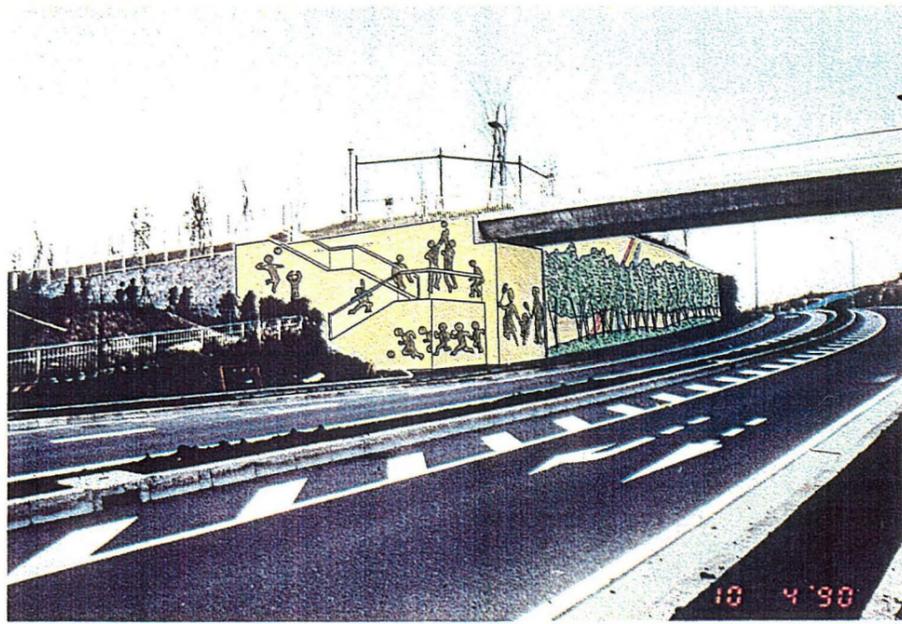
平面図



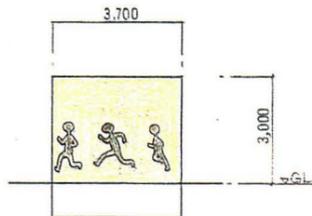
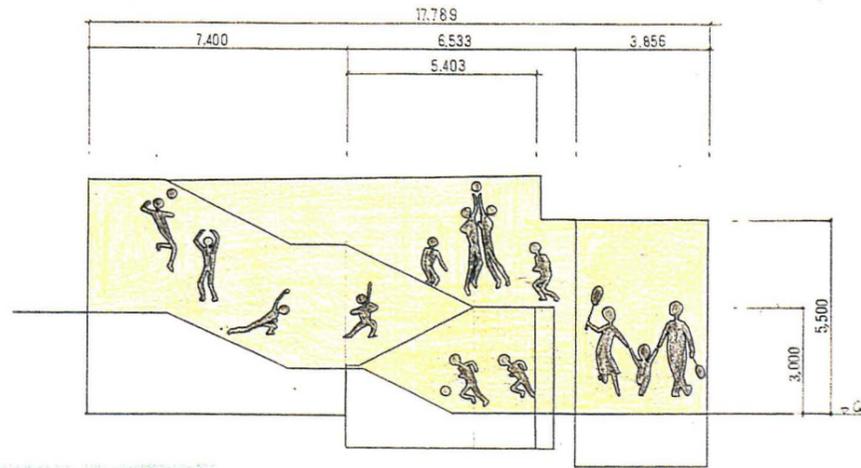
現況写真



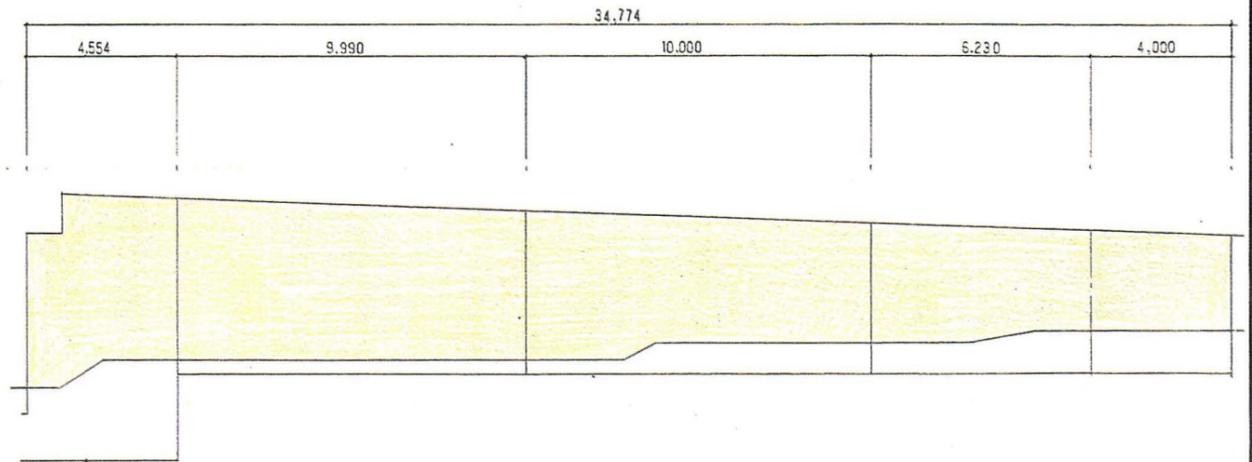
イメージスケッチ



立面図



立面図



FC-3橋の修景面積

□ 面積	
公共用地側	107.6㎡
反対側	139.4㎡
合計	247.0㎡
□ 使用材料(案)	
東横技研(株)TYKセラコン セラアート工法	
一式	2,717,000円
耐久性 強 (汚れは水洗いで落とせる)	

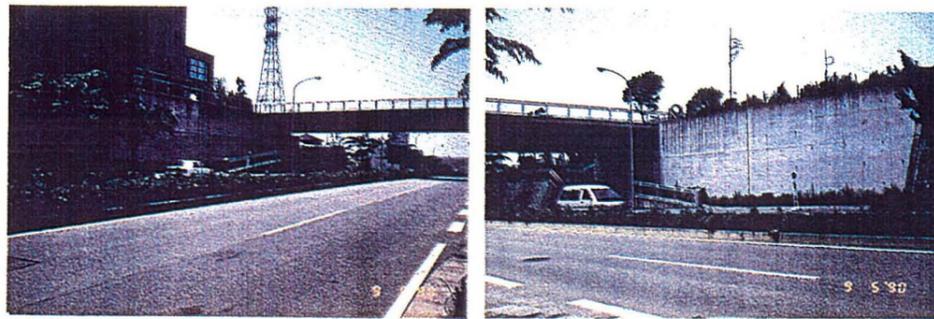
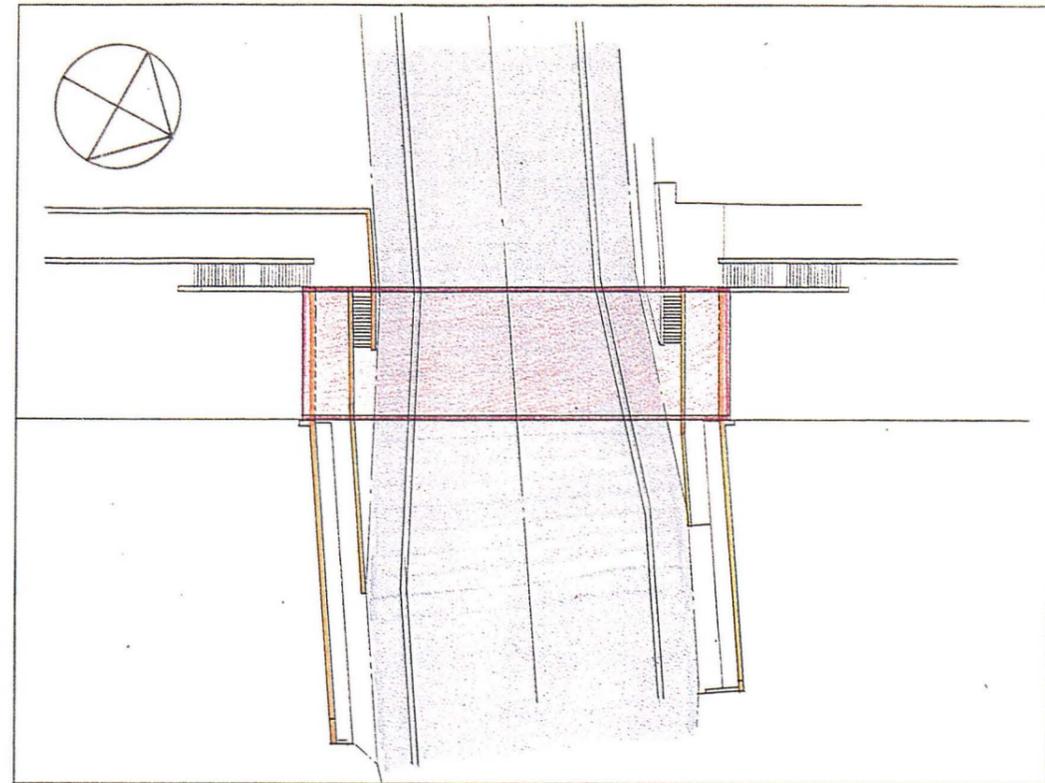
A-1橋

		A - 1	A - 1 橋の現状と課題
要素 I	ビスタ	・直線道路に架かった橋である ・バス停となっている	<ul style="list-style-type: none"> ・港北N.T.内によく見られる、橋下のバス停留所である。 ・道路橋のアバット部分に短い擁壁が付随している。 ・橋詰部分と擁壁部分を一体的に使い、バス停の個性化、区別化を目指した修景が考えられる。
	視点の位置	(1)正面下側(バス停) (2)斜め横水平(車)	
	スピード	(1)0 km/h 歩行者 (2)20~60km/h 自動車	
要素 II	土地利用	公共用地 (道路橋)	
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	昭和56年施工	

A-1橋の修景手法とテーマ

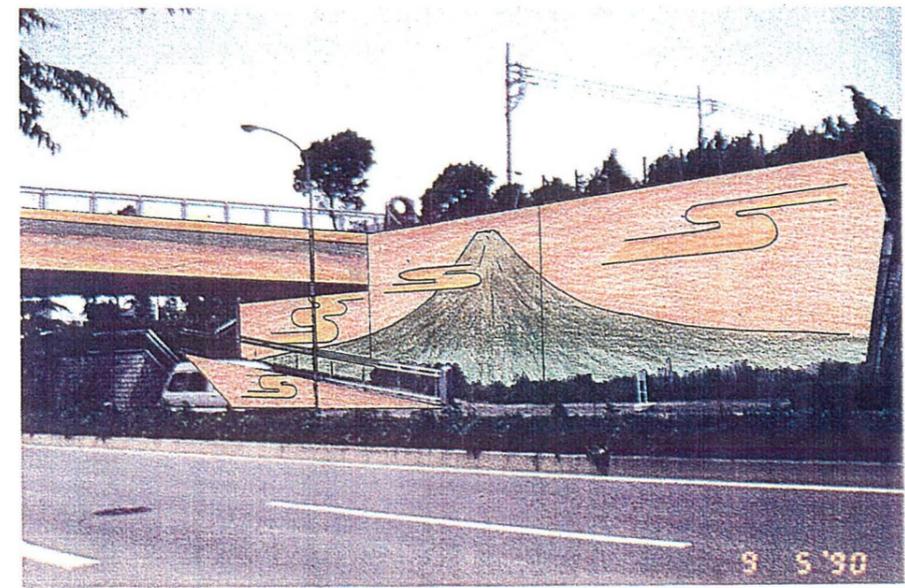
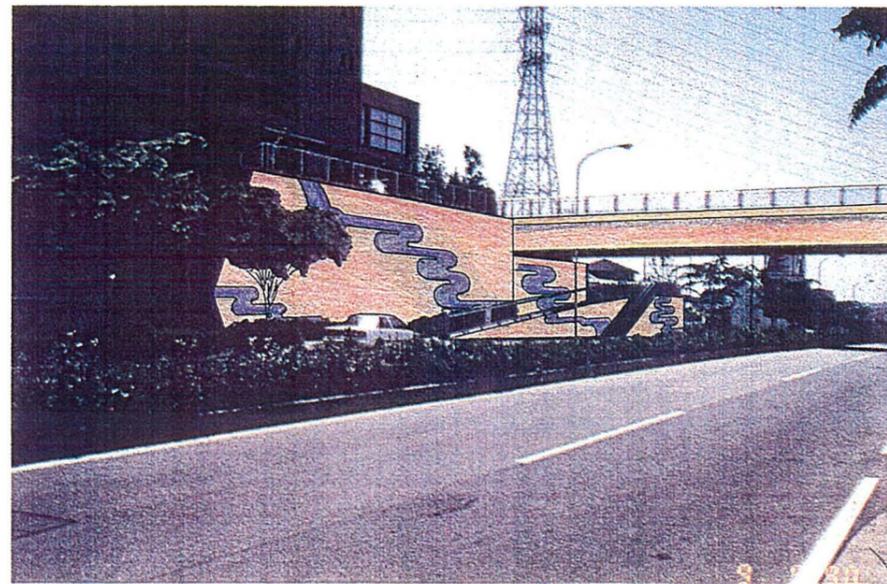
- ・バス停の名称(橋の名称)と地区名をモチーフにペインティングで表現した。
- ・バス停名称「夕焼け橋」をベースとして地区名「川和富士」を表現し、橋自体も含めて修景する。
- ・手法としては、アクリル樹脂系塗料を想定して描いている。

平面図



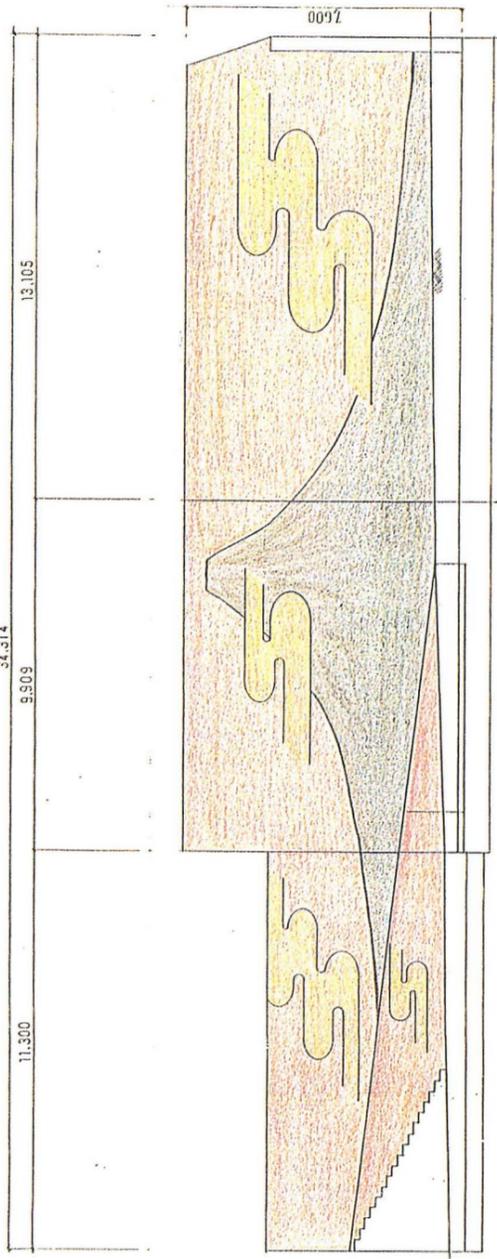
現況写真

イメージスケッチ



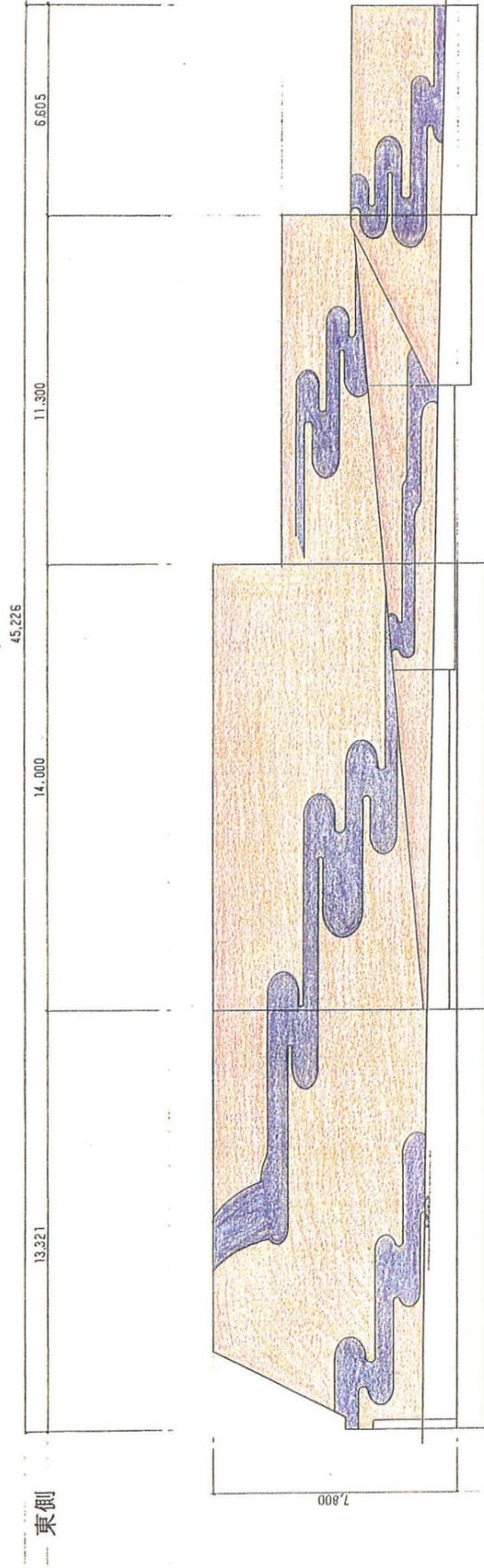
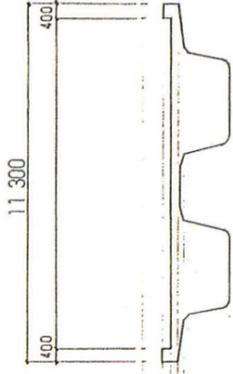
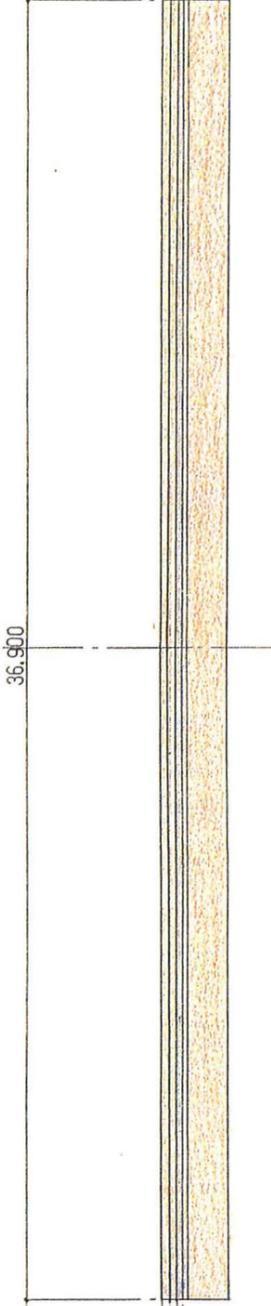
立面図

A-1 橋の修景面積	
<input type="checkbox"/> 面積	
橋	110.7㎡ (片面)
東側	262.6㎡
西側	216.2㎡
合計	700.2㎡
<input type="checkbox"/> 使用材料	
	アクリル樹脂系塗料 (四国化研工業㈱)
	耐用年数 10~20年 (水洗いをする事が可能)



西側

橋部



東側

C-47橋

		C - 47	C - 47橋の現状と課題
要素 I	ビスタ	・直線道路に架かっている歩道橋 ・バス停「新栄高校前」がある	<ul style="list-style-type: none"> ・企業用地とライフケアマンションの間に位置する歩道橋である。 ・すでにこまごまと植栽が施されており、補助的な修景とすることも考えられる。 ・植栽が施されていると言っても橋の上からはよく目立つ位置にあり、歩行者の目に合わせた修景をも考える。 ・通過する車交通からの目を和らげる修景をも考える。 ・バス停の個性化を考慮した修景とする。
	視点の位置	(1)斜め横水平(車) (2)上側(歩道橋) (3)正面(バス停)	
	スピード	(1)20~60km/h 自動車 (2)2~8km/h 歩行者 (3)0km/h "	
要素 II	土地利用	公共用地(歩道橋)	
	道路種別	幹線道路	
	施工時期	昭和57年施工	

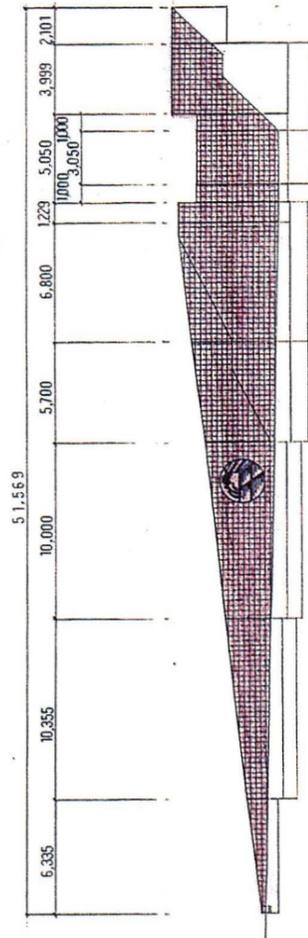
現況写真



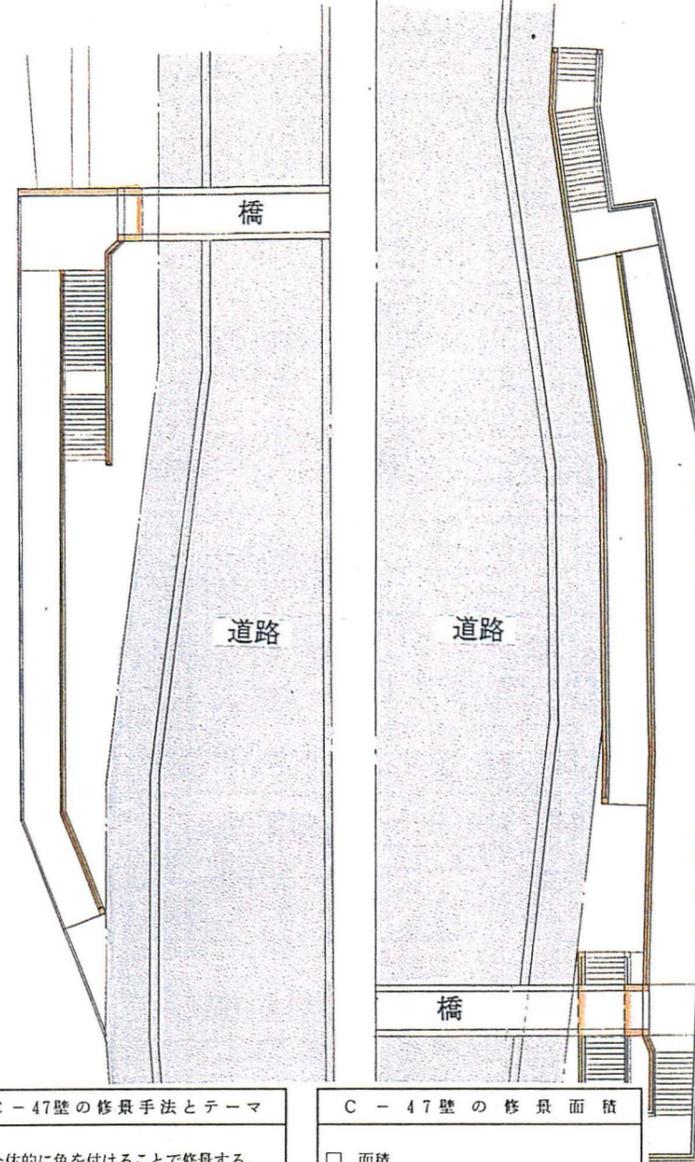
イメージスケッチ



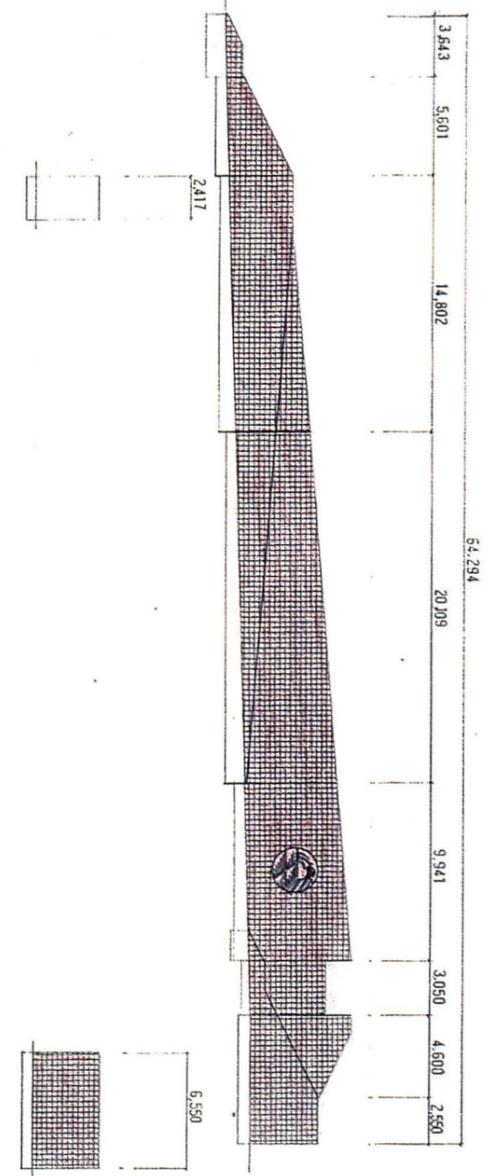
西側立面



平面図



東側立面



C-47壁の修景手法とテーマ

- ・全体的に色を付けることで修景する。
- ・タイル調の吹きつけ塗装とし、ワンポイントで橋名を表現するようなマークをいれる。

C-47壁の修景面積

- 面積
 - 東側：293.3㎡
 - 西側：148.5㎡
 - 合計：441.8㎡
- 使用材料(案)
 - 四国化研工業㈱ エレガンススタイル 型紙を使用した目地付吹きつけ塗装
 - 耐用年数 10~15年
 - (水洗いは可能だが、目地に汚れが残りやすい)
- 一式 4,311,120円

□. 修景擁壁概算工事費対比表

		FC-3	247㎡		C-47	441.8㎡		A-1	700.2㎡		1-⑤			
四国化研工業(株)	品名	/				○セメソトカフ系下地調整材	○磁器タイル吹付材	型上紙塗・材 標準リカア タリイ プ イ	○ワンポイトン 絵柄所	型上紙塗・材 特注リカ ア イ	○セメソトカフ系下地調整材	○絵柄 特上 目材 エル レ ガ ン コ ス タ イ	※ネット等付属工事費別 ・ツタ系常緑樹もしくは落葉樹 ・かん木ツツジ、シャリンバイ、イヌツゲ、播種等 ○植栽工法	
	単価					1,200	7,200	600,000	1,200	18,000				
	数量					441.8㎡	441.8㎡	一式	700.2㎡	700.2㎡				
	金額					530,160	3,180,960	600,000	840,240	12,603,600				
	合計					計 4,311,120				計 13,443,840				
TYK東横技研(株)	品名	/				○TYKセラコン		セラアート工法 (壁面立吹)施工		○TYKセラコン		セラアート工法 (壁面立吹)施工		※工場別処理 ※足場別・養生含む直材 ※背景(砂色) ……3色みかけ吹き処理 ※シルエット・人物 ……1色吹き
	単価					11,000	17,000~18,000							
	数量					247.0㎡	700.2㎡							
	金額					計 2,717,000	計 11,903,400~12,603,600							
	合計					計 2,717,000				計 11,903,400~12,603,600				
		単価	1,200	300	数量	150本	90株	金額	180,000	27,000	合計	207,000 (直工費のみ)		

□. 管理の考え方

○. モデル地区における管理の考え方

今回、具体的な材料を用いての提案を行ったが、それぞれの地点における提案内容について、管理面をまとめたものが下表である。

管理内容	地区	所有者	仕様	管理主体	備考
定期清掃 (簡単な水洗い)	第1地区 FC-3橋	公共用地	・吹き付け塗装 (東横技研(株)TYKセラコンを想定)	市	
定期清掃 (水洗い) 補修、塗り直し (耐久性10~15年)	第2地区 C-47橋	公共用地	・型紙を使用したタイル調 吹き付け塗装 (四国化研工業(株)エレガンス タイルを想定)	〃	
定期清掃 (水洗い) 補修、塗り直し (耐久性10~20年)	第2地区 A-1橋	公共用地 一部民有地	・アクリル樹脂系塗料による ペイント	〃	・ペインティングによる修景なので、清掃等について心配りが必要
剪定 施肥 除草等	第1地区 1-⑤擁壁	公団保留地	・植栽	地権者 (公団処分地)	

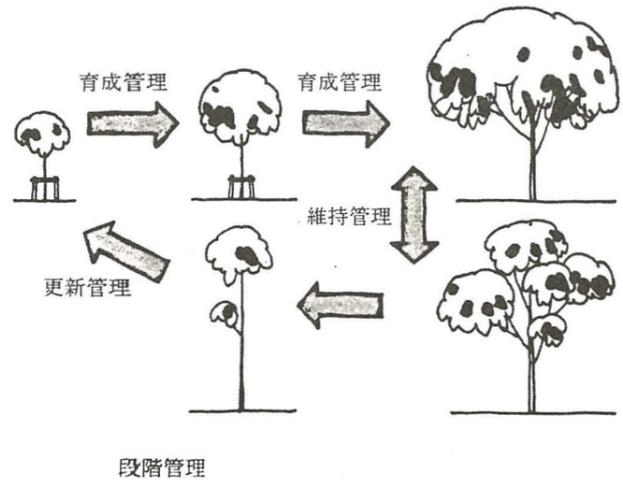
<参考：植栽管理>

植栽は、条件次第ではまったく管理を必要としない。しかし、計画意図に沿う植栽を形成するためには、また好ましくない植栽条件のもとにおいては管理は必須のものであるといえる。

植栽の管理はその段階によって、育成管理、維持管理、更新管理に大きく

分けられる。育成管理は植栽時点から目標とする植栽の形態が整うまでの管理であり、維持管理は育成管理終了時点から更新管理に到る間の管理である。そして、更新管理は植栽の衰退に対応して行われる。

以下に一般的な一年間の管理内容を表として示す。



作業別	月別	4	5	6	7	8	9	10	11	12	1	2	3	回数	摘要	
街路樹管理	夏期せん定													1~2	台風までに行う スズカケ、ヤナギ等	
	冬期せん定		A B											1	一般街路樹(落葉樹) A:アオギリ B:常緑樹	
	補植		常緑樹		常緑樹			常緑樹					落葉樹		落葉樹	
	枯損樹撤去	枯死樹はすみやかに撤去														
	控木														結束直し	
	施肥														固型肥料その他	
	並木ます内処理	整正・除草													内部土壌が緑石より5cmくらい下がっているようにする	
	主な病虫害防除														2~3	
	ヤゴ取り															天狗虫取り
	低木管理	刈込み													2~5	花木類は花芽分化前までに実施
せん定														1	軽せん定程度とする	
施肥														1	粒状肥料その他	
補植															樹種により適期に行う	
芝生管理	芝刈													3~5	刈りむらのないようにする	
	施肥													1~2	粒状肥料その他	
	除草剤散布													1	C.A.T.除草剤(毎年行わない)	
	目土掛													1回/2年	厚さ10mm内外	
	芝張															
全般	除草													3~5	雑草は根より抜き取る	
	植込地清掃													12~52	枯枝、落葉、紙屑その他を除去	
	灌水、葉面洗浄														必要に応じて行う	

街路植栽年間管理計画表(東京都)(道路緑化ハンドブック,昭和51年より)

1. 総合的なまちづくりの一環としての位置づけ

本調査においては、直接的にはコンクリート擁壁の修景計画である。広くまちづくりの一環として、シンボリック景観づくり等擁壁の積極的活用について提案してきたが、より広範的視点をもとに、ニュータウン全体の都市景観の視点のもとに当擁壁の修景計画が位置づけられることが必要である。

さらに、今回は事業者である公団がモデル的、先導的に実施し、擁壁を積極的に活用した都市景観向上という視点での啓蒙的实践をめざしているが、今後より広い意味でのまちづくりの一環として取り組む方向が望まれる。

2. 擁壁の地権者及び管理者に対する事業実施における合意形成、並びにその後の管理方式の一定のルールづくり

コンクリート直擁壁の多くが、民間所有地にあり、これら民間地権者の同意を今後どのような方法で取り付けるのか、ある一定のルールづくりが必要である。

又、公有地にあっては、おおむね道路管理者であり、これらに対する同意が必要である。

これら、管理者の異なる擁壁に対し、その後の管理（メンテナンス等）のルールづくりが必要である。

3. 擁壁の修景工事についての費用負担

今回のケーススタディ地区に対して、モデル的、先導的に実施する考えのもとに事業者である公団が行う場合、その工事費用は結果的に区画整理事業の経費の一部として実施するものと考えられる。

さらに、今後より一般的にこのような修景事業を実施する場合は、広くまちづくりの一環として、たとえば横浜市の公的援助等方式を検討する方向も考えられる。

4. 修景の実施方式に対する各種工夫

修景を実施するにあたって、その計画内容作業等について、次のような工夫が考えられる。

(イ) コンペ方式

- ・一般公募によるコンペ方式
- ・メーカー等の企業参加コンペ方式

(ロ) 住民参加方式

- ・行政、公団のみで行うのではなく、住民の積極的参加方式とする。

（ニュータウンの住民が自ら参加して擁壁の修景を行う）

(ハ) 著名アーティストに依頼