

共生保安林整備事業における遊歩道設計の景観検討プロセスに関する考察 ー佐賀県鳥栖市朝日山を事例としてー

福岡大学工学部社会デザイン工学科 学生会員 ○本川 亜人

福岡大学工学部社会デザイン工学科 正会員 柴田 久，石橋 知也

1.はじめに

保安林とは水源の涵養，土砂の崩壊その他の災害の防備や生活環境の保全・形成等，特定の公共目的を達成するため農林水産大臣又は都道府県知事により指定される森林である¹⁾。農林分野では保安林整備に力を入れており，特に林野庁では過密林，疎林，粗悪林等の機能が低下した保安林に対して，間伐などの手入れを行っている。また，森林を健全な状態に保たせることを，法的に促進させるために，特定保安林制度を設け保安林の維持管理を推進している。それに対し土木分野では安全で快適な国土形成を優先する結果として，多くの木を伐採するダム建設等の公共事業を行う場合も散見される。

共生保安林整備事業は市街地周辺の自然環境が優れた地域において，森林による緑豊かな生活環境及び自然環境の保全や創出を図る事業である。そのため農林分野と土木分野双方の公共目的がくみ取られている重要な事業である。

本稿は，筆者らが今年度から佐賀県の景観アドバイザー制度により参画した「朝日山共生保安林整備事業」（以後，本事業）を対象に，1）整備事業に関する景観検討プロセス及び設計案の詳述，2）関係主体への意識調査結果，以上2つより景観検討の成果について考察することを目的とする。

2.本整備事業概要

(1)朝日山公園概要

朝日山公園は鳥栖市に位置する132.9mの小高い山の公園で，昭和45年に風致公園に指定されている。さらに，鳥栖市で確認された野鳥147種の約60%が生息する鳥獣保護区でもある。加えて，建武元(1334)年に朝日但馬守資法が朝日山城を築いた歴史があり，山全体が埋蔵文化財にも指定されている。

(2)本整備事業の配慮事項

九州新幹線開通に伴い，JR新鳥栖駅に近い朝日山は，将来的に更なる利用者の増加が見込まれる。しかし，過密化した林内は薄暗く，生態系への悪影響を及ぼしていることから，林内を明るくし，森林環境を健全にすることで，今後増加することが予測される徒歩での来場者が安全かつ快適に散策できる遊歩道の整備を行う。今年度は森林整備計画及び遊歩道設計の検討を行う。

(3)関係主体の体制・役割

本事業の景観検討会（以後，本景観検討会）は，事業主体である佐賀県鳥栖農林事務所（平成26年8月29日より佐賀県

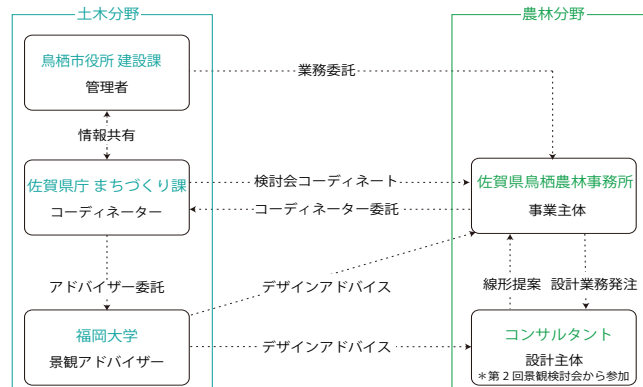


図-1 本景観検討会の関係主体

東部農林事務所），本景観検討会のコーディネータを行う佐賀県庁県土づくり本部まちづくり推進課（以下，まちづくり課），事業対象地の管理主体である鳥栖市建設部都市整備課（以下，市役所），設計主体の建設コンサルタント（以下，コンサルタント），景観アドバイザーの福岡大学景観まちづくり研究室（以下，福岡大学）の5者で行っている（図-1）。

3.遊歩道のデザイン検討プロセス

(1)コンセプト決定へのプロセス

平成26年5月に行われた第1回景観検討会では，福岡大学より「新設する遊歩道については，昔あった朝日山城に繋がる道を調査しておくことで，対象地の歴史に配慮した線形検討を行える」との提案が示された。またまちづくり課からは，今後の整備目標等を明確にするため，本景観検討会におけるコンセプトの設定が提案され，「自然と鳥栖市の風景が楽しめる人に優しい遊歩道」に決定がなされた。

(2)朝日山の歴史認識の共有

福岡大学が行った歴史調査では，朝日山城の縄張りや文献等が多数見つかり，江戸時代に描かれた佐賀県立図書館に蔵書されている養父郡図から，朝日山に以前あった線形が確認された。しかし，現地地形ならびに保安林の状況を考慮すると，勾配が大きく，完全な再現は困難であることが判明した。その結果，新設遊歩道の線形は城に繋がる道の存在を踏まえつつも，主要部分についてはコンサルタントの測量をもとに設計を進める方向で関係者らの合意がなされた。

(3)現地調査を踏まえた景観検討会

福岡大学は提案された木片舗装に関して土系舗装と比較した際，色合いが明るく周辺環境より目立つなどの問題を挙げ，「遊歩道自体を目立たせるのではなく人が歩いている所を目

立たせるべき」という意見を主張し、土系舗装が選定された。また既設管理道において新鳥栖駅や鳥栖市を眺望できる場所を選定し、周辺の樹木の一部を伐採する提案を行った。

(4) 遊歩道の階段部に対する設計提案

福岡大学は、コンサルタントと協議し、設計原案の木製階段に関しては、蹴上げの高さをユニバーサルデザインの規定に適合させることや、踏み板木材における杭木から外の長さを短くし、階段自体の無骨さを軽減させる提案を行った。

(5) 遊歩道の塗装に関する検討協議

丸太階段や手すりの塗装に関して、福岡大学は現地に生える木の幹が土や草より濃い色合いをしているため、立ち上がる手摺の色目を濃くする提案を示した。次に施工時の塗装に関する注意事項として、塗装検討に使用した紙媒体のサンプルでは実際の材料となる木材とは若干違いが生じるため、最終的な塗装色は現地で木材に試し塗りを行ったうえで決定することとした。

4. 景観検討に配慮した遊歩道のデザイン

(1) 新設作業道の設計案

朝日山の北東部から展望所まで新設される遊歩道は、延長 370m、幅員 2.0m(一般部)～1.5m(片栈道)であり、歴史調査で明らかとなった江戸時代に存在した線形を考慮する設計案とした(図-2)。また舗装、手すり及び階段の色合いは、現地の土や樹木に近づけた設計案となっている。さらに、木製階段は踏み板木材における杭木から外の長さを 150mm から 100mm に変更し、歩きやすさとともに階段自体のデザイン性を向上させた。加えて、展望所付近については、当初整備対象から外れていたが、景観検討を経て整備対象となり、遊歩道の延伸及び車道の拡幅によって、歩行者の安全と展望所の視点場としての質の向上に繋がっている。

(2) 既設の遊歩道

高齢で介助が必要な方も利用できるように、ユニバーサルデザイン化を目指す既設管理道は、延長 290m、幅員 2.0m であり、新設する遊歩道と同様に、舗装の色を現地の土に近づけることで、目立ちにくい配色とした。また一部の樹木を伐採し、視点場を創出することで、国際的な鉄道コンペティションであるブルネル賞を受賞した新鳥栖駅の駅舎や、鳥栖市の風景を眺望することができる。

5. 農林分野の景観に対する意識変化の把握

福岡大学は前述した景観検討会や協議における景観の意識変化、課題等を把握する目的で、関係主体への意識調査を行った。農林分野の関係主体に対する意識調査からは「生態系に配慮する」「間伐材を利用する」等の意見が挙げられ、森林環境を健全に保つことを第一とし、景観への配慮については認識の低さが看取された。その後、継続的に協議を重ねたことで、色合いや心地よい空間づくりを意識するなど、生態

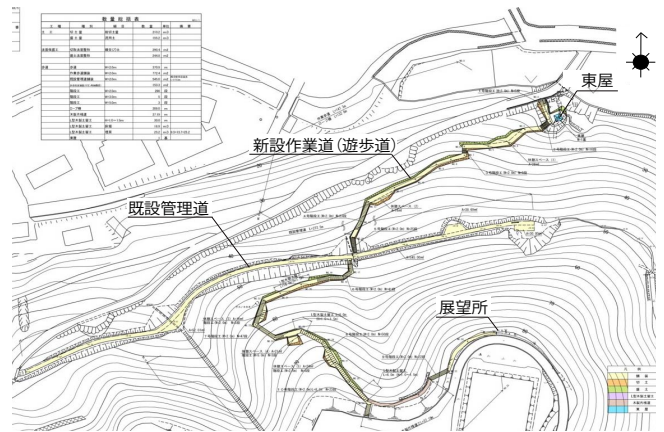


図-2 提案された遊歩道の設計案

系だけでない検討の理解が把握された。一方、検討上で歴史調査の意図が理解されていない等の課題も明らかとなった。

6. 本整備事業における景観検討の成果

(1) 共生保安林整備と景観を考慮した遊歩道のデザイン

本景観検討会では農林分野と土木分野の異分野が参画し、検討がなされた。コンサルタントが示した最初の遊歩道設計案では、例えば間伐などの保安林整備によって発生する木材を利用しただけの設計であり、現地の特性が十分に考慮されていなかった。しかし、景観検討会を組織したことによって、現地の特性を考慮した詳細設計がなされ、単に木材を使用するのではなく、周囲の景観や環境、生態系にも配慮され、景観検討において土木分野が農林分野に貢献し、両者の意図を組み込んだ検討となった。その結果、木片舗装から土系舗装への変更ならびに手すりや階段の塗装の変更、木製階段の長さの調整など、景観検討によって関係主体間で目指してきた「地」に馴染む設計案の導出に繋がった。

(2) 景観検討の積み上げによる意識の共有

本景観検討会の初期段階では、異分野における事業の方針や意図の相違があったことが意識調査から明らかとなった。これに対し、景観検討プロセスにおいては、景観アドバイザーが現地の特性や竣工後の利活用を想定した議論を促し、協議を重ねていったことで、「色彩を意識する」「人が心地よい空間づくりを意識する」という意識調査結果からも窺うことができるように、本景観検討によって農林分野への景観意識の啓発が図られたことが示唆される。

(3) 意識啓発にもたらされた制約条件の緩和

前述した展望所の整備に関しては、景観検討会を通して市担当者の景観意識が変容したことによって、管理部署の枠を超えた検討が可能となった。その結果、遊歩道のみならず展望所を含めた一体的な設計となり、制約条件の緩和といった本来目指される景観の本質的な議論に至ったものとする。

参考文献

- 1) 林野庁編：森林・林業白書～低炭素社会を創る森林～、財団法人農林統計協会、pp.39-40、2009
- 2) 鳥栖郷土研究会編：「栖」すみか、No.30、pp.16-17、1997