

フリー 正会員 小原 敏文

近畿大学理工学部 社会環境工学科 正会員 岡田 昌彰

1. 研究の背景と目的—土木遺産としての鉄道未成線

近年、文化財のみならずまちづくりの核としての観点からも土木遺産の重要性が注目されている。奈良県においても2011年度より近代化遺産総合調査が開始され、今後県下に現存する土木遺産についても詳細な検討が行われる予定である。一方、近代化遺産に対しては「技術」「意匠」「系譜」の観点で評価が行われているが¹⁾、供用されることなく建設途中で未完成のまま残存した「未成線」についての評価については特に「系譜」の扱いが複雑となる。「地域への経済的貢献」という観点のみならず、壮大な構想自体や地域への「同化」を果たしている点など、この意味づけについては工夫が必要であると言えよう。

本研究では、壮大な構想の系譜をもちなおかつ特徴的な景観を呈する鉄道未成線である、奈良県五條市の新町高架橋に着目し、その景観現況ならびに地域との関わりの歴史を踏まえ、文化遺産としての可能性の検討ならびにその利活用の提案を行うことを目的とする。

2. 新町高架橋の系譜

新町高架橋は、五條市から奥吉野地域を縦断し和歌山県新宮市まで計画されていた木材運搬鉄道「五新線」が五條市中心部を通過する区間に立地している（図-1・写真-1）。



写真-1 新町高架橋と五條市中心部



写真-2 重伝建五條新町と新町高架橋

1919年に沿線の宇智・吉野郡会が国会への鉄道建設の陳情を決議し建設が始まるが、国鉄再建問題の最中1982年には全面的に工事が停止し、未成線となった。現在、高架橋周辺には建築物が建ち並び、アーチ部の一部は倉庫や神社参道の入口、あるいは居酒屋などとして利用されている。2005-6年には高架橋上にミニSLを走らせるイベントも開催されたが、その期間以外は長く放置状態にある。

また、2010年には直下の五條新町が重要伝統的建造物群保存地区に選定され、市中心部の可能性に新たな注目が集まり始めたほか、2012年1月には「五條市まちづくり講演会」が開催され、「土木遺産・鉄道未成線の価値とまちづくりへの活用」と題した講演会が開かれるなど、五新線未成線に対する社会的注目は高まりつつある。これを単なる「負の遺産」と捉えるのみならず、地域資産として積極的に価値づける視座が有益であると言える（写真-2）。



図-1 新町高架橋の位置と視認範囲

3. 新町高架橋の景観現況

新町高架橋の景観現況の把握すべく、現地踏査を実施し、竣工当時の平面図を参照のうえその特徴を整理した。高架橋の存在による特徴的な生成景観として、(1) 橋上空間、(2) 橋上からのシークエンス俯瞰景、及び(3) 視対象としての特徴的外観 の3点を抽出した。

(1) 橋上空間(写真-3)

橋上幅員は3.9~4.5mであり、歩行可能となっている。

約 6.5mの高さをもつ高架橋からは市街地が眺望でき、特に新町通りを俯瞰する視点場としても貴重である(写真-4)。

(2) 橋上からのシーケンス俯瞰景

橋上からは連続的に五條市中心部を断面的に俯瞰することができる。俯瞰景は西側から国道 24 号線沿いの商業施設、住宅地域、新町通り、吉野川河川敷へと連続する。

(3) 視対象としての特徴的外観 (図-1)

新町高架橋は連続アーチのユニークな外観を呈しており、特徴的な景観を市中心部の随所(道路、駐車場、吉野川の堤防等)に形成している。特に河川敷からは高架橋の端部から約 240mまでは視認可能となっているほか、橋脚部アーチの視認可能範囲は国道 24 号線で約 55m以内、新町通りで約 25m以内、河川敷で約 40~60m以内となっている。



写真-3 橋上空間 (許可を得た上で立入撮影)



写真-4 新町通りの俯瞰及び新町高架橋の外観

4. 新町高架橋の利活用検討

パリのバステューユ・ヴァンセンヌ遊歩道やニューヨークのハイライン、青森県風間浦村の鉄道メモリアルロードなど、鉄道廃線あるいは未成線の高架橋を遊歩道として活用する事例が近年現れている。それぞれにおいて遊歩道は「新たな視点の提供」「主要施設を接続するパス」「都市の近道」などとして機能している。本稿では、五條市中心部を断面的に認識できる遊歩道として高架橋の利活用を検討する。

(1) 橋上空間の利活用案 (図-2)

「木材運搬の鉄道構想」の歴史を強調するため、橋面にウッドチップを設置する。また、北側の入り口から高欄上に年表を描き、高架橋の線的形態に時間軸を呼応させることでその歴史や経緯に対する理解の深化を企図する。さらに、高架橋は鉄道独特の曲率半径をもつ特徴的なカーブ形状を

呈しており、これを連続的な橋上植栽によって強調する。

(2) 橋上アクセスの整備 (図-3・4)

高架橋は JR 五條駅から重伝建地区を含む市中心部、そして市民の憩いの場として最も重要な場の 1 つである吉野川河川敷という市のいわば「中枢地点」どうしを結ぶものであり、それぞれをほぼ最短経路で結節する快適なパスとしての大きな役割が期待できる。これを実現すべく、各所から橋上にアクセスするための施設の整備が必要であると考えられる。国道 24 号線及び新町通りとの交差点、及び河川敷に接続する南端部の 3 箇所に螺旋階段を設置し、高架橋へのアクセスを向上させることとした。

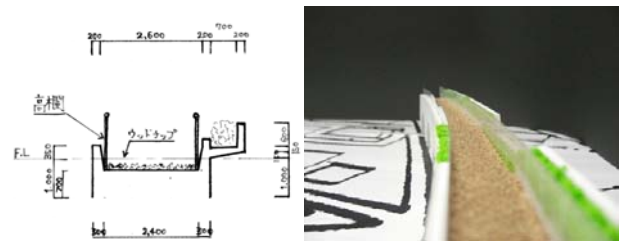


図-2 橋上空間の利活用案：ウッドチップを施す



図-3 新町高架橋南端部の利活用提案 (右写真は現況)



図-4 国道 24 号交差点の利活用提案 (右写真は現況)³⁾

【補注・参考文献】

- 1) 日本産業遺産研究会 (1998) 建物の見方・しらべ方—近代産業遺産、ぎょうせい
- 2) 森口誠之 (2002) 鉄道未成線を歩く(国鉄編) : , JTB
- 3) 桁は 2011 年 12 月に撤去されたが、カルバート新設によって橋軸方向のアクセスは確保される予定である。