

CS-139

泉大津パーキングエリア連絡通路橋の景観設計

阪神高速道路公団 大阪第一建設部 正会員 ○ 富田 穰
加藤 祥久
総合調査設計株式会社
中島 一光

1. はじめに

泉大津パーキングエリア（図-1）は、阪神高速湾岸線をはさんで海側、陸側それぞれに約9,000㎡の敷地面積を有する2層式の大規模パーキング（2階に小型車120台、3階に大型車30台）である。立体道路制度を適用した隣接の両側の高層ビルには、2階、3階さらに海側の11階にサービスエリア、展望スペースなどの施設を設けている。本題の連絡通路橋（以下、連絡橋という）は、両側のパーキングおよびビル間を結び、それぞれの施設を有機的に接続することを目的としている。本線は既に供用しているが、このパーキングおよび連絡橋は、平成8年春の完成を目指して鋭意施工中である。

この連絡橋の特徴は、関西国際空港に近いアクセスとしての湾岸線をオーバーブリッジしていることから、ランドマークとしてモニュメント性が高いことである。

本論文は、当連絡橋の景観設計のプロセスと検討結果についてまとめたものである。

2. 連絡通路橋の諸元

延長距離：L=100.596m

幅員：標準部 7m（公団分4m, 泉大津市分3m）
：拡幅部 9m（公団分5m, 泉大津市分4m）

構造：3径間連続鋼床版箱げた構造

3. 景観設計の概要

まず、デザインコンセプトを設定した。すなわち、

①海外からの訪問者に対して

日本（大阪）の第一印象として、また、歓迎ゲートとしての帰国後の話題性

②湾岸線の多くのドライバーに対して

高層ビル間を本線上でオーバーブリッジしている直下を通過する近未来都市体験

③連絡橋の歩行者に対して

海辺の泉大津市を演出することとし、淡いブルーの曲面窓を通して、眼下の高速道路の自動車が魚のように見える水族館体験

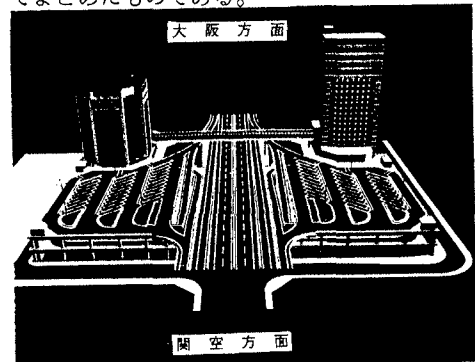
さらに、高層ビルを抜け出して、空中の高いところを、そして流れるようなハイウェイ上を浮遊する異次元体験

④地域に対して

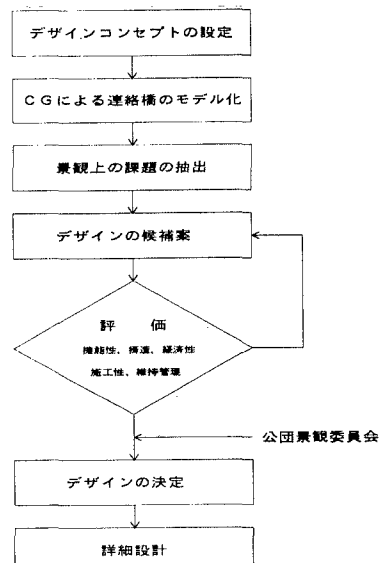
再開発の進む泉大津市の知名度を高め、かつ、躍進の核となるモニュメント性

などをイメージとして大切にすることとした。

次に、景観設計の手順を図-2に示す。



<図-1. 泉大津パーキンエリア完成予想図(CG)>



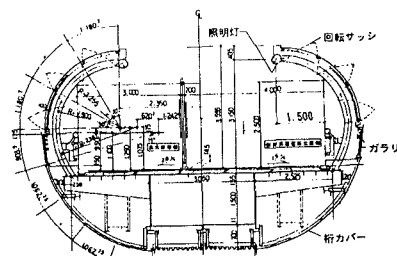
<図-2. 景観設計の手順>

4. デザインの紹介

1) 外装および断面デザイン（図-3）

連絡橋の側壁が直立で、かつ、高いと圧迫感を生じる。そこで、ドライバーにできるだけスレンダーに見えるように断面をだ円に近い形状とした。結果として、斬新なデザインとなっている。

さらに、上部のサッシ部と下部の桁カバーの境界部のガラリは、通風の機能を持つとともに外周りのアクセントラインとなって、よりスレンダーにみせる役割も果たしている。

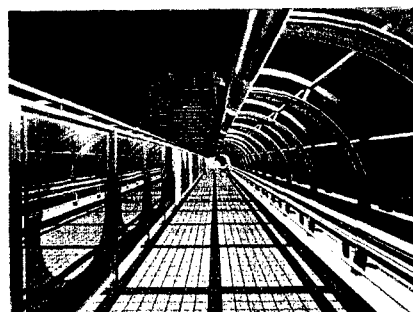


<図-3. 断面図（標準部）>

2) 内部デザイン（図-4）

歩行者の立場に立って、以下の項目についてデザイン的な配慮をした。

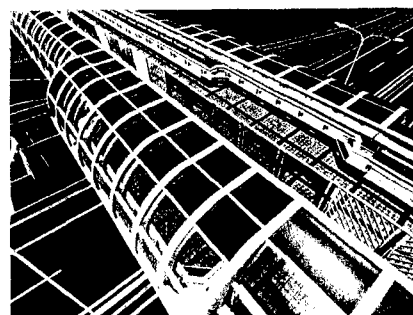
- ①連絡橋の上部は、投棄防止と雨天時を想定して、1.5mほど両側にせり出している以外は屋根なしとして開放感を演出している。
- ②屋根柱は、だ円に沿った円筒柱とし、優しさを演出している。
- ③内部空間の公団分と泉大津市分に区分される境界部の柵は、一部に円状の透明板を用いて興味を引きつける工夫をしている。
- ④床にはすべり止めタイルを貼り、その色彩は地域の基調となるシルバーグレーに合わせている。
- ⑤照明は、縦つなぎ円筒材の内部に忍ばせている。走行中の高速道路から仰ぎ見る夜間照明の横一線のラインが昼間から変身した別世界を演出する。



<図-4. 内部イメージ(CG)>

3) 空中展望スペースと休憩施設（図-5）

連絡橋の延長は100mと長く、歩行者にとって単調な空間が連続する。そこで、中間部を拡幅し、高速道路上の空中展望スペースとするとともに椅子を設けて休憩をとれるように心配りをしている。



<図-5. 中央拡幅部イメージ(CG)>

4) 維持管理

連絡橋の美しさをより永く保持するために、高速道路直上のサッシ窓は、清掃を内側から行える回転窓とした（図-3）。

5. おわりに

今回の連絡橋の景観設計では、外観的には、国際性、斬新性、話題性さらにはモニュメント性を追求した。一方、連絡橋の歩行者に対しては快適性、異次元体験性を追求した。なお、機能性、経済性、施工性、維持管理などについても十分に検討した。

最後になりましたが、景観委員会（委員長；三輪 雅久 摂南大学教授）の委員ならびに関係の皆様方に謝辞を表します。