

首都高速道路の景観評価

建設省土木研究所 正会員 篠原 修

同上 正会員 天野光一

同上 阪井清志

A Study on evaluation of Landscape
of Shuto-Highway
by

O. SHINOHARA, K. AMANO, and K. SAKAI

概要

首都高速道路は既に20年以上の歴史をもち東京の都市景観の重要な構成要素となっている。本研究は、この首都高速道路の供用以後の各時代の景観評価を文献によって調査し、その変遷と評価傾向について検討を行ったものである。供用時から今日までの新聞、雑誌等に見られる首都高速道路の景観に関する記述をまとめると、その評価は、道路線形、首都高速道路上からの眺望、名所の破壊の3点に要約できる。これら3種の評価は首都高速道路供用当初から現在に至るまで一貫しており、その間のウェイトが変化しているだけである。又、評価の対象にされてしかるべき、景観に配慮し設計に苦心した箇所は取り上げられず、結果のみが評価の対象となっており、一般にその評価は皮相的である。評価の視点位置も首都高速道路上の視点と首都高速道路を俯瞰した視点がほとんどであり、都市生活者としての街路上の視点からの評価はみられなかった。更に重要なことは、今回の調査の限りでは、首都高速道路の景観を正面から議論したものがみられなかったことである。これらのことから考える限り、土木や建築などの専門家や、いわゆる知識人、文化人と呼ばれる人々の都市景観への関心が意外に浅かったのが昭和30年代から今日までの現実である。なお、この研究は、「都市の景観形成と首都高速道路に関する調査研究委員会」(昭和58年度、(財)日本文化会議)で行った作業をとりまとめたものである。(首都高速道路、景観評価)

1. 研究の目的、対象、方法

本研究は、首都高速道路の評価の景観的側面に着目し、どのような人が、首都高速道路のどのような点を、どのように評価しているか、また、その評価は時間とともにどのように変遷しているかを明らかにすることを目的としている。この研究は、従来ややもすると短期的に偏り近視眼的であった景観評価の欠陥を補うものであり、より広く言えば土木構造物、土木事業一般に応用されてしかるべき意義を持つものと考えられる。

今回の研究では、土木系、都市系、建築系などの専門誌、一般誌、新聞を調査対象とし、昭和35年から昭和56年までの間にこれらの文献に記述された首都高速道路の景観評価について調査した。建築系、都市系およびその他の専門誌については、論文、論説等正面から議論されているものについてのみ調査した。

土木系の専門誌および一般誌については、随想、座談会に至るまで、記載されているものすべてについて調査した。この調査によって抽出できた景観評価を、その記述内容によって「内部景観」、「外部景観」、「その他」に分類し、表-1に示す年表に整理した。この年表をもとに、時代を、昭和37年12月の首都高速道路供用開始まで(第一期)、昭和39年の東京オリンピックまで(第二期)、昭和46年の環境庁の設立まで(第三期)、それ以降(第四期)の4期に区分し、各時代区分における景観評価の特徴、および時間の経過による景観評価の変遷について分析を行った。なお、調査に用いた文献は、表-1の年表の表末に示した。

2. 首都高速道路の景観評価の変遷

(1) 第一期

首都高速道路供用前の昭和35、36年には、

日本橋を通過する部分と、半蔵門付近の内堀を通過する部分の設計への言及が見られる。また、昭和35年には、難波橋、紺屋橋間のいわゆる「スカイセンター」に対して、道路ビルの下「新しい町」という記述が見られる。この「スカイセンター」は、高速道路と民家を一体構造化するという戦前の石川栄耀のアイデアの具体化であるが、これに関する記述は、今回の調査の限りでは昭和35年のものが唯一のものであった。この段階では、当然のことながら内部景観について述べられたものはない。

（２）第二期

首都高速道路の供用が開始されると、首都高速道路上からの眺望景観に関する高い評価が頻出する。眺望景観としては、高速1号線からの東京港の眺め、千鳥ヶ淵の眺め、高層ビルの間をぬっている走行景観などがあげられている。確かに、それまでは存在しなかった視点場を創造したわけであり、当時の人々にとっては首都高速道路上からの景観は非常に新鮮なものであったにちがいない。また、首都高速道路上走行時におけるスピード感についての記述も多く見られ、混雑なく走行できることによる快適性についても評価が高い。外部景観については、依然として日本橋の問題があげられているものの、道路線形のダイナミックさ、スムーズさが評価されている。もっとも道路線形のスムーズさは必ずしも外部景観ばかりでなく、首都高速道路上を走行している際の内部景観としても評価されている。専門家は既に見通しの悪いカーブの存在など指摘しているが、当時としては高規格の道路であったに違いなく、高い評価を得たこともうなづけよう。この評価は、現在に至るまで続いているが、徐々に記述が少なくなっていく。近年はかなり高規格な道路が一般国道等にも増えているため、首都高速道路の高規格道路としての希少価値が減じたためと思われる。その他、東京の新名所、都心部の景観が一変したなどの記述が多くみられ、良きにつけ悪しきにつけ、首都高速道路の出現が東京の景観を大きく変化させたことが認識されている。

（３）第三期

東京オリンピック終了直後の昭和39年～42

年にかけては、日本橋、弁慶橋などの名所旧跡を台なしにしたという記述が多くみられる。これは、オリンピックというお祭り騒ぎがすすんでみれば、首都高速道路建設の代償として支払われたものがいかに大きなものであったかを当時の人々が再認識したためであろう。この、日本橋と弁慶橋の景観を破壊したという記述は第一期から今日に至るまで繰返し述べられており、現在においてもいわゆる知識人、文化人がよく指摘する点である。しかし、この時点ではまだスピード感とか、スケジュール通りに走行できるとかという評価は、保たれているようである。ところが、昭和44年をすぎると、スピード感あふれる道路であった首都高速道路は一変して、低速道路であるとか拘束道路であるとか言われるようになった。無論交通量が増加し、渋滞が頻発するようになったためと思われるが、この渋滞に対する同様の記述はこれ以降現在に至るまで繰返し見られるのである。渋滞して首都高速道路上を低速で走るようになり、車窓から落着いて観察できるためであろうか、渋滞に対する記述が見られるようになるのとほぼ期を同じくして、メンテナンスの悪さや、工事の粗雑さなどについての記述が見られるようになる。このメンテナンスについての記述は、現在の首都高速道路のピアのよごれの問題視（文献には見られないが）の端緒ともいうべきものであろう。渋滞の記述に先んじて標識の不適切さがあげられている。また、その後も、これに加えて分合流部の指示の不適切さ、死角点の多いことなどの記述が見られる。供用当時から東京オリンピックまでは交通工学的にはすばらしいと考えられていた首都高速道路も（もっとも一部の専門家は幅員の狭さ、見通しの悪さ、渋滞のおそれなどについて指摘しているが）必ずしも完全ではなく、欠点ももっていることが渋滞についての記述も含めて認識されるようになったのであろう。トンネル、堀割、側壁による運転者への抵抗感の指摘が専門家からなされているものの、首都高速道路上からの眺望についての評価は低くなることはなく、昭和42年には、更に夜景のすばらしさについての記述も見られる。首都高速道路上にパーキングエリアをもうけ、眺望景観を楽しませるべきであるという提案も

表一 1 首都高速道路景観評価年表

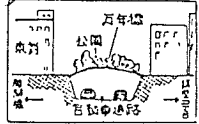
年	内 部 景 観	外 部 景 観	そ の 他
昭和 35年		道路ビルの下がデパート、名店街など「新しい町」となる。 (読売新聞) 5. 3	一号線に対する各地区からの要望 (主なもの) ・宝橋地区 ・堀を埋めることに対する防災上の問題 ・フタかけ ・京橋川付近 ・京橋川沿いは河底に ・千代田橋兜町地区 ・高架式は通風、採光、音響など付近への被害大 ・江戸橋通地区 ・日本橋の上を通るのは反対、下にすべきである。 (読売新聞) 4. 13 初めての堀り割り式  (読売新聞) 9. 3
昭和 36年		皇居の内濠に脚を立てたいが、文化財保護委から横やり、堤をくり抜いた片側あきのトンネルに設計変更 (読売新聞) 2. 2 「お江戸日本橋」をどう越すかも設計に苦労したところ (読売新聞) 2. 2 半蔵門付近をトンネルに変更 (読売新聞)11. 11	
昭和 37年	全体に道路幅が狭い。 地下部分に見通しの悪いカーブがある。 ＜近藤 武 日大理工学部＞ (読売新聞)12.19	交差点も信号もない夢の道路が、そのダイナミックな姿を現わしてきた。 (読売新聞)10.14 ・お江戸日本橋はひとまたぎ ・橋脚を高くして美観を妨げない ・日本橋があるため、下を通らず上を通る。 ・完成すればモダンなものに (読売新聞)12.24	
昭和 38年	ドライブの新名所——千鳥ヶ淵部分 (読売新聞) 5. 7		夢のハイウェイ —羽田～銀座が14分— (読売新聞) 9. 15

表-1の続き

年	内 部 景 観	外 部 景 観	そ の 他
昭和 39年	・コンクリート製の大鼓橋のようなタイプ ・三宅坂のナトリウムランプの綺麗な地下インターチェンジ ・海と陸とのよい眺望《一号線》景色にうるおい ＜増井健一 慶応大教授＞ (高速道路と自動車No.9) 海側だけを眺めれば、東京はなれた風景《一号線》 (読売新聞)7.24 新宿～羽田かけくらべ ・東京港が美しい ・ノンストップのスピード感、さわやかな風 (読売新聞)8.2 東京湾、都心の高層建築群、皇居の堀、神宮外苑、明治神宮などの間をぬった眺めはすばらしい ＜川添 登＞ ～オリンピック施設を評する～ (朝日ジャーナル1964、vol.16、No.34) ・東京のいろいろの面を標本的に取り並べて次々と見せてくれる。手軽に見物しようとする者にとっては便利 ・日本橋本町辺から西の新宿西側の眺めも変化に富んでいい。 ＜高橋義孝＞ ～わたくしの東京地図～ 12.1 “見物停車” 千鳥ヶ淵、大井町 (読売新聞)8.19 ・快適な“急行道路” (読売新聞)8.26 ・東京の“花道” (読売新聞)11.22 ・美観ばかり気にせず、速度規制標識をつけるべき (読売新聞)11.22	・日本橋の上に高速道路の蓋。目的のためには手段を選ばぬという野蛮な事業 ＜野田宇太郎 作家＞ (高速道路と自動車No.6) ・曲線美、ダイナミック、流動感、構成美《江戸橋インター》 ＜十返千鶴子 評論家＞ (高速道路と自動車No.6) ・ビルや住宅の建築の仕方に影響 ＜増井健一 慶応大教授＞ (高速道路と自動車No.9) ・わずかに数条の高速道路だけが、都市美を養えようとしている。 ＜伊藤桂一 作家＞ (高速道路と自動車No.7) ・付近の景観とも調和のとれた、新しい都市美を創造できた。東京新名所ともいえる。 ＜五十嵐醇三 元首都高計画部長＞ (高速道路と自動車No.9) ・排気塔の評判が悪い ＜松井達夫 早稲田大教授＞ (道路No.11) ・高速道路で東京の町も変容した。 ・交通戦場に架ける橋 ・江戸橋インターチェンジはダイナミックな東京の新都市美 (読売新聞)7.24 ・助六じゃないが「股ぐれえ」と高速道路が走る。 ・日本橋の真上に、何だってあべつたりと低く道路をおかぶせたのだろう。人をばかにしている。もう少し考えたらよかったのに。 ＜高橋義孝＞ ～わたくしの東京地図～ 12.1	・都心環状線渋滞のおそれあり ＜増井健一 慶応大教授＞ (高速道路と自動車No.9) - 五輪の新動脈 (読売新聞)8.1 - ジェットコースターのように楽しい ＜川添 登＞ ～オリンピック施設を評する～ (朝日ジャーナル1964、vol.16、No.34) ・高速道路というよりは、むしろバイパスと呼んでしかるべき ・橋の下を流れるものの影が薄くなっていてので橋といっても名ばかり (神田橋) (高橋義孝) ～わたくしの東京地図～ 12.1 ・名前が悪い高速道路 名前につられてスピードを出し過ぎ、事故を起こす (読売新聞)8.19
昭和 40年	・車窓を流れる周辺視域や走行中の適度の騒音により一種の覚醒作用 ＜宮地武夫 宮地鉄工所社長＞ (高速道路と自動車No.5) ・見なれていた東京が思いがけない姿を現わす ＜天坊裕彦 トラック協会々長 参議院議員＞ (高速道路と自動車No.5)	・下の道ゆく人々を上から圧するように曲線を描く ・都心部の景観を変えた ・日本橋、弁慶橋の名所、風趣が台なし ・曲線が新しい都市美を生み出す ＜天坊裕彦＞ (高速道路と自動車No.5) ・近代力学のつくる曲線、ひねりの美しさ ・近代美 ・名所、旧跡が陰に隠れ、姿を消す ＜新田次郎 作家＞ (高速道路と自動車No.8)	・スピード感を満喫 スケージュール通り ＜宮地武夫 宮地鉄工所社長＞ (高速道路と自動車No.5) ・通行料高い ＜天坊裕彦＞ (高速道路と自動車No.5) ・東京の距離感かわる 通行料高い ＜新田次郎 作家＞ (高速道路と自動車No.8)
昭和 41年		・赤坂見附で弁慶橋の景観を台なしにした。 ＜角本良平＞ (読売新聞)10.17	

表―1の続き

年	内 部 景 観	外 部 景 観	そ の 他
昭和 41年		・水銀灯、自動車のヘッドランプ、テールランプ、幾何学模様ofインターチェンジ、美しい憧れが日本で実現 <森つきよ 中学生> (建設月報No.9)	
昭和 42年	・東京の景観すばらしい ・高層ビルの描きだす幾何学模様 ・ダイナミック、近代的 <本吉庸浩 読売新聞社会部> (建設月報No.5) ・トンネル、暗渠が多く、側壁高い。走行路面上の障害物が多くて、運転者に大きな抵抗感 ・灰色一色に対してライト、塗装で色をつけると心理的に大きな効果 ・高い所にパーキングエリアがあれば夜景はすばらしい <樋口健治 東京農工大教授> (高速道路と自動車No.5)	・高速道路が生活の視界の中に入ってきてよいか、むしろ裏側におくべきである <八十島義之助> (S. D. 42 3号) ・流れるようなクロノイド曲線は新しい東京の景観となっている ・インターチェンジのダイナミックな美しさ <本吉庸浩 読売新聞社会部> (建設月報No.5)	・料金が低い 出入口の案内標識が悪い <本吉庸浩 読売新聞社会部> (建設月報No.5) ・立派な標識があるが、今ひとつ工夫、親切が足りない <伊藤克己 早稲田大教授> (高速道路と自動車No.6) ・節約できる時間の価値は貴重 <樋口健治 東京農工大教授> (高速道路と自動車No.5)
昭和 43年			・「音速出張御堂筋→丸ノ内100分」 <日航東京大阪線のキャッチフレーズ> (高速道路と自動車No.2)
昭和 44年	・料金所付近に小さなゴミが多い 係員の服の色(茶褐色)は考えられぬものかと思う。 トンネルの水漏れきたない <和田光三 個人タクシー協同組合> (高速道路と自動車No.10)	・首都高の建設は東京の整形手術 <和田光三 個人タクシー協同組合> (高速道路と自動車No.10)	・「低速道路」、「駐車場」の記述が新聞に見られる ・死角点が多い 合流点に警告標示が必要 <和田光三 個人タクシー協同組合> (高速道路と自動車No.10) - 高速道もノロノロ運転 一号線 車交通量、一年間で五割増 (読売新聞 3.19) - ジェットコースターのような 事故の危険性 (新宿ランプ) (読売新聞 3.26) - 首都一号上野線 高速道路もこの低速 (読売新聞 6.3) - まがりかどof首都高速道路 "弱い中核" (読売新聞 6.17) - 隅田川をひとまたぎ ダイナミックな曲線美は詩歌にうたわれた古き隅田川に近代的センスをそえている (読売新聞 9.19) - 都心→池袋10分 高速5号線 (読売新聞 12.19) - 高速5号線 やっぱりマヒ (読売新聞 12.20)

表-1 の続き

年	内 部 景 観	外 部 景 観	そ の 他
昭和 45年	・東京が一躍未来都市に近づきつつあるという印象である。高層ビル、アパート、超高層ビルのみで低層家は目に入らない ・高速道路からみる東京には緑が多い ・夜景美しく別の印象を与える ＜磯村英一 東洋大学長＞ （高速道路と自動車No2） ・夜の眺め格好《両国インター》 ＜清水 修 時事通信政治部＞ （高速道路と自動車No2）	・両国インターの吊構造は世界でも珍しく、東京の新名所となるであろう ＜清水 修 時事通信政治部＞ （高速道路と自動車No2） - 両国橋北河岸 首都高速6号線がはしり その風景は大きく変わった。橋と交差するハイウェイは都市の近代的景観をわかしだしている （読売新聞 2.1）	・標識は整備されているが、数が少なく親切さに欠ける ＜愛川重義 読売新聞論説顧問＞ （高速道路と自動車No3）
昭和 46年			・高速道路は東京の象徴 ・大都会らしい ・思ったほど速くない ＜地方の中学生へのアンケート＞ （高速道路と自動車No2） ・渋滞の慢性化 ＜小倉 博 日本高速自動車道新聞社企画部長＞ （高速道路と自動車No4） - 高速3号に不便談 12kmに出口一つ （読売新聞 6.14） - 泣きつら高速道 雨に弱い”欠陥道路” （読売新聞 9.1） - ハイウェイ時代快通 首都高速一帯が速結 （読売新聞 12.21） ・急カーブが次々と現われる ・拘束道路一渋滞 ・料金高い ＜五代利矢子 テレビ司会者＞ （高速道路と自動車No4）
昭和 47年	・首都高速を走ってみて都会の美しさを見直す人が多いことと思う。 ・パーキングがないので、ゆっくり景観を楽しめない。 ・都会のハイウェイは観光道路一新しい面を発見する ・直線的、あるいは美しいカーブ一美しい風景 ＜藤巻時男 慶応大医学部助教授＞ （高速道路と自動車No4） ・両側のコンクリート工事の乱暴さ ・水漏 ＜三巻秋子 消費科学連合会々長＞ （高速道路と自動車No8）	・東京が無機になった原因のひとつは高速道路と歩道 ＜瀬戸内晴美 作家＞ （高速道路と自動車No11）	・渋滞をいかにして解消するか ＜鈴木俊一 首都高速道路公団理事＞ （高速道路と自動車No1） ・硬塞一渋滞イライラ ＜上田 哲 参議院議員＞ （高速道路と自動車No2） ・ノロノロ運転 ・入口の閉鎖 ＜三巻秋子 消費科学連合会々長＞ （高速道路と自動車No8） ・かつてはハイウェイ気分一低速混雑道路 ・片側2車線の道路に主要道路を次々と接続すれば麻痺状態になるのは当たり前一計画性も見識もない ＜長谷川滋彦 日本開発銀行調査部長＞（高速道路と自動車No9）

表-1の続き

年	内 部 景 観	外 部 景 観	そ の 他
昭和 47年			・ノロノロ運転 ・高速道路の状態のアナウンスの必要性 <瀬戸内晴美 作家> (高速道路と自動車No11) うるさい、東名から公害も乗り入れた車の振動や排気ガスも (読売新聞 3.14) "低速道路"解消に電算機 交通管制を自動化 (読売新聞 5.17) ついに"首都中速" カーブ、インター 40キロ制限 (読売新聞 11.24)
昭和 48年			・沿道環境対策 <鈴木俊一 首都高速道路公団理事> (高速道路と自動車No1) 騒音、振動、排ガス、日照、電波障害 都市高速、環境と調和を "緩街緑地"時代の要請 (大阪) (読売新聞 3.12) 環境優先へ急カーブを 「長さ」から「幅(緩街緑地)」時代 (読売新聞 3.16) 首都高速道路の電光表示板が不正確 (読売新聞 6.12)
昭和 49年		・弁慶橋、日本橋が見る影もない ・堀がつぶされ、あるいは上を通っている。思いきり高くして水面が十分に見えるようにできなかったか <児玉幸多 学習院大学々長> (高速道路と自動車No1)	高速道路ができて迷惑 引越したい 35% 騒音の上に太陽とられた (読売新聞 5.15) 防音壁工事"待った" 太陽も欲しい (読売新聞 5.25) ガラス製防音壁、日照、強度は十分 (読売新聞 6.13)
昭和 50年			・首都低速道路 <前川かずお 漫画家> (高速道路と自動車No8)
昭和 51年		日本橋、首都高速の下で"日陰の橋" 近代文明が伝統を押しつぶした、この象徴的な構図 (読売新聞 1.5)	
昭和 53年			"新動脈" 沿岸道路、"つぎはぎ"の不安、事故や騒音なども心配 (読売新聞 1.21)

表-1 の続き

年	内 部 景 観	外 部 景 観	そ の 他
昭和 54年		・日本橋の風景が佗しい 「全国里程元標」だけはもう少し何とか ならないものか ・高速道路と日本橋がダイナミックに交 差する風景は東京の新名所のひとつ ・首都高速は新しい時代の道路の象徴 ＜松田好子 （財住宅産業研修財団理事長）＞ （高速道路と自動車No.4） - 隅田川またぐ下町新名所 二階建て大橋－隅田川大橋 （読売新聞 10.13）	・目黒の自然教育園通過部分、樹木、鳥 に配慮して高い街灯をやめ、側壁の照 明にしている。→好ましい ＜松田好子＞ （高速道路と自動車No.4） - 首都高速20歳 動脈硬化 （読売新聞 6.18）
昭和 55年			・今日の都市生活は、車を媒体として高 速道路と高層ビルが「対」となっては じめて機能するものなのだ。 ＜柏谷一希 評論家＞ （高速道路と自動車No.3）
昭和 56年			・拘束道路 ＜五代利矢子 社会評論家＞ （高速道路と自動車No.10）
文 献 名 (調査 期間)	専門誌 ・土木系 道路 (昭和30～45) 土木学会誌 (" 30～45) 高速道路と自動車 (" 37～56) 建設月報 (" 37～45) 建築系 建築雑誌 (昭和20～40) 新建築 (" 37～43)	建築と社会 S D (" 34～43) (" 42年3月) 都市系 新都市 (昭和20～49) 都市問題研究 (" 24～49) 都市計画 (" 27～49) その他 運輸と経済 (昭和39～49)	一般誌 朝日ジャーナル (昭和35～53) 新聞 読売新聞 (" 35～56) 「わたくしの東京地図」(昭和39年12月) 高橋義孝

見られるが、湾岸線の開通などによって、より様々な眺望が期待できる現在、交通工学的条件さえ許せば、一考されてよい考えではないだろうか。

(4) 第四期

昭和46年に環境庁が設立され、公害が社会問題化してきた昭和47年には、首都高速道路の評価においても、騒音、振動、排気ガス等の記述が見られるようになる。第三期までの評価の記述が、首都高速道路上や、首都高速道路を俯瞰している位置に立ったものであり、都市生活者としての視点ではなかったが、この公害についての記述は（景観評価ではないが）、まさに都市生活者としての評価と言える。騒音問題に対応して登場してきた遮音壁については、景観的側面からの記述は見られないが、日照の面からの問題点が指摘され、ガラス製の遮音壁の提案が見られる。遮音壁については、日照の問題もさることながら、

内部景観、外部景観ともに大きな影響があり、今後検討を要する課題であろう。第四期においては、道路線形や、眺望についてのプラス側の評価はわずかであり、ほとんどが、名所の破壊や、渋滞や、公害などに関するマイナス側評価である。また、公害問題に対応して、「緩衝緑地」という考え方が生れ、「長さ」から「幅」の時代という記述が見られる。都市内高速道路の計画が、道路のみの計画でなく周辺の計画と併せてやっていかねばならない時代となったのである。

3. 景観評価に関する考察

(1) 評価対象とされた景観

首都高速道路において評価対象とされた景観は、今回の調査の限りでは、道路線形、首都高速道路上からの眺望、江戸時代からの名所の3種類である。勿論、江戸時代からの名所については、首都高速道路の出現によって景観が破壊されたというマイナスの評価であ

る。第一期においても、名所の破壊に関する記述が見られるが、第一期が首都高速道路の供用前であることをかんがえれば、この3種の評価は、首都高速道路の評価として、第二期、すなわち当初から、現在に至るまで続いているといえよう。第二期においては、道路線形と眺望についての評価が卓越しており、第三期以降次第に名所の破壊についての指摘が卓越してくる。すなわち、首都高速道路の景観評価対象は前述の3種であり、景観評価の変遷はそれらの間のウェイトが時代とともに変化していることによるものであるといえよう。

(2) 見落とされた景観

評価対象となった景観は前述の3種であるが、良否は別として評価にあがってしかるべきものは他にもある筈と思われる。例えば、難波橋から紺屋橋にかけての「スカイセンター」であり、1号線の河床を利用した堀割構造である。前者は、高速道路と民家を一体化するという戦前の石川栄耀のアイデアの具体化であり、後者は、首都高速道路の都原案を作成した山田正男が積極的に推進したものである。意識的、無意識的は別として、いずれの場合も都市景観に配慮した事例であり、そのための設計の苦労もあった。しかし、評価側の見方はこの間の事情にまでは思いが至らず、このような設計の苦労は評価されていない。本来は、計画、設計時の条件をも考慮し、客観的に評価すべきであろうが、やはり結果のみで評価されてしまうようである。実は、最も評判の悪い日本橋通過部分についても、当初は、河床利用堀割型の考え方があった。しかし、都市河川の治水上の問題からやむなく現在の構造になったわけである。やはり、条件にかかわりなく、結果のみで評価がなされるのが世の常なのであろうか。

(3) 評価の視点

前項で述べたように、首都高速道路の景観評価は結果のみから皮相的に述べられたものが圧倒的に多く、設計時の条件などを考慮に入れたものはほとんどない。そのため、評価者の専門分野にほとんど関係なく、同様の記述があきもせず繰返されるという結果となっている。評価者の専門分野が評価に反映しているのは、道路線形のスムーズさの評価に対

して道路の専門家が反論していること程度であろう。

景観評価年表に見られる評価の視点位置に関しては、首都高速道路上の視点と、首都高速道路を俯瞰している視点がほとんどである。昭和40年の天坊裕彦の「下の道ゆく人を圧するように曲線を描く」という記述以外は、公害（騒音、振動、日照、排気ガスなど）に対するものが見られるものの、首都高速道路を含めた都市景観に対しての、街路上からの都市生活者としての視点から見た記述はほとんどない。

(4) 評価者の都市景観認識

景観評価を記述している人々に着目すると、「朝日ジャーナル」にまったくといっていいほどに記述が見られないことにあらわれているように、いわゆる、知識人、文化人と呼ばれている人々は、首都高速道路の景観についてほとんど述べていない。ここで昔を振り返ってみれば、例えば永井荷風は、東京の街を散策し、その印象を『日和下駄』、『断腸亭日乗』などの作品に詳細に記した。勿論、様々な人の作品すべてにあたったわけではないので断言はできないが、戦後の知識人、文化人と呼ばれる人々はそのような眼で都市をみつめることをしてこなかったように思われる。また、都市系、建築系の雑誌にも（随想の類までは調査していないが）、少なくとも論文、論説等にはまったく記述が見られない。都市や建築の研究者、実務の担当者は首都高速道路に興味がないのであろうか。とは言うものの、土木系の雑誌まで考慮に入れても、つまり今回の調査で抽出した評価全体を見渡しても正面から議論されたことはなく、どの分野の研究者や実務担当者にとっても、首都高速道路の問題は随想に記述する程度の軽い問題だったのであろうか。首都高速道路の存在は、昭和39年に増井健一が記述しているように、建築の方法に影響を与えているだろうし、また、都市構造や都市景観にも大きな影響をおよぼしていると思われる。取り上げるに足らないほど小さな問題ではない。これらのことを考え合わせると、戦後の土木、建築、都市の専門家や、知識人、文化人と呼ばれる人々の都市景観に対する認識ははなはだ心もとないと言えそうである。