

Ⅳ-484

浮島JCTの景観検討

首都高速道路公団 正員 森田 雅巳 正員 桜井 順

1. はじめに

浮島JCTは多摩川河口右岸に位置し、東京湾の埋立地に建設され、首都高速湾岸線、同川崎縦貫線及び東京湾横断道路を連結する大規模な道路交通施設である。またトンネル構造の高速湾岸線及び東京湾横断道路と、高架構造の川崎縦貫線とが全方向サービスで連結しているため、トンネル、半地下、平面及び高架構造を含む極めて複雑な構造となっており、ドライバーの視野の変化が激しくことが想定される。

浮島JCTは、東京湾臨海都市を連結するシンボルの施設であり、不特定多数の人が利用するため「親しまれる道路交通施設」を目指している。

本景観検討では、浮島JCTが安全で快適な道路交通施設となるよう、全体計画（デザインコンセプト）を定め、トンネル、半地下、平面、高架構造、色彩等、多様な検討を行い「浮島らしさ」を表現する景観を提案している。

2. 景観検討概要

全体計画に先立ち周辺調査等の基本条件を確認し、浮島JCTが地域に馴染み親しめるエリアとなることを考慮し、「ウォーターフロント・ドライバーズ・パーク」というメインテーマを設定した。このメインテーマに従い「美しさ、快さ、ゆとり感」から構成されるデザインコンセプトを設定した。ここでは、美しさはJCTの最大の特徴である線形群の美しさを表し、快さはドライバーが安心して運転できる走行環境を表し、ゆとり感は憩いの場所として人々に親しまれ、都市生活にゆとりを感じさせる施設を表す。

1) 高架構造物の検討

高架部では、輻輳する連結路から桁及び橋脚が様々な角度で視認されるため、煩雑で圧迫感のある印象を与える。そのため桁については、道路線形が美しく見えるよう、桁のエッジを強調し、さらに陰影効果を高めるために腹板を垂直とした。また橋脚は、視認位置により形状が変化して見えないよう円断面として統一性を高めた。

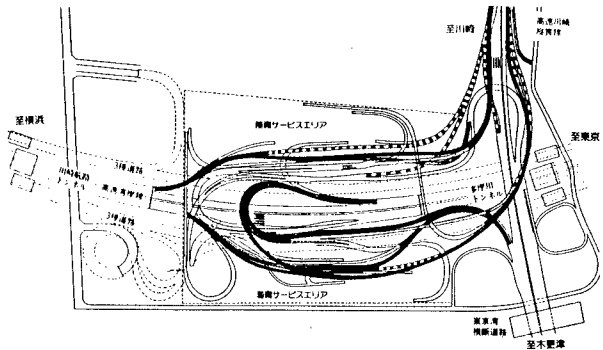


図-1. 浮島JCT平面図

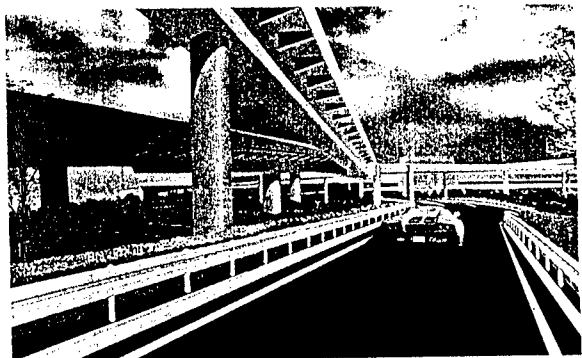


図-2. 高架構造物パース

2) 半地下構造物の検討

半地下部では、全線形群の中で窪んだ部分としてイメージされ、そのコントラストは日照の影響を著しく受けるとともに、ドライバーに対しては圧迫感や閉塞性及び曲線部における前方予知情報の欠如等を与える。そのため壁面の一部を可能な限り法面とし圧迫感や閉塞性を緩和させ、トンネル坑口部ではすり付け壁を設けるとともに急激な明るさの変化を避けるためキャノピーを設置し、視線誘導を促すように考慮した。

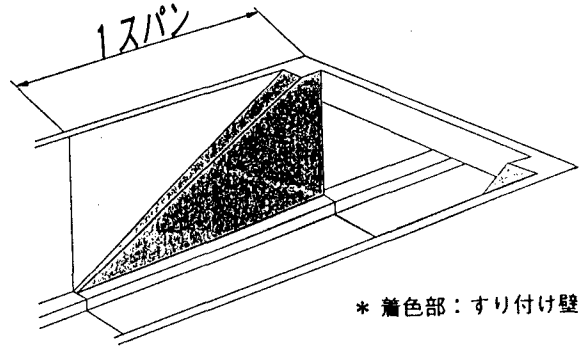


図-3. 半地下構造物イメージ

3) 橋台及び擁壁構造物の検討

橋台及び擁壁は、すぐ横を通る土構造のランプから高頻度で視認されるため、橋梁から橋台への桁線形の連続性を確保し、コンクリート擁壁による圧迫感を低減し、杳等による煩雑感を緩和するよう、目地によるテクスチャーと杳隠しを設けた。

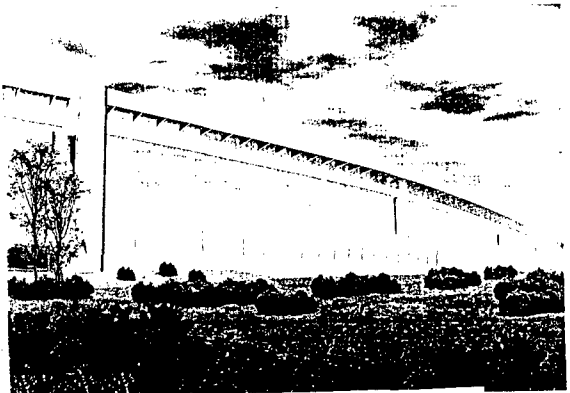


図-4. 擁壁構造物パース

4) 色彩検討

浮島JCTのメインテーマ及びデザインコンセプトに基づき、「首都高速らしさ」を表現する色彩イメージをベースカラーとして選定し、「浮島らしさ」を表現する暖かく明るい色彩をアプリケーションカラー（アクセントカラー）として選定した。また広大な浮島JCTをシンボルゾーン（川崎縦貫線走行景観）、サブゾーン（湾岸線走行景観）及びコモゼネラルゾーン（その他一般部の景観）の3タイプにゾーニングし、単調な景観が明るく親しみやすい景観となるよう配慮した。

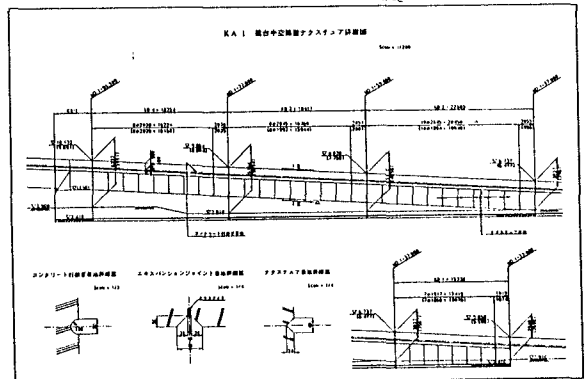


図-5. 擁壁テクスチャー

3. 終わりに

浮島JCTは東京湾横断道路の開通にあわせ工事を進めており、ほぼ全区域にわたり下部工事及び上部工事を発注した。景観については、交通の要所となる浮島JCTの特性を充分考慮するとともに、ドライバーが安全で快適に走行できるよう、さらなる検討を進めていきたい。なお、植栽等の関地計画も全体景観計画との調和を図りながら進めていく予定である。