

松山都市圏における景観形成の事例報告

中埜智親¹・真田純子²

¹ 正会員 株式会社オリエンタルコンサルタンツ
(〒760-0023 香川県高松市寿町1-3-2高松第一生命ビル, E-mail:nakano-tm@oriconsul.co.jp)

² 博士(工学) 東京工業大学大学院社会理工学研究科特別研究員
(〒152-8552 東京都目黒区大岡山2-12-1西9号館501号, E-mail:sndjnk@cj8.so-net.ne.jp)

国土交通省松山河川国道事務所は、古くからの歴史を持つ松山都市圏の骨格としてふさわしい景観を備えた幹線道路を整備するため、平成15年に5年間継続することを前提とした松山都市圏幹線道路景観検討委員会を設置した。本稿は景観検討委員会の活動の紹介を通じて、広域的、長期的に景観検討を行うことの利点等について考察し、ひとつの圏域の景観を長期的、広域的にマネジメントするための知見とすることをねらいとした。

キーワード:景観検討, 住民参加, 景観評価

1. はじめに

(1) 本稿の目的

事業における景観検討や自治体の景観条例の制定、景観計画の策定等、平成15年7月に国土交通省が発表した「美しい国づくり政策大綱」を契機に、近年、公共事業において「景観」が重要視されはじめている。

しかしながら公共事業における景観検討は、普通、個別の事業ごとに行われている。また未だに「景観」が「付加的な装飾」とみなされ、事業がある程度進んだ段階で検討対象となることも少なくない。

一方で、自治体の景観条例や景観計画では、屋外広告物や建築物等に対する効果は期待できるが、国の行う道路事業等において事業者である国が自治体の定めた景観整備の方針に従うよう明示されているものは少なく¹⁾、ある圏域の景観整備を一体的に行うというところまでは至っていない。

本稿でとりあげる松山都市圏幹線道路景観検討委員会(以下「景観検討委員会」という。)は、後述するように、平成15年に5ヶ年の継続検討を前提に設立された、都市圏の幹線道路全体の景観検討を行う機関である。松山都市圏で行う道路事業および道路に係る事業が全て景観検討委員会での検討を経ながら進められることにより、長期的かつ広域的な検討が可能となり、松山都市圏の景観形成マネジメント機関として機能している。

本稿では、これまでにほとんど前例のない、道路事業を核とした長期的・広域的(面的)な景観検討を行う機関である「松山都市圏幹線道路景観検討委員会」の活動

について公表し、景観検討のひとつの知見とすることを目的とする。

(2) 本稿の構成

松山都市圏における道路事業の検討を景観検討委員会を通して行うことによって、先述したように長期的、広域的な検討が可能となるが、これが景観検討委員会設置の利点であるといえる。したがって、本項では、第2章において景観検討委員会の概要を説明した後、第3章で、長期的な検討の事例として拾町交差点立体化事業について解説する。また第4章では、広域的な検討の事例として沿道景観整備のとりくみについて解説する。

また景観検討委員会では、検討の過程で積極的に住民等の意見を取り入れている。第5章では、住民等の参画に関する事例について解説する。つづく第6章では、第3章から第5章の考察を行うとともに、平成20年代後半の完成を目指している松山外環状道路における景観検討委員会の役割について考察し、今後の課題や意義を述べる。

2. 松山都市圏幹線道路景観検討委員会の概要

国土交通省松山河川国道事務所は、「古くからの歴史を持つ松山都市圏の骨格としてふさわしい景観を備えた幹線道路を整備するため」、平成15年4月に篠原修教授(東京大学教授、現政策研究大学院大学教授)を委員長とし学識経験者、松山市、愛媛県、地元の有識者等か

らなる「松山都市圏幹線道路景観検討委員会」を設立した。「松山都市圏」は、明確な境界がある範囲ではないが、大体図-1に示す範囲としている。実際には景観検討委員会は、松山河川国道事務所管内における道路事業および道路に関連する事業に付随した景観検討を行うことを前提としている。具体的には、平成15年度の段階で事業化されていた拾町交差点、小坂交差点の立体化事業、計画段階にあった松山外環状道路（事業化区間：4.8km）を主要な検討対象とした他、防護柵整備や緑化整備等についても議題としてきた。

現在、拾町交差点立体化事業は第1期線の施工が完了し、第2期線の施工中である。また、後述するように交差点の緑化整備計画を概ね決定し、最終決定に向けて試験施工を実施中である。小坂交差点立体化事業も昨年度末から施工段階に入り、平成18年度末の完成を目指して現在施工中である。松山外環状道路は、平成20年代後半完成を目指し、現在一部区間が設計段階に入っている。また平成18年度より、松山都市圏内の幹線道路に

おける道路空間を良好なものとするため、沿道景観整備を本格的に検討し始めている。

その他、景観検討委員会の委員である松山市から、市内のハイグレードバス停整備についての報告がなされるなど、多様な議題を扱っている。

3. 拾町交差点立体化事業

（1）事業の概要と本章のねらい

拾町交差点は松山市と砥部町との市町境に位置する交差点で（図-1）、渋滞緩和を目的として交差点の立体化を行っている。

景観検討委員会では、計画・設計段階から施工、供用段階に至るまで、各事業段階において景観検討を行っている。具体的には、表-1に示すように、第1回景観検討委員会で景観整備の目標像（図-2）を審議した後、第2回から第6回の景観検討委員会で橋梁予備設計から詳細

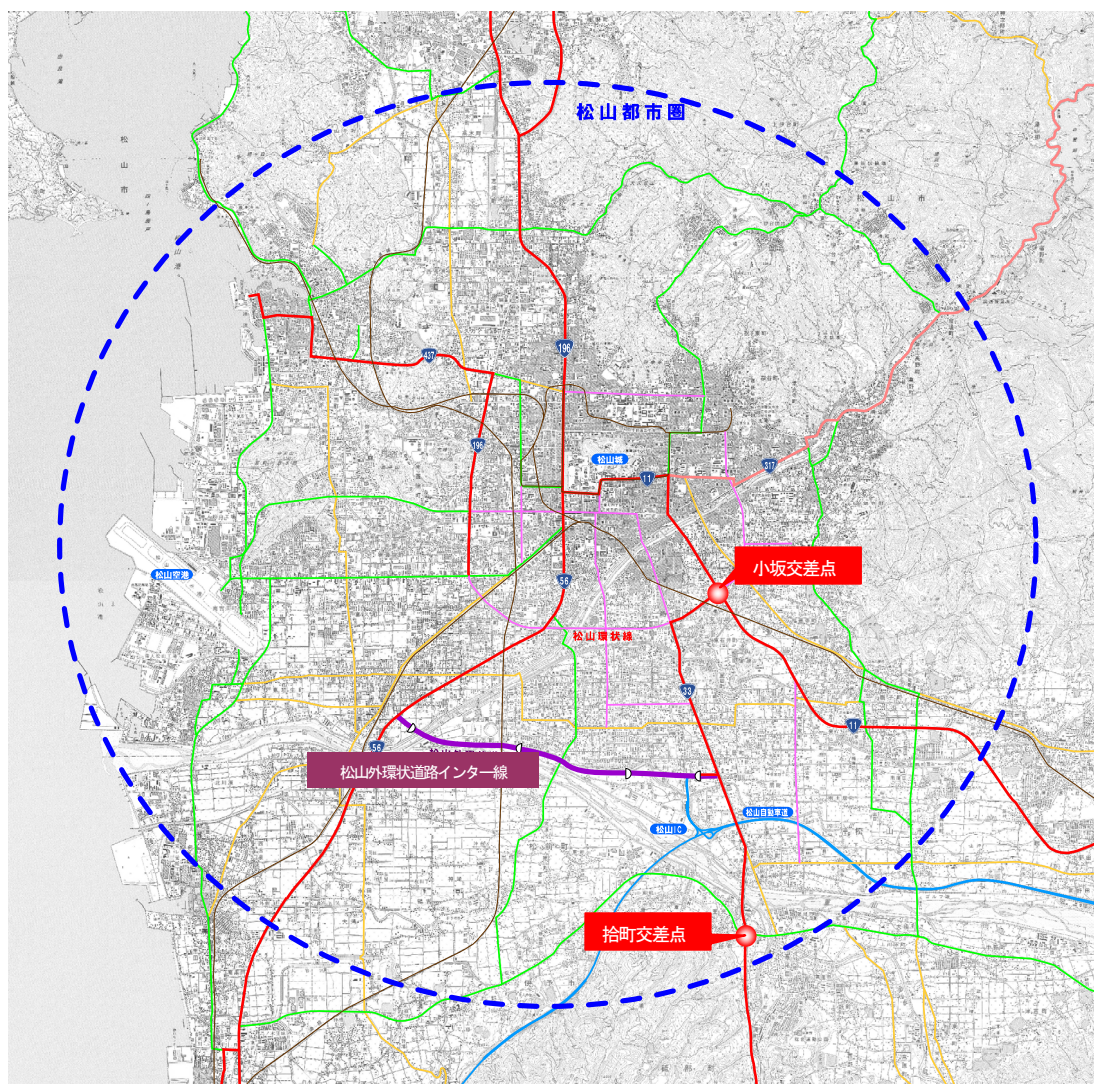


図-1 松山都市圏の範囲

設計までを審議した。

本事業では、設計段階での景観検討において、デザインが最初に設定した目標像を実現するのにふさわしいかどうかを評価する評価項目を示し、検討を進めた。一例として橋脚の細部デザイン検討を行った委員会資料を示す(図-3)。主桁と橋脚形状の整合、圧迫感の軽減、垂直性の強調、視覚的透過性の向上という評価項目を設定し、橋脚の細部デザインを検討している。

また、第1期線完了後供用開始直前の平成18年2月には、住民等による事後評価を行った。

こうした目標像の設定から事後評価という景観検討の一連の流れが可能となったのは、景観検討が長期的に開催される景観検討委員会を通して行われていたことによる次の2点の効用があったためと考えられる。

①最初の段階で策定した景観整備の目標像が各事業段階に継承されやすい状況であった。

②住民等による事後評価においては、景観整備のねらいや工夫を説明しやすい状況にあった。

また、目標像の設定、評価項目の提示、住民等による事後評価という一連の景観検討の流れによる拾町交差点立体化事業は、国土交通省所管の「公共事業における景観評価の基本方針(案)」の事後評価と類似している。そのため本章では、長期的な景観検討を行った拾町立体化事業のうち、特に住民等による事後評価に焦点をあて、「公共事業における景観評価の基本方針(案)」のための知見とすることもねらいとする。

表-1 景観検討委員会における主な検討内容

回	年/月	主な検討内容
1	H15/4	景観整備の方針
2	H15/8	橋梁形式
3	H15/12	主桁及び橋脚の細部デザイン、擁壁・橋台の表面処理 1-①、道路付属物、主桁の色彩、周辺景観
4	H16/6	主桁の色彩、擁壁・橋台の表面処理 1-②
5	H16/10	擁壁の工法変更とそれに伴う擁壁・橋台の表面処理 2-①、進捗状況の報告
6	H17/2	擁壁・橋台の表面処理 2-②、高欄トップレールの形状、床版裏面の色彩、進捗状況の報告
7	H17/6	進捗状況の報告
8	H17/11	進捗状況の報告
9	H17/12	住民等による景観評価の方法、進捗状況の報告
10	H18/3	住民等による景観評価の結果を報告、進捗状況の報告

景観整備の目標像

- ・周囲の開放的な田園景観に違和感をもたらない、水平性、ライン性を強調したデザインとする。
 - ・縦断・平面線形により生じる3次元曲線が特徴となるため、これを美しく見せる工夫をする。
 - ・交差道路利用者への圧迫感を軽減するよう配慮する。
 - ・橋脚の林立が煩雑とならないよう、橋脚形状を工夫する。
 - ・道路付属物の配置が煩雑感を与えないよう配慮する。
- 等

図-2 拾町高架橋整備における景観整備方針

b. 橋脚形状の比較検討
橋脚形状の下記に示すデザイン案について、景観性及び経済性から比較検討を実施した。

	基本案 (断面寸法：橋軸：3.5m ；橋軸直角2.2m)	FEED 工法			
		A案 コーナーを面取りし(テーパ)、視覚的 透過性の向上を意図した案	B-1案 主桁と橋脚形状の整合を図っている案	B-2案 B-1案に加え、橋脚面の凹凸により、圧 迫感を低減し垂直性を強調している案	B-3案 B-1案に加え、コンクリート面の輝度低 減により圧迫感を軽減している案
パース					
主桁と橋脚形状 の整合	・主桁の傾斜面の整合が図れない ▲	・面取り断面であり、主桁の傾斜面とある 程度整合が図れる。 △	・下フランジ幅と橋脚正面の幅が同一に なることにより整合は図れる。 ◎	・下フランジ幅と橋脚正面の幅が同一に なることにより整合は図れる。 ◎	・下フランジ幅と橋脚正面の幅が同一に なることにより整合は図れる。 ◎
圧迫感の 軽減	・面的印象があり、圧迫感の軽減に 劣る。 ▲	・面取りにより、ある程度、圧迫感の 軽減が図れる。 △	・隅切りにより、ある程度、圧迫感の 軽減が図れる。 △	・B-1案に比べ正面の凹凸により面が 分割され、圧迫感の軽減が図れる。 ◎	・B-1案に比べ、表面処理を施すこと により、表面の輝度の低下によりある 程度、圧迫感の軽減が図れる。 ○
垂直性の 強調 (柱形状の強調)	・面的印象により垂直性の強調は 図れない。 ▲	・面取りにより、ある程度の垂直性は 強調される。 △	・隅切りの陰影効果により、ある程度の 垂直性は強調される。 △	・B-1案に比べ、正面の凹凸のライン により垂直性が非常に強調される。 ◎	・B-1案に比べ、正面の表面処理より 垂直性の強調される。 ○
視覚的透過性の 向上	・透過性の向上は図れない。 ▲	・5案の中で最も透過性が図れる。 ◎	・ある程度、透過性は確保できる。 ○	・ある程度、透過性は確保できる。 ○	・ある程度、透過性は確保できる。 ○
経済性	◎	◎	◎	○	◎
評価				○	

図-3 評価項目を用いた橋脚の細部デザイン検討

(2) 住民等による事後評価

住民等による事後評価では、以下に示すワークショップを開催した。なお、ファシリテーターは羽藤英二助教授（愛媛大学（当時）現東京大学、松山都市圏渋滞対策懇談会委員）、アドバイザーは景観検討委員会の委員である松井宏光教授（松山東雲短期大学）が務めた。

①開催概要

- ・開催日時：平成18年2月18日（土）
- ・場所：砥部町文化会館
- ・参加者：愛媛大学学生 12名
松山東雲短期大学学生 3名
地元自治会代表者 2名
砥部町職員 3名 計20名
ファシリテーター、アドバイザー
- ・目的：住民等による事後評価を実施し、拾町高架橋第2期線および今後の松山都市圏における道路事業の景観検討の知見を得ること。

②事後評価ワークショップの流れ

はじめに教室で当日の流れや趣旨等を説明した後、現地に移動して景観に関する設計上の工夫について説明をしながら、高架橋を外側、内側それぞれから評価していただいた。その後再び教室に戻り、評価シートへの記入を完了させ、感想等を全体で発表しあった。

③評価方法

評価シート（冊子）の構成は図-4に示す通りである。最初の全体評価では、高架橋の印象を自由記入で問う質問を行った。総合評価（最後の全体評価）は、高架橋の外側・内部を見た後、第一印象とどのような違いが出るかを把握するため、最後に改めて感想を問う質問を行ったものである。個別評価では、4段階評価とキャプション評価を併用し、4段階評価では設計段階での評価項目に基づいた設計上の工夫の効果の有無を質問した。ページの構成では、各評価対象箇所に1頁を使用し、景観検討経緯、質問、松山市内の他の高架橋の写真（比較用）を掲載した（図-5）。なお4段階評価の質問は、拾町高架橋の景観整備にあたって目標像実現のために設定した評価項目の一部を抜き出したものである。

1. 外部からの評価	2. 内部からの評価
全体評価（第一印象）	個別評価
個別評価	・高欄トップレール
・主桁	・投棄防止網
・橋脚	・照明柱
・擁壁・橋台	
・壁高欄	
・配水管	
・投棄防止網	
	3. 総合評価（全体評価）
	4. 属性

図-4 評価シートの構成

②橋脚

橋脚について、以下にあげた着眼点で評価してください。景観上工夫した点と松山市の他の一般的な高架橋を事例として挙げていますので、参考にしてください。

橋脚の景観検討経緯

■橋脚形状
橋脚は、柱形状（四角柱）を採用しました。その理由は、柱形状にすると、様々な高さの橋脚に対して同じ形になり、統一した印象が得られるからです。

<概念図>
T型橋脚の場合、高さによって、橋脚の形状、バランスが異なる。
柱形橋脚の場合、高さ違って同じ形が保持される。

■橋脚の工法
橋脚の工法には、REED工法を採用しました。拾町交差点の環境（沿道状況、交通量、地盤等）では、REED工法の採用により、工期が短縮できます。
REED工法とは、鉄筋コンクリート複合構造橋脚の施工に際して徹底的な合理化を実現した工法で、剛性の高い突起付きH形鋼と耐久性理設型枠（SEEDフォーム）を使用することで、耐震性、環境、耐久性にも優れています。

■橋脚面の分割
圧迫感を軽減するため、SEEDフォームの面（橋脚の面）を3分割するデザインを取り入れました。
※SEEDフォームは、橋脚ごとに必要となるサイズが異なるため、すべて橋脚ごとに設計されます。（既製品はありません。）したがって、3分割のデザインを取り入れることによるコストアップはありません。

外部景観

問1 以下の着眼点で評価してください。

○橋脚面を3分割することにより、圧迫感が軽減されているか。

されている ほぼされている あまりされていない していない

問2 その他、橋脚についてご意見があればお書きください。

【参考写真（比較用）】

<概念図>
2種類の橋脚形状を使用している。

<概念図>
T型橋脚の場合、高さによって、橋脚の形状、バランスが異なる。

和泉高架橋

小坂路線橋

土居田西線橋

：グレーの部分が評価の着眼点と関連しています。

図-5 景観評価シートのページ構成

（３）住民等による事後評価の考察

住民等による事後評価では、高架橋そのものは概ね良好な景観整備がなされたと評価されたと理解できる。事後評価での質問にあたっては、景観検討時に用いた評価項目に即して質問を行ったが、これに関して以下に示す課題が考察された。

①外部景観・内部景観

ひとつの部位に関して、外部景観・内部景観の評価を行うよう設定したが、外部からの評価時に内部からの景観を想像して評価をする事例がいくつかあった。

②評価項目と印象

評価対象の部位を「良い／悪い」、「好き／嫌い」で判断し、提示した評価項目とは関係なく４段階評価に答えたものと見受けられる事例がいくつか見られた。

③評価者の着眼点と評価項目

今回の事後評価では、設計上の工夫等を説明しながらの評価をおこなったが、そのため、評価者が新しく身に着けた評価項目（橋梁の見かた）に引きずられて評価をしたと見受けられる事例があった。

以上が、拾町交差点立体化事業における事後評価手法の課題である。このことから、事後評価を行う際には、

- ・景観整備の目標に従っているかを評価するのか。
- ・説明を聞く機会のない多くの住民（利用者）のもつ事業への印象を把握するため、代表者としての一部の住民に意見を聞くのか。
- ・事業の広報・周知の目的で事後評価を実施するのか。

等の事後評価の目的を明確にし、それに適した評価方法、質問項目の設定を行う必要があることが考察された。

（４）景観検討委員会の役割

話を景観検討委員会に戻し、拾町交差点立体化事業における景観検討委員会の役割について解説する。

まず、住民等による事後評価が可能となったのは、先にも述べたように、景観検討委員会で目標像の設定から施工完了まで長期にわたって継続的に検討を進めてきたことが大きな要因として挙げられる。また、事後評価ワークショップのアドバイザーを景観検討委員会の委員である学識者が務めたことにより、景観検討委員会の下部組織のような役割を果たした。

事後評価後には、事後評価において高欄トップレールに対する評価が非常に高かったため、景観検討委員会で経済性等を含めて再検討した結果、上部工の施工に入る直前であった小坂高架橋にも採用することとなった。

このように、景観検討委員会において松山都市圏全体の景観検討を広域的に行っていることにより、景観検討の成果を蓄積し、他の事業に反映させる役割も担っているといえる。

４．沿道景観整備へのとりくみ

（１）とりくみの概要

景観検討委員会では、平成15年度の発足以来、良好な道路景観の整備を検討してきたが、道路景観は高架橋や沿道植栽等、道路構造物のみで成り立つものではなく、道路の内部景観、つまり走行中に見える景観も、道路景観の重要な一部である。

こうした考えから、景観検討委員会では平成18年度より、松山都市圏幹線道路の沿道景観整備の検討を本格的に開始した。検討の準備は、平成17年度末から進め、平成18年度7月の景観検討委員会において、以下の4つの事項を決定した。

①検討体制

景観検討委員会の下部組織として、松山市、愛媛県、国、学識経験者で構成する、実質的な検討を行うワーキンググループを設置する。

②沿道景観の定義

「道路から見える景観」と定義する。

③検討の方向性

主要な視点場を選定し、そこからの景観の演出を行う。土地利用に合わせたゾーニングを行い、それぞれにふさわしい沿道景観を検討する。

④検討スケジュール

平成18年度は松山市、愛媛県、国の共通認識を図ることとし、主に景観整備の手法についての勉強会を開催する。平成19年度以降、具体的な検討を開始することとする。

（２）検討体制

そもそも沿道景観整備は、道路から見える景観を良好にし、快適な走行を享受できるようにすることが目的である。したがって、道路端から100メートルなどの限定的な範囲で行うのではなく、面的な広がりをもって行う必要がある。そこで景観検討委員会では、「沿道景観」を「道路から見える景観」と捉え、沿道景観整備は面的な広がりをもって行うこととした。

ところで、一般に我々は、見ることによって地域を認識しており、その視点場は道路であることが多い。そのため、道路から見える景観が良好であることは、良好な道路空間の良さのみならず、松山都市圏の印象深い景観、松山らしい景観の創出にもつながる。

また、沿道景観整備は道路敷だけでできるものではなく、地元自治体の管轄する土地において行われるものである。

こうした状況を踏まえ、沿道景観整備にあたっては、松山都市圏の核をなす自治体である松山市や愛媛県との

早期からの協働により進めていくこととし、松山市、愛媛県、国と、アドバイザーとして千代田憲子助教授（愛媛大学）からなる「（仮称）松山都市圏幹線道路沿道景観ワーキンググループ」を設置した。

松山市、愛媛県は景観検討委員会の委員にもなっており、ワーキンググループの設置の決定にも立ち会っている。また、拾町交差点立体化事業の事後評価ワークショップと同様、アドバイザーに景観検討委員会の委員が入ることで、円滑な検討の推進を図っている。

また沿道景観整備にあたっては住民等との合意や協力が欠かせないため、ワーキンググループでは住民等との認識の共有や意見の収集を行うこととしている。

以上の検討体制を図-6に示す。

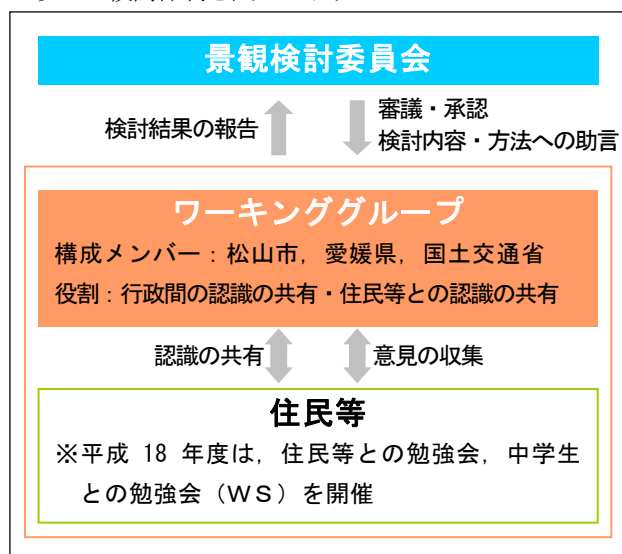


図-6 沿道景観整備の検討体制

（3）検討の方向性

沿道景観整備の詳細な検討は、ワーキンググループで行うが、検討の方向性は景観検討委員会で決定した。方向性を決めるにあたっては、松山都市圏の景観特性やそれにともなう松山市の施策を考慮した。

松山都市圏の景観特性を見てみると、シンボルとなる松山城の城山と、圍繞感をもたらす周囲の丘陵等の地形的特徴のほか、城山を中心とした放射状・環状の幹線道路、同心円状の土地利用（市街地・住宅地・田園等）の空間構成が挙げられる。

松山市では、観光都市としての整備に力を入れるとともに、現在のメリハリのある土地利用を踏襲したコンパクトな市街地形成を目指している。

このため景観検討委員会では、沿道景観整備の方向性として以下の2点を設定した。

①ゾーニングを行い、ゾーン毎に沿道景観の「あるべき姿」を設定する。

②視点場を抽出し、風景の演出を行う。

②に関しては、風景の演出の方法として「松山らしさ」のため、城山や周囲の丘陵が見えることを重視している。このとき「道路から見える景観」という沿道景観の定義が重要となってくるが、道路上の全ての地点からの城山や丘陵への眺望を確保するのは現実的ではないため、特に重要となる視点場を抽出することとしている。

視点場の抽出等やそこから見せる風景の目標像、ゾーニングとゾーンごとの「あるべき姿」の検討はワーキンググループで行う予定である。

景観検討委員会が、個別の事業ではなく松山都市圏全体を対象としているため、このような地域づくりにつながる沿道景観整備の枠組みを設定することが可能となったといえる。

5. 住民等との検討事例

景観検討委員会では、検討にあたって住民等の意見を取り入れながらの検討を行っている。先に示した拾町交差点立体化事業における事後評価もそのひとつであるが、ここでは、そのほかの事例について紹介する。

（1）拾町交差点立体化事業における色彩検討

拾町交差点は郊外地に立地し、周囲には田畑が点在しその奥には山並みが眺望できるような場所である。高架橋の色彩検討では、そういった地域性を演出する方向で検討を進めた。そのため、主桁の色彩は、沿道・周辺の建物群との調和を図る色彩の候補をいくつか挙げ、現地にて塗装板を用いて色彩の検討をおこなった。検討の過程で、景観検討委員会において砥部焼職人に砥部焼色の変遷等について解説して頂き、候補に挙がっていた「淡黄色」という色が昔ながらの砥部焼の色に似ているとの意見を頂いた。

そうした検討経緯を経て、橋梁の色としてのふさわしさ、地域性の演出の可能性を踏まえて主桁の色彩は淡黄色とし、さらに明度、彩度について検討し最終案（25-70B）を決定した。



図-7 砥部焼き職人の解説と現地での塗装版の確認

（2）拾町交差点工事学生モニターチームの活動

拾町交差点の整備にあたっては、愛媛大学の学部生と

大学院生で環境問題、土木工学、景観論を勉強している学生を中心とするモニターチームを発足させた。

モニターチームはいくつかのグループに分かれ、それぞれが景観や施工方法等について着目し、高架橋が景観を重視して設計されているか、設計の意図が十分反映して施工されているかをモニターした。学生によるモニターの結果は、景観検討委員会で報告された。

モニターチームの活動は、住民等による事業評価のひとつであると言えると同時に、学生にとっては新たな社会資本がまちに生まれてくるプロセスを学ぶ機会となったとも言える。また、検討成果はレポートとして松山河川国道事務所のHPに掲載されており、モニターチームの活動自体が事業の広報の役割も果たしている。

（３）拾町交差点の緑化整備に関するワークショップ

拾町交差点立体化事業では、さらに交差点の植栽検討のためのワークショップを平成17年度に2回開催した。ワークショップは拾町交差点のある砥部町の職員、前述の学生モニターチームの代表者、地域の地区代表者、松山東雲短期大学の学生で構成した。ファシリテーターは景観検討委員会の委員である松井宏光教授（松山東雲短期大学）が努めた。

検討対象箇所は以下の通りである。

- ①施工上、一時的につぶされている側道の歩道
- ②高架橋下
- ③本線と側道の合流部に創出される交通島
- ④高架橋前後の中央分離帯

ワークショップは景観検討委員会の下部組織と位置づけ、ワークショップでの意見が景観検討委員会に報告され、植栽整備の検討材料となるという体制をとった。景観検討委員会での議論を知る専門家がファシリテーターを務めたことで、拾町交差点整備の目標像を前提として樹種等についての議論を行うことができた。具体的には、拾町交差点を松山市の玄関口として位置づけるという目標に対し、本線と側道の合流部に新たに創出される交通島にシンボルツリーを植栽するという案に結実している。

ワークショップと景観検討委員会の関係を例をもとに具体的に説明するならば、第1回のワークショップで出された「高架下等、植物の生育環境の悪いところで植栽がみずばらしくなるなら植えないほうが良い。」「灌水システムを工夫して何とか植栽できないか」等の意見をもとに、景観検討委員会において灌水システムの試験施工を行うことを決定し、第2回のワークショップで試験施工に用いる樹種についての意見を収集した。

それを踏まえ、景観検討委員会で試験施工の樹種を3種類と灌水システム的方式2種類を決定し、現在、灌水システムが機能するかどうか、あるいはどの樹種が適し

ているかのモニタリング中である。モニタリング結果は今後、景観検討委員会に報告されるとともに、ワークショップ参加者にも報告されることとなっている。



図-8 緑化整備ワークショップの様子

（４）小坂高架橋の色彩検討

小坂交差点立体化事業では、高架橋の主桁の色彩検討において、より多くの意見を収集するため、アンケートを行った。まず、景観検討委員会において松山都市圏にふさわしいこと、高架橋としてふさわしいことを条件に4つの候補色を挙げ、その4色をもとにアンケートを行った（図-9）。

アンケートを実施するにあたっては、印刷された色彩のみでは正確な色味がわからず選定しにくいことや、実際の場所で現物を見ることがのぞましいことから、アンケートの期間中、候補色4色の塗装版を小坂交差点に設置した（図-10）。



図-10 小坂交差点への塗装版の設置

（５）住民の意見と景観検討委員会の関係

景観検討委員会は住民意見を収集する機関、収集した意見をもとに検討し、整備内容を決定する機関となっている。また、住民意見の収集にワークショップを行う場合は、景観検討委員会の委員がファシリテーターあるいはアドバイザーとなり、ワークショップを景観検討委員会の下部組織と位置づけている。

こうした役割分担は、一般に住民意見が即、整備内容として決定されるという風潮がある中で、松山都市圏では、景観検討委員会が松山都市圏全体を見据えつつ景観の整備内容について責任をもって決定するとの考えによるものである。

図-9 アンケート用紙