

IV-57

自然を浴びる道

日本道路公団 大阪建設局 建設第二部 井上 義之
同 姫路工事事務所 庄野 豊
同 姫路工事事務所 大須賀 伸夫

1 はじめに

高速道路は、国土の骨格を形づくる流通運輸の基幹施設として、最も効率的にかつ最も経済的に建設されてきた。そして高速道路は、現在全国を網羅する道路網となり、その量から見て20世紀を代表する、国の恒久の資産であると言える。

しかし、最近では次第に機能性を重視した道路を、必要な容量分だけ確保するといった、量的な充足から、お客様の心理的な緊張を和らげ、楽しく、快適で、親しみのある質的に高い道路の要求へと、社会の関心は移行してきている。

これらの高速道路を取り巻く環境の変化に対応すべく、基本理念を『日本道路公団は、未来を見つめ、快適で安心できる道路空間のネットワークを創造し、豊かでゆとりある生活に貢献します』と定めた。また、『地域社会や自然と調和するハイウェイ・ネットワークの早期完成(以下略)』等を経営方針として、人と自然にやさしい、文化資産としての道づくりを、多面的に検討している。

本文は、山陽自動車道(姫路東～龍野西)で行った景観対策や、お客様へのアンケート調査結果をふまえて、同道(加古川～姫路東)の新しい道づくりを検討しているので紹介する。

2 自然を浴びる道

総理府が行っている『国民生活に関する世論調査』によれば、国民の生活意識は1980年代に入ってモノの豊さから、心の豊さへと入れ替わり、10年経過した現在では、さらにその差は大きくなっている。また『快適な生活環境づくりのための重要な要素』によれば、国民の要求は「豊かな緑、さわやかな空気」等、質の高いものとなっている。1990年代の道づくりは「効率、量、生産」の一辺倒から「ゆとり、快適さ、美しさ」と言った、質的ニーズの充足が課題となっているのが現状である。

「ゆとり、快適さ、美しさ」と言ったキーワードを、具体的に道路に対して展開する一つの手法として、景観対策がある。そして、その景観対策も一貫したテーマによって方向づけを行わないと、お客様にとってはバラバラのイメージしか残らず、道路としてのアイデンティティが損なわれる恐れがある。このことから山陽自動車道(加古川～龍野西:32.6km)の景観対策の検討では、トータルテーマを『サンシャインロード』(太陽の光りあふれ、人々のふれあいがある道)と定め、各地区毎には、その地域の地形、文化、生活等を考慮して、基本コンセプトを次のように設定した。

(1) 龍野地区(姫路西～龍野西)は、龍野市の「童謡の里」宣言、童謡「赤とんぼ」の作詩者三木露風氏生誕の地、播磨の小京都及びのどかな田園地帯、等から夕暮れの郷愁と心のふるさとをイメージし『赤トンボ』を設計の主題とした。

(2) 姫路地区(姫路東～姫路西)は、山陽の陽を受けた国宝姫路城の白壁と機能美を誇る鉄砲狭間のコントラスト、明かりの区間とトンネル区間が各々50%、西播磨テクノポリスの母都市、近代都市の活力、等から昼間の光を浴びた白鷺城の陰影美をイメージし『光とその影』を設計の主題とした。

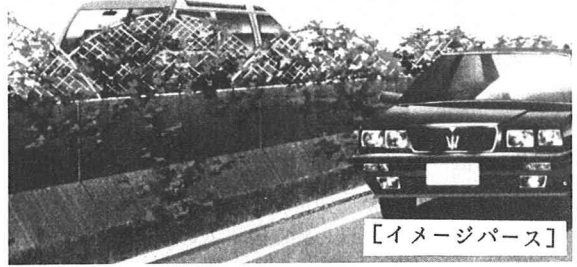
(3) 加古川地区(加古川～姫路東)は、播磨中部丘陵県立自然公園を通過、水と緑のハイウェイオアシスの計画、阪神地区のベッタウン、等から朝の光と自然の「緑」や「水」をイメージし『自然を浴びる道』を設計の主題とした。

3 『自然を浴びる道』の内部景観検討例

加古川地区における内部景観は、道路の左右に展開する地域との調和と、余裕ある快適な走行空間を作り出すことを目指し、自然を浴びる道として検討を行っており、その一部の検討事例を紹介する。

（1）中央分離帯

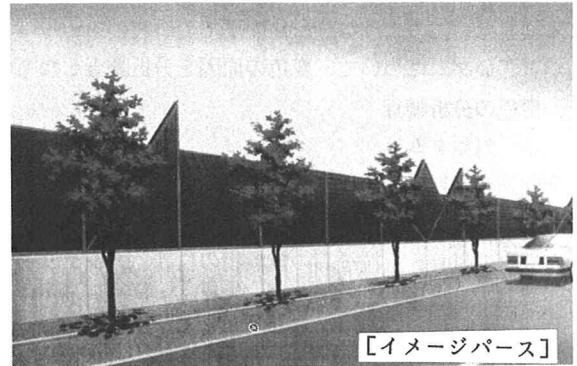
中央分離帯は、一般的には防護柵（レール、ケーブル）と防げん網（板）によって構成されている。この構造ではあまりにも機能本位で味気なく殺風景で、汚れや劣化も気になる。また、一部の区間では樹木による植栽を行っているところもあるが、交通量が多い区間では維持管理上の問題が生じている。このためここでは図に示すような、構造を検討している。図は、上下線の分離が視覚



的にも明快で、反対側車線の影響を殆ど受けないコンクリート製の剛製防護柵としており、画一的な防護柵を排して空間を確保することにより解放感を与えている。また、剛製防護柵と防げん施設には、樹木に比べ維持管理も容易である地被植物で被覆して、柔らかい自然の緑に置き換えることにより、お客様の目に優しい構造とした。

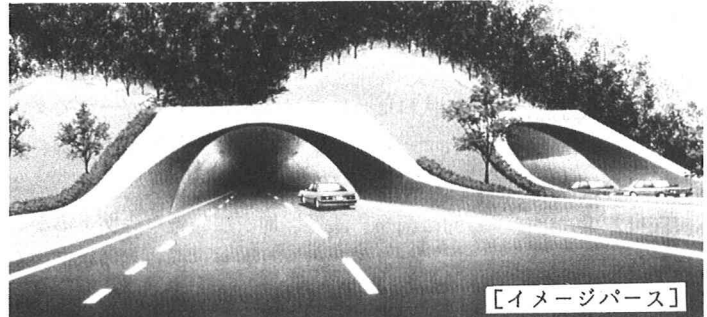
（2）防護柵一体型遮音壁（盛土路肩部）

盛土路肩は、防護柵の他に周辺環境条件を満たすため、一部で遮音壁を設置する区間がある。これらの施設は、同一の場所で独立して各々にその機能を果させているため、どうしても煩雑感が出てしまうので、ここでは右図に示すような、構造を検討している。遮音壁に防護柵の機能を持たせた一体構造とすることによって、ガードレールを排して煩雑感を除いた。又、保護路肩部の空間を確保することによって開放感を与えている。防護柵の機能となる箇所の構造はコンクリート製の剛製防護柵とし、この前面には、剪定管理をあまり必要としない樹木により、視覚的にも柔らかくなるようにした。また、遮音壁の材質やデザインは、木材を含めて検討を行っている。



（3）壁高欄一体型トンネル坑口

一般的に景観性、輝度バランス等に優れていると言われている突出型坑口に機能美を持たせて発展させた。坑口の壁面部を小さくし、坑口の背景の自然との優美な調和を図るとともに、坑口を二次曲線で最大限に広げ、坑口への誘導、進入をスムーズにした。坑口上部には「直線」部分



を導入することによって、坑口の曲線美を引き立たせ、路面と平行な直線の水平線がドライバーに安定感を与えた。又、壁高欄一体型とすることにより、坑口前面の防護柵をなくし、空間的にも広がりを与えた。

4 あとがき

機能重視の非人間的な感じのする道づくりから、道のロマンを求めつつ、お客様や沿道の人たちに、長い期間に渡り愛される道づくりを具体化する一つとして、景観対策を検討した。そして、ここでは山陽自動車道の加古川地区において検討している、『自然を浴びる道』の中の一部を紹介した。

今後とも21世紀に向けた新しい理念の道づくりに、一歩づつでも近づけていきたいと考えている。