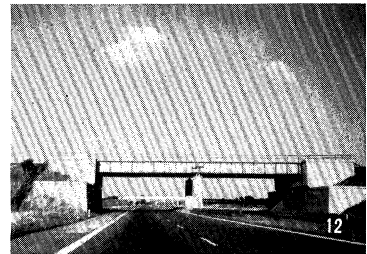
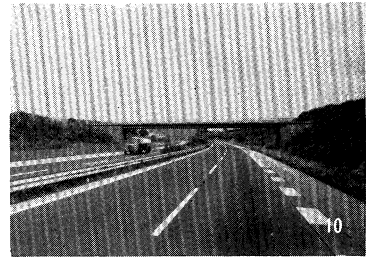
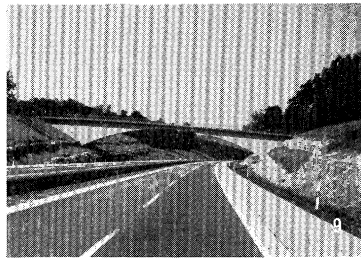
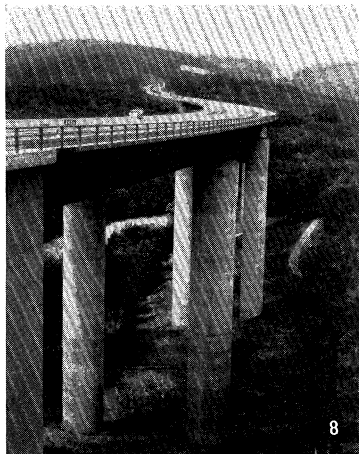
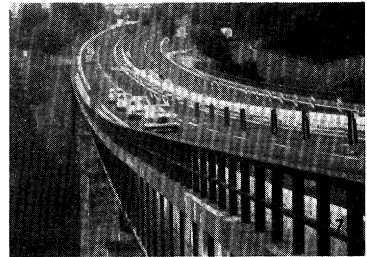
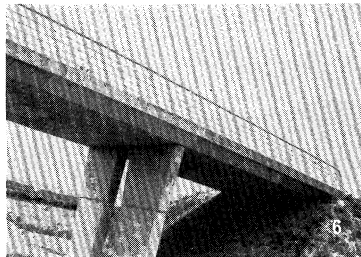
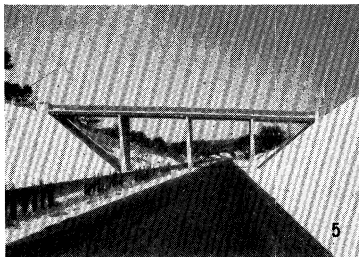
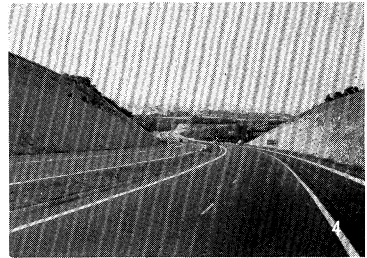
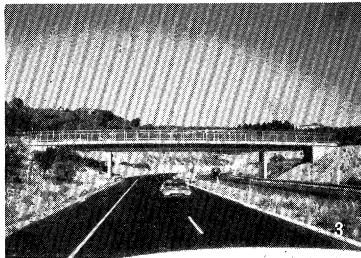
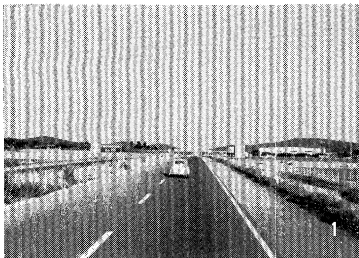
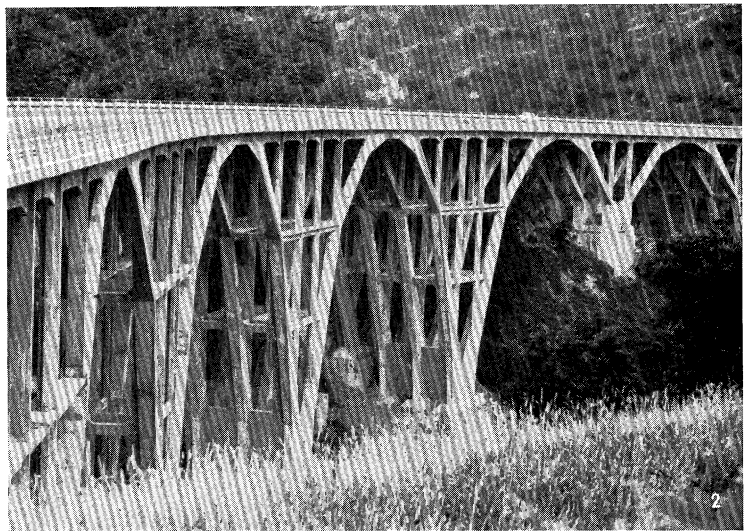


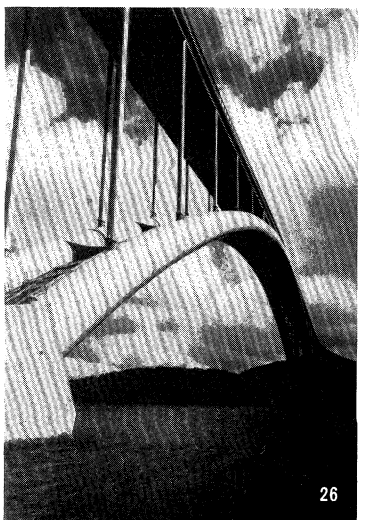
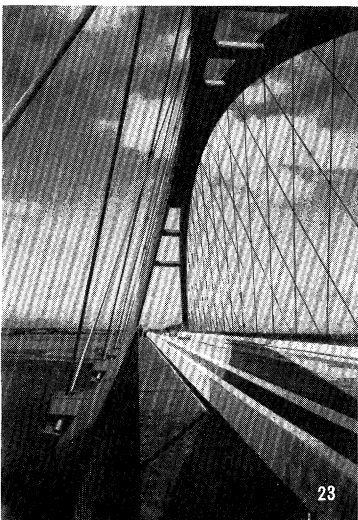
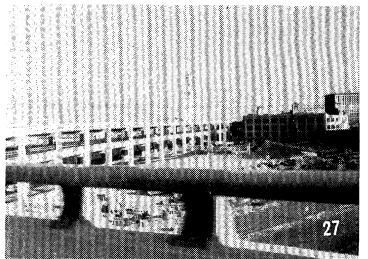
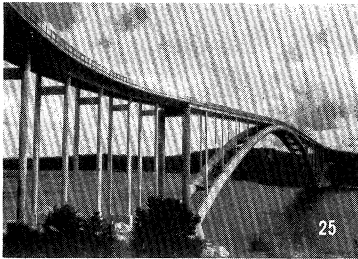
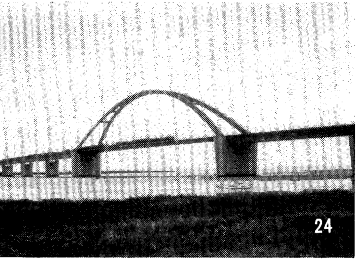
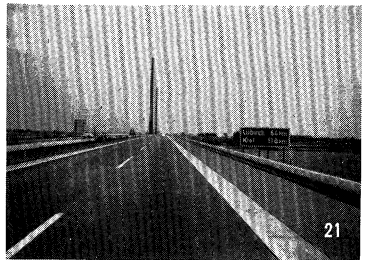
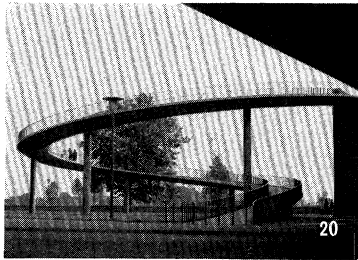
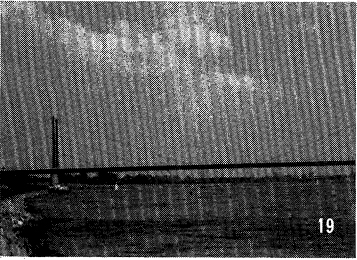
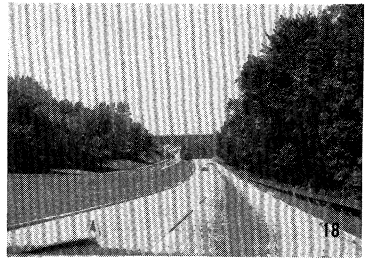
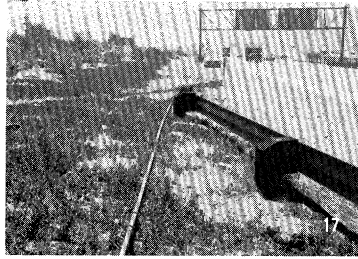
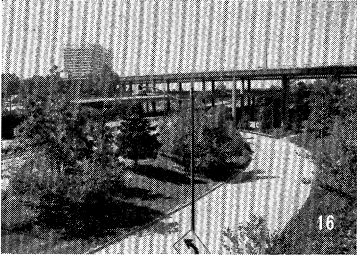
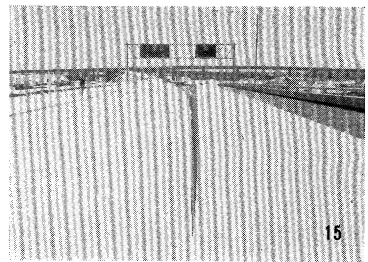
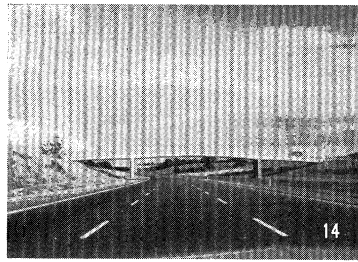
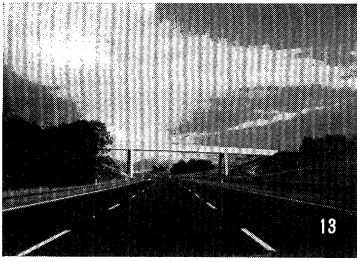
写真でみる
海外土木デザインの
展望*

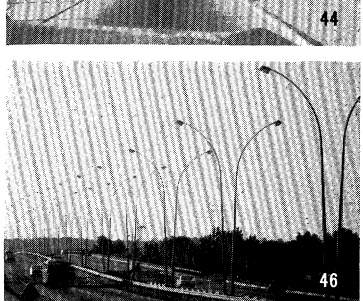
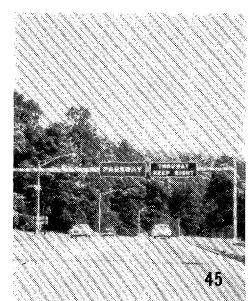
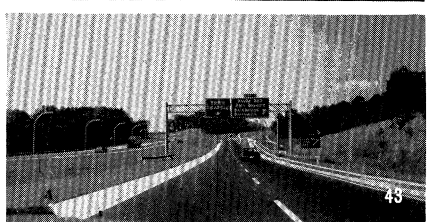
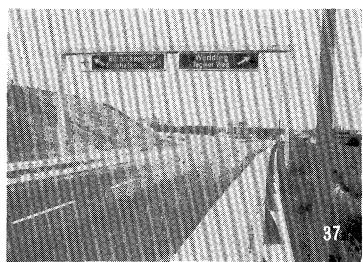
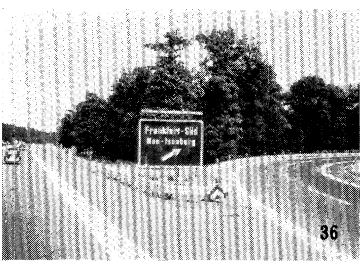
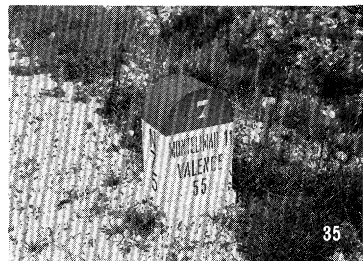
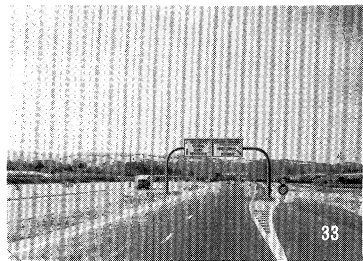
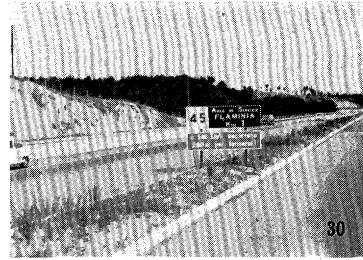
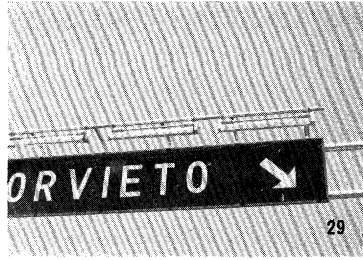
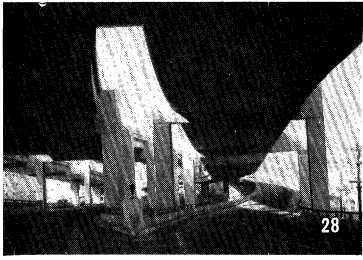
松本 洋**

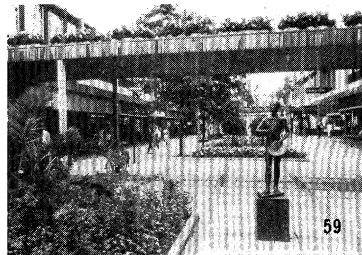
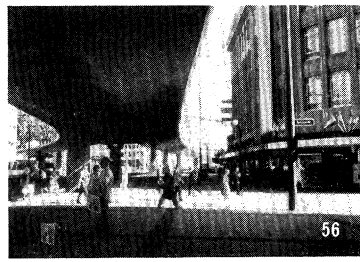
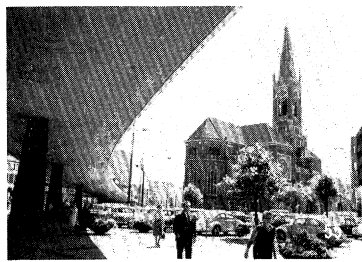
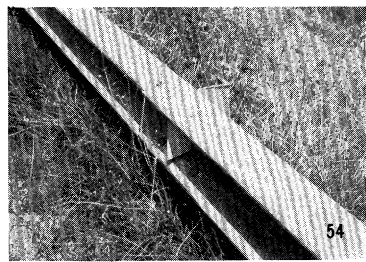
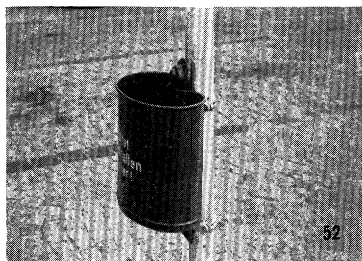
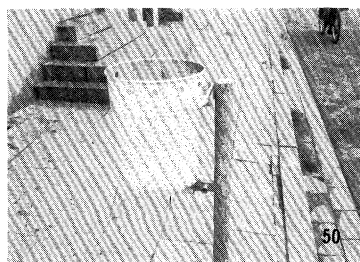
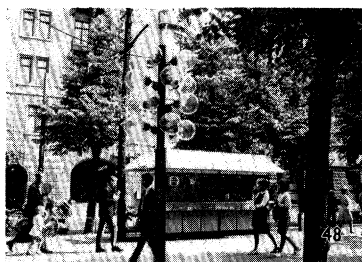
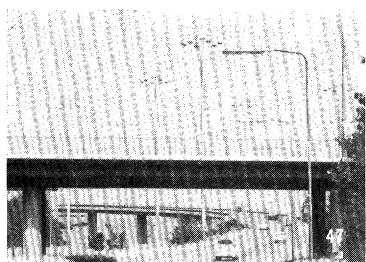
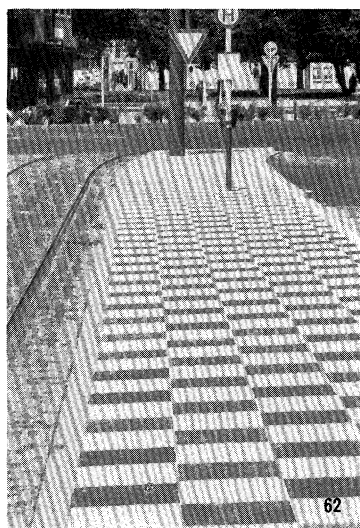
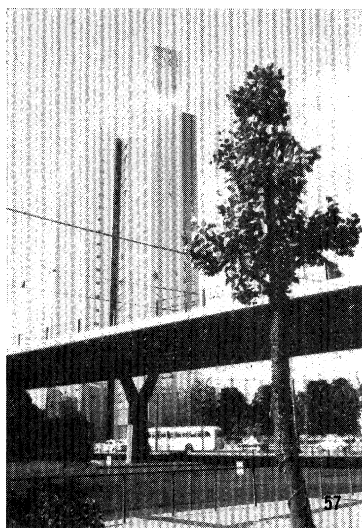


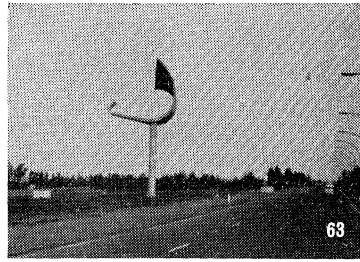
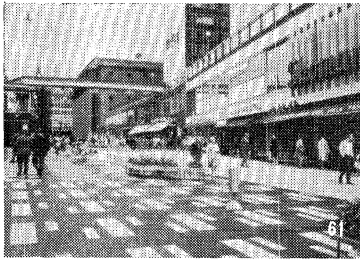
* 写真の説明は29～31ページにあります。

** 日本道路公団 東名高速道路部 東名計画課









本稿に使用した写真は、主に 35 mm カラーポジフィルムから転載したものである。ページ数その他の制約から、写真、説明文の位置等に不便をきたしたことを記してお詫びする。

(編集部)

▼ 写真説明

1. 高速道路

(1) 写真—1~3・イタリア／太陽道路

この太陽道路は直線的で、クロソイドなどの緩和曲線はほとんど使用していないということだった。したがって、写真—2 にあって橋のカーブなどもぎこちなく見える。しかし、橋のデザインには積極的に建築家の参加を求めており、大体が指名コンペによる作品である。橋桁の色彩などにも意を用いており、歴史的美術品を多く残すフローレンス近郊では、あまり派手な色を使わず、こげ茶色を塗っていた。

(2) 写真—4~6・フランス／オートルート

一般道路が特に整備されているフランスでは、高速道路の建設に最近力を入れ出したばかりだが、建設スピードを高め工費を軽減するために、プレキャスト構造を多く採用している。見場も非常に軽快である。視覚的にも特に配慮されている。写真—6 などもスラブの見付も薄くしてあるし、高欄の端部にも細かく神経を使っている。

(3) 写真—7~10・ドイツ／アウトバーン

ドイツのアウトバーンを一口でいえば、線形上からも、あるいは風致工学上からもその連続性を重要視しているということだと思われる。写真—7 のヴェラ橋は、戦争でドイツ軍が破壊したものをロレンツ博士などの手によって縦断曲線を加えられて再建されたものだが、写真で見ると、あたかも平面曲線も組込まれているようにその前の曲線部線形につながっている。写真—8 のハーゼルタール橋は、スペサート山岳地帯の渓谷にかかる最も新しいアウトバーン橋の一つで、平面曲線の約 10 倍ほどの縦断曲線が入っている。

写真—9 および写真—10 は新旧構造物の比較である。

(4) 写真—11~14・イギリス／モーターウェイ

イギリスの高速道路は、計画自体は 1930 年代からあ

ったようだが、実際に本格的な高速道路 M1 ができたのは 1959 年末である。すべてに経験が乏しかったようで、構造物も堅牢さそのもののような実にごついものをつくったが、最近全線の開通を見る M6 では、すっかり様相をあらためた。

(5) 写真—15~18・アメリカ／フリーウェイ・パークウェイ

アメリカの高速道路のスケールの大きさについては、よく知られている。しかし、あまりそのディテールは紹介されていないと思う。写真—15 はロスアンジェルズに新しくできた、サンタモニカとサンディエゴフリーウェイとのインターチェンジである。視線誘導のためセメントコンクリートの上にアスファルトペイントを針の先のように塗っていた。写真—16、都市の内部に入った高速道路は、他の都市施設とは比較にならぬほどスケールが大きい。そのように巨大なコンクリートの怪物をカムフラージュするために、人工的に植樹等が維持される。

おかげで写真—16 のロスアンジェルズ四層インターチェンジも、それほど気にならない。しかし、ロスアンジェルズのように乾燥する土地では、樹木の線を維持するために、写真—17のごとく路側にパイプを付設し、需要の少ないときに十分散水するようになっている。

アメリカのパークウェイは、文字どおり自動車国アメリカの人々の公園である。単なる交通手段としての道路ということだけでなく、都市の騒音、雑音などあらゆる刺激を避けた人々が、ここを走りながら精神を休めるのである。そのため刺激になるような要素はできるだけ除去してある。写真—18のごとく、ガードレールもここでは木製で、防腐材が塗付してあるだけである。

2. 橋 梁

写真—19~24、ドイツの橋梁は美しい。ことにデュッセルドルフとハンブルグにある斜張橋はきれいである(写真—19~22)。都市内においてこのような垂直線の強調

は、モニュメンタルな性格をいっそう印象づけるものである。写真—20 は歩行者用のランプウェイで、実に優雅である。写真—23, 24 はハンブルグの北方、フェーマルン島へかかる鉄道と道路の併用橋である。

写真—25, 26 は、スウェーデンのパイプ橋。写真—27, 28 はアメリカの高架橋である。サンフランシスコの東北部の海岸線に高架道路をつくるということになったが、市民から古い歴史を持つこの町の都市景観を破壊するという理由で、強い反対があり、一時工事は中断した。多少柱の縦の線が気になるが、あまり悪いデザインではないと思った。自動車のスケールをもった施設の都市侵入に関しての問題点という意味で、問題の提起になっている。

3. 標 識

(1) イタリア

写真—29~32 はイタリアの太陽道路の標識である。

写真—29 のオーバーブリッジ型インターチェンジ第一予告標識は非常に軽快な感じであるが、照明を支える横材が合理的に水平たわみ力に対しての応力を負担するような仕組みになっている。写真—30 のサービスエリヤの予告標識に、ドライバーの注意を喚起させる標語「時速 140 km では 200 m の制動距離が必要」がスマートに添加されている。写真—31, 事故、故障の S.O.S. 通報ボタンへの路側のごく小さな誘導標識には、一般広告との積極的な提携が見られる。

一定の規整の中でのコマージュリズムの容認がうかがえる。写真—32 は、フローレンスのインターチェンジサービスエリヤ併設場所の標識で、実に歯切れがよい。

(2) フランス

写真—33 はリヨン南のオートルート、トールゲートの手前にある標識、標識支柱の簡明なデザインは後方の照明柱とも同じモチーフのもので、デザインの統一が見られる。一般の道路標識(写真—34)は、コンクリートに瀬戸引き鉄板をはめたものである。里程標は大きくはっきりと目立って、旅行者を安心させる(写真—35)。

(3) ドイツ

アウトバーンの標識が、合理的に旅行者本位に設置されているのは論を待たない(写真—36)。写真—37 は、ベルリンの都市内環状高速道路の標識である。照明は内側から行なっている。

アウトバーンの標識のデザインは一般的にいて堅い感じだが、この「鹿注意」の標識は例外だと思う(写

真—38)。教会のサービスの時間は、旅行者の一大関心事のようだ。宗派の異なったものも、美しく標示されている。

(3) イギリス

イギリスの新しいモーターウェイ M6 の標識が、写真—40 である。通過交通に対する誘導直線が鉛直でなく、多少右傾しているのは、心理学者の説かデザイナーの主張かはわからないが、自然に誘導されてゆく感じであった。モーターウェイの誘導標識(写真—41)。里程標(写真—42)も、それぞれ設置の年代の差をデザインに感じさせるものであるが、長く残るように思われた。

(4) アメリカ

最も新しい高速道路の一つケネディーメモリアルの標識だが、標識支柱のデザインにはあまり新しさがなかった(写真—43)。写真—44 のサービスエリヤ予告標識は、旅行者に伝える情報量が多すぎる。写真—45 左側のパークウェイの標識の地色は茶色である。周囲の緑色から浮きだたせるようにしたのか、幹の茶色と同系統にして、旅行者の目への刺激をさけたのか不明だが、白文字がよごれて地色とはっきり区別できないこともあった。パークウェイだからといって、ことさら人為的に自然化するのはいくなくと思う。パークウェイぞいのガソリンスタンドの給油機まで、茶色に塗ったのも見た。

4. 照 明

写真—46、パリと空港を結ぶパリ南オートルートの照明である。照明灯がそれぞれ個々の柱を持っているこのデザインは、優雅である。やわらかい感じがする。

ドイツデュセルドルフ・シースターインターチェンジは、線形にそって道路照明を行わず、エリヤ全体を一定の照度に保っている。支柱の太さが細くてもすむことがわかり、さらに細いものにして照明灯が浮んで見えるようにするということである。

写真—48, 49 は、スウェーデンの街頭の照明である。写真—48 は工業デザインとして世界的に有名なものであり、ニュータウンの中心商業地にあるもので、周囲の環境にマッチした暖かい感じのデザインである。

5. ご み 箱

写真—50 はベルギー、写真—51 はフィンランド、写真—52 はドイツ、写真—53 はイギリスのものである。すべて堅ろうで、集じんが簡単である。デザインも明快である。

6. 反射鏡

アメリカ、日本では反射鏡を高速道路の路側に独立して設置しているが、写真—54 のごとくイタリア太陽道路では、ガードレールの中腹部にはめ込まれている。

7. 都市計画

(1) ドイツ立体交差

市街地において、自動車のスケールを持つ施設を、何ゆえにして人間のスケールをもつ他の施設に合わせるかということが大きな問題であるが、このデュッセルドルフの立体交差は、その問題を上手に解決している好事例と考えられる。歴史的な建物との調和(写真—55)、新しい超高層ビルとの結合(写真—57)、あるいは人間自身との融合に細かい神経がつかわれている。50mほどの高架は連続桁で、スラブも一体化されている。波型断面も力学的に無駄が全くない。

(2) オランダの商業街路

戦災で市の90%以上を失ったロッテルダムが、中心部につくった商業街路リーンバーンである(写真—

59)。200mにもおよぶ細長い通りを主軸にしたこの商業地区は、幹の出が長く、しばしば通りを横ぎる屋根や花の間仕切りは、人間スケールに合った空間をそこに形づくり、十分お客の注意をショーウィンドウに陳列された小さな商品に引きつけることができる。建築のデザインも統一してある。

(3) 路面のモザイク

路面のモザイク模様はその空間に暖かみを与え、たとえとり囲む建築のデザインが異なる場合も、全体として統一したまとまりをつくり出すのに効果のある方法である。写真—60はストックホルムのニュータウン中心商店街、写真—61はストックホルム中心復興地区であり、写真—62はドイツの市電の停留場である。安全にも役立つとも考えられる。

8. モニュメント

写真—63はベルギーの高速道路の中央分離帯に立つ、新せんなモニュメントで、ブリュッセル近郊のインターチェンジが近づくことを示唆している。将来こういったモニュメントを多用して、きたるべき行動の変化に対しての心理的な準備を運転者に与えることも、一つの方法かもしれない。

〈特集完〉



世界に躍進する 好学社のマグローヒル国際版 INTERNATIONAL STUDENT EDITIONS

OPEN-CHANNEL HYDRAULICS
by Chow ¥1,860(原書¥3500)

SURVEYING, 4/e
by Davis ¥1,460(原書¥3980)

HANDBOOK OF APPLIED HYDRAULICS, 2/e
by Davis ¥2,620(原書¥8800)

THEORY AND PRACTICE OF REINFORCED CONCRETE, 3/e
by Dunham ¥1,060(原書¥4200)

FOUNDATIONS OF STRUCTURES, 2/e
by Dunham ¥1,740(原書¥5100)

MUNICIPAL AND RURAL SANITATION, 5/e
by Ehlers ¥1,440(原書¥4200)

DESIGN OF STEEL STRUCTURES
by Gaylord ¥1,300(原書¥3800)

ROUTE SURVEYS AND DESIGN, 4/e
by Hickerson ¥ 880(原書¥3580)

●ほかに、土木工学の権威学術書多数発行!!

STEEL AND TIMBER STRUCTURES, 2/e
by Hool ¥1,900(原書¥3400)

ELEMENTARY STRUCTURAL ANALYSIS, 2/e
by Norris ¥1,500(原書¥4200)

CONSTRUCTION PLANNING, EQUIPMENT AND METHODS
by Peurifoy ¥1,400(原書¥3980)

WATER CONDITIONING FOR INDUSTRY
by Powell ¥1,220(原書¥5400)

WATER SUPPLY AND SEWERAGE, 4/e
by Steel ¥1,500(原書¥4600)

SOIL MECHANICS, FOUNDATIONS, AND EARTH STRUCTURES
by Tschebotarioff ¥1,640(原書¥3180)

STATICALLY INDETERMINATE STRUCTURES
by Wang ¥1,060(原書¥3400)

●御一報次第カタログ送呈(誌名御記入の上御申込み下さい)

株式会社 好学社

東京都港区芝三田豊岡町 8
TEL: (452) 5481・(451) 1490