

都市高速道路のイメージと景観

佐々木 葉*

主に連続高架橋として都市景観の一部を形成する都市高速道路のイメージと景観について、歴史的にどのような検討が行われたかを明らかにした。まず空想的に描かれた構造物や構想レベルでのイメージを確認したのち、首都高速道路公団と阪神高速道路公団における景観検討の成果を報告書などによって把握した。そこでは構造物の形態デザインを誘導するための資料と都市における意味論的検討が行われていた。これらをふまえた今後の論点を提示した。

The Images and Designs of Urban Expressway

Yoh SASAKI*

This paper reviews historically studies on the images and designs of urban expressways, which usually form elevated roads in urban landscape. Firstly the characteristics of the visual images in imaginary drawings in the late 19th to early 20th century and proposals for the projects are reviewed. Then the documents on the landscape and structure designs by the Metropolitan expressway public corporation and Hanshin expressway public corporation are reviewed. Many types of design guidelines for structures and some semantic studies on the urban traffic infrastructure in the urban area have been carried out. Lastly some current viewpoints for the image and design studies are recommended.

1. はじめに

数千年来基本的に変わらない人類の身体は、自動車という手段を得たことによって飛躍的に運動機能を拡張させた。このことは、都市の空間や景観を劇的に変化させ、数千年の人類の都市の歴史において明らかに不連続な展開を促した。もちろん自動車の前に登場した鉄道がもたらした都市構造への影響は計り知れず、都市内高架橋もはじめは鉄道高架であった。しかし都市の空間を劇的に変えたのはやはり自動車であり、都市交通施設としてわれわれの日常

風景にもっとも物理的な影響を与えているものは、都市高速道路の連続高架橋であろう。これに対しては都市の必要悪と見る目もある一方、ダイナミックな新しい風景を創造したと見る目もある¹⁾。超高層ビルと同様、すでに現在の都市の構成要素として日常化していながら、いまだその意味はゆらぎ、都市風景の様式としてのおさまりを得るには至っていない。

とはいえ、日本に都市高速道路が誕生してすでに約40年が経ち、その間の急速な建設と並行して、その景観デザインのあり方については、実際の設計レベルでも研究レベルでもこれまでに多大なエネルギーが注がれてきた。またこの間には、道路全般や都市に対する国や自治体などによる景観的取り組みも進展している。そこでここでは、都市高速道路とい

* 早稲田大学理工学部教授
Professor, Faculty of science & engineering,
Waseda University
原稿受理 2003年5月9日

う人類の歴史のなかでは新しい交通施設に対象を絞り、そもそもそれに対するイメージをどう形成するか、また、その実体化に際してはどのような景観的、デザイン的取り組みが事業主体によってなされてきたのかを把握することを目的とする。つまり、都市にとって連続高架橋とはどのような意味上の位置づけ、イメージを持っているかを確認し、現実の都市高速道路の建設において取り組まれてきた景観デザインへの方策の特色を検討し、最後に今後の都市高速道路を考える際の視点を整理することとする。

については19世紀末から20世紀初頭に描かれたイメージ図や実際の構想などを、については首都高速道路公団と阪神高速道路公団における景観関連の検討文書を主な資料として用いる。

2. 都市の交通施設としての高架橋のイメージ

2-1 未来のイメージとして

産業革命以降、人々の日常の暮らしのなかに機械文明が次々と登場し、生活スタイルや都市の空間を変化させていった。その機械文明に対する夢と希望と不安や批判を込めてさまざまなイメージが描かれた²⁾。そのなかで交通、つまりものや人の移動手段に対しては、空を飛ぶ物、自動車系の個人用乗り物のパリエーション、水上や海底の移動体、そして空中高く持ち上げられた軌道やケーブルが見られる。まったくの想像として描かれたものや、現物の計画や建設と並行して描かれたもの、また有名なフリッツ・ラングの映画『メトロポリス』(1927)のように³⁾、明らかなひとつの未来都市イメージとして構築されたものもある(Fig.1~3)。網羅的にこれらのイメージ図を収集分析した結果ではないが、描かれている連続高架橋から読み取られる特徴を以下に整理する。なおこの段階では高架路上を走るものが鉄道であるか自動車であるかによる違いは決定的でないと考え、両者を一括して捕らえた。

[自由な線形]

地上の道路や建築と無関係に、自由な線形を描き、目的地へとつながっていくイメージがある。平面、縦断ともに自由な線形は、その連続性が滑らかなカーブによって、また最短距離を行くという合理性が直線によって表現されている。

[多様なレベル]

自由な線形をそれぞれが描くために、複数の高架橋はそれぞれ異なるレベルに設定されている。これによって都市を三次元的に高密度利用するとともに、



出典) 参考文献 2)、P.19。

Fig.1 高架橋のイメージ例 1(1884, アメリカ)



出典) 参考文献 2)、P.19。

Fig.2 高架橋のイメージ例 2(1886, フランス)



出典) 参考文献 3)、P.97。

Fig.3 高架橋のイメージ例 3(映画『メトロポリス』)

各交通モードの完全な分離、独立、さらにはそれらの関係の不干渉性や階層化といった機能主義的なイメージが強調されている。

[脚の高さ、細さ、省略]

高さ方向を強調するため、軌道や道路を支える脚は、少ない本数で細く、高く描かれ、しばしばその地上との接点は省略される。これによって、地中の制約からの解放と浮遊感が強調されている。

[既存構造物の利用]

高層の建築と建築とをダイレクトに結び、あるいは貫通することで、目的地への直結という合理性が描かれている。また既存の塔状の構造物を脚として利用するイメージも多く、これも都市の高密度な状態における合理性、効率性が表現されている。

以上のようなイメージをもつものとして、都市内高架橋は発想された。

また、Fig.2は実際にパリのおいてメトロの高架橋が計画された際の風刺画として描かれたもので、北河によれば19世紀末に計画されたメトロの高架鉄道計画に対して、さまざまなアイディアと批判が出されたという⁴⁾。それ以前に鉄道の高架が出現したが、その影響は古典的な駅舎によって印象が弱められており、メトロのように街の中心部に連続的に出現するものではなかった。これに対してメトロの場合は、セーヌ川沿い、コンコルド広場、オペラ座前というように、パリを象徴する部分に高架橋が侵入する計画として示された。その批判の論点は、石造の伝統的な街並みに対して鉄という素材が違和感を与えること、モニュメントへのヴィスタの阻害、効率主義への嘲笑であった。近代文明の利器としての夢や希望を込めて計画やデザインが描かれる一方、エッフェル塔に対しての厳しい批判と同様に、新たな文明の産物である近代合理主義的な素材と形と機能をもった高架橋にも批判のまなざしが注がれていた。

これらに見られる都市内連続高架橋のイメージと意味を要約すると以下になろう。

- ・都市における合理的で独立した交通装置である。
- ・その形状は主に浮遊する路面線形で規定され、その支持構造は軽快、簡略である。
- ・近代都市における効率主義、機能主義の象徴という性格を持ち、それへの評価は賛否が分かれる。

2 - 2 首都高の構想段階におけるイメージ

次に、現実の都市交通施設として都市高速道路が構想された際のイメージを確認しておく。

日本では首都高速道路公団(以下、首都高と略記)が1959年に、阪神高速道路公団(以下、阪高と略記)が1962年に設立され、1962年12月に首都高1号線の一部が開通したことで、都市高速道路が実現した。しかし首都高の計画構想は戦前にさかのぼり、実現までの一連の構想と計画の特徴が文献5)にまとめられている。この文献自体についての考察は後に行い、ここではそこに示された施設イメージを見る。文献5)には七つの構想・計画がとりあげられており、そこには大別して以下の3タイプの施設イメージを見ることができる。

1) 建築との一体化

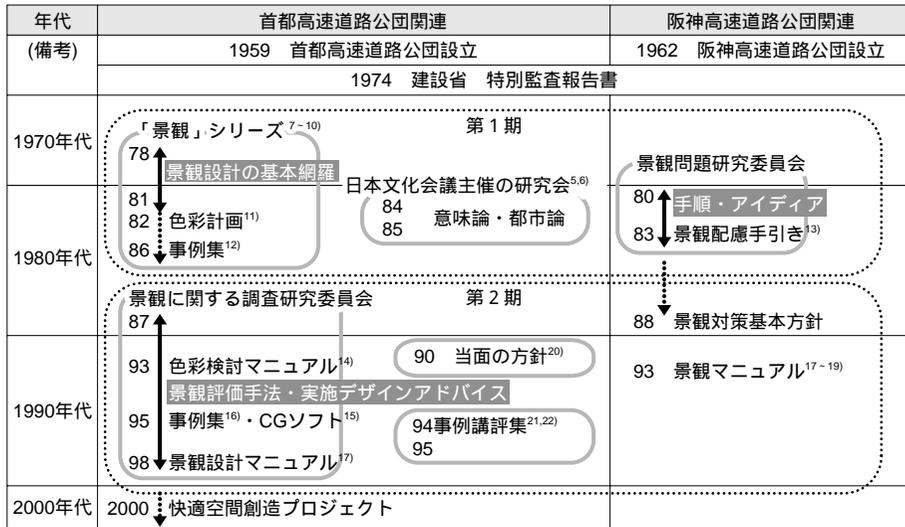
1940年の石川栄耀の「大東京地方計画と高速度自動車道路」に明快に示され、後に東京高速道路株式会社によるスカイセンターとして実現したものである。石川の構想は後述する山田正夫の構想と同様、都市内交通の分担というよりも、都市間交通の結節としてより広域のネットワークの一環として捉えていたが、その都心部における構造のイメージは、密集市街地の環境改善とあわせて建築とともに建設されるものとして描かれているようである。つまり、すでにある街路の上空を高架で通るのは日照を阻害して問題がある。そのため、街路片側の一般民家の上部を通過させて防火帯の機能を持たせる案、あるいは不良住宅地のクリアランスによって幅50mの防火帯をつくり、その中央部を通す案が示されている。架空イメージに描かれた建築との一体化とは大きく異なり、連担する建築の屋上を通るため地面に張り付いた姿である。

2) ノン・クロス・ロード

1938年の山田正夫による「東京高速度道路網計画案概要」で、当時すでに建設されていたニューヨークのエクспレスウェイを参照しながら、交差点のない連続高架橋としてイメージされ、さらに1949~51年に案を示した近藤謙三郎が、「ノン・クロス・ロード」と呼んだものがある。交通渋滞の要因となる交差点をなくし、立体交差が連続した形としての連続高架橋である。したがって必然的に既存街路の上部を通過するものが中心となる。

3) オープンスペースの立体的通過

1957年ごろに山田正夫によって示された実際の首都高速道路計画の基本となる案では、ノン・クロス・ロードのイメージを現実の場所に当てはめていくなかで、できるだけ利用されていない場所を通すものになっていったようである。密集市街地を避け、治



注) 肩付数字は参考文献の番号。年代は報告書発行年。
Fig.4 首都高・阪高における景観検討の取り組み

水・利水上問題のない河川や運河をできるだけ使い、やむを得ない場合は広幅員街路を通過、掘割やトンネルも含まれている。つまり、建物を避け、都市の隙間となっているオープンスペースをつむぐように立体的に道路を通すというイメージである。これは作り方によっては未来都市的なチューブ状の施設が既存都市をうねるように通過するものにもつながるかもしれないが、実際にそのようにイメージされていたかは不明である。

これらは首都高の構想についてであったが、阪高については、文献6)でその計画思想がしめされている。そこに施設イメージにつながる記述はないが、先行する幹線道路網計画を補完するという特色が指摘されており、その点で、上記のノン・クロス・ロードのイメージに近いものであった想像とされる。

以上大別して三つのイメージが新しい都市交通施設としての都市高速道路に対して抱かれていたと考えられる。これを先に見た架空イメージのそれと比較すると、都市における合理的な交通装置という点は共通するが、その形状に軽快さや浮遊感はなく、むしろ地面に密着した存在であり、おもに断面で形状がイメージされているために、滑らかな3次元の線形によって都市を走りぬけるような発想は読み取れない。

3. 都市高速道路に対する景観検討

次に、現実に都市高速道路が建設され始めて以降に、どのような景観検討が行われたかを考察する。

そのために事業者である首都高と阪高が主体となって作成した報告書やマニュアル類を収集した。それらで検討された内容は、ひとつには都市内高速道路の計画思想や都市空間との関係、景観体験による都市のイメージ構造といった、意味的側面にかかわるものであり、もうひとつは、狭義の景観検討ともいえる構造物の形態デザインのためのものとなる。以下にその検討内容を整理するが、その前に主な成果によって時系列的に全体を概観しておく(Fig.4参照。詳細は3-3で述べる)*¹。

3-1 都市高速道路の景観検討の経緯

景観的、デザイン的に優れた構造物をいかに作るかについては、特に橋梁については戦前の橋梁美学の議論に始まる蓄積がある。しかし、戦前にはほとんど存在しなかった連続高架道路に対する検討は、その出現から15年ほど経て体系化が開始される。もちろん計画設計当初から景観が考慮されていたものがあることはその出来上りの姿から読み取られる。しかし、首都高においては1959年、阪高においては1962年の設立以降、急ピッチで延長を伸ばしてきたなかで、景観的な基準や手法の体系化はやはり後追いになったといえよう。

またこれらの主体が景観検討に積極的に取り組む

* 1 図に示した年号は報告書等の発行年であるため、実際の検討活動の時期とはずれがある。またほとんどすべての資料が公開されていない内部資料である。阪神高速道路公団関係については、かなり資料収集が不十分であり今後の追加が予想される。

に至ったには、1974年に建設省が特別監査報告として、都市高速道路が沿道空間、景観に与える影響を配慮することを求めたことも関係している。社会全体においても1970年代は都市アメニティ、都市景観への関心が高まった時期であり、研究分野でも景観工学の基礎が体系化されてきた。こうした状況の一翼を担う形で、首都高を中心主体として1978年からの一連の調査研究成果がまとめられる。後述するように初期の段階でほとんどの論点が網羅されている。その後、色彩検討や特殊部、既設構造物の美装化などと、対象を細分化した検討やケーススタディが行われ、その一部がマニュアルや指針として整理されていく。阪高においては資料がやや少ないが全体の流れはほぼ同じである。

近年では直接的に景観をテーマとした調査研究は特に見られない。これは成果がすでに大方まとめられたということもあろうが、コスト縮減や環境負荷低減という新たな命題が強く打ち出されてきたためと考えられる。

3 - 2 都市高速道路の意味論

新しい都市交通施設である都市内高速道路を、どのように発想し、都市の構造や空間、イメージをどのように変えていったか（あるいは変えていくものとして意図するか）を検討することは、計画・設計の原点として重要なことである。しかし、あるべき論のないままに、現状の個別問題への処方として計画や事業が先行することは珍しくない。交通施設の景観を考えるにおいても、目の姿形をどうするかというアプローチだけでなく、その存在の意味的側面を考察することが必要である。都市高速道路については、そうした考察が、幸いにも行われている。1984年、85年にまとめられた、都市の景観形成と首都高速道路に関する調査検討委員会の成果である^{5,6)}。

(財)日本文化会議が主催し、芳賀徹（当時東京大学教養学部教授）を委員長として建築、美学、土木の専門家によって構成されたこの委員会では、2カ年の間に、（順不同で）東京という都市の江戸から現代への変遷、首都高の計画設計思想および他事例・国際比較、首都高の存在する場所の景観変遷、江戸東京の眺望体験変化の延長としての首都高からの眺望体験特性、メディアにみる首都高の評価、といったテーマについて調査検討している。80年代に展開した江戸・東京論の一翼に位置づけられる成果も含まれている。一見多様であるが、低通している問題意識は、首都高という新たな交通施設が東京という都

市にどのような影響を与えたかであり、特に景観体験によって形成されるイメージの変化と現代におけるその価値を論じようとしている。その点で、都市高速道路は都市景観全般の議論の一部を構成していたといえる。

具体的内容は、東京の水辺を結果的には損なっていることを認識した上での改善提案、高架道路と建築のスケールのアンバランスの将来的解消への期待、都市のマクロな地理的構造の把握に貢献した首都高の役割が挙げられている。3点目については、新たな東京体験を創出した効果として評価されているが、このことは、ルート上に高架、掘削、水辺沿い、トンネルを含み、2 - 2で述べたオープンスペースの立体的通過に近い結果となったこと、80年代当時はまだ孤立点在していた超高層ビルのランドマーク性が強かったためといえる。また内部景観として前方に伸びる滑らかな線形の視認や、高層ビルの近傍を通過する際のダイナミックなシークエンスの変化も、これまでにない新しい景観体験をもたらしたとする。それに基づいて、今後は、他事業との一体化、将来の都市の変化を見通した大胆な構造の検討が提案されている。

以上のように、この日本文化会議のもとで行われた成果は、首都高速道路に東京の新しい構成要素としての意味を見出そうとできるだけ前向きに評価し、都市の構成要素としての意味に根ざした景観検討であった。しかし、こうした検討はその後見出されず、都市内高速道路の風景論を未成熟のままにしている。

3 - 3 構造物の形態デザイン

1) 第1期の取り組み

3 - 2で述べた意味論的検討以外は、すべて構造物の形態を直接的に扱ったものである。大別すれば、事例集、手引きやマニュアル、ケーススタディであり、その対象やまとめ方に工夫が凝らされている。その内容と時代的背景から、大まかに1980年台半ばを境に、第1期、第2期と区分できる(Fig.4)。

首都高の第1期の取り組みは、1978年に始まり最終的に4冊にまとめられた「景観」シリーズ（景観を考慮した都市高速道路の設計に関する調査研究委員会報告書）である。これは最初の検討でありながら重要な点をほぼ網羅している。伊藤學（当時東京大学工学部教授）を委員長として、土木系の景観研究者、橋梁技術者が中心となり、現在日本を代表する橋梁デザイナーとなった大野美代子氏も参画している。1年目に現状把握⁷⁾、2年目に景観設計の基

本的事項、視覚化手法、構造体の主要部分に対しての形をあげたチェックリスト案をまとめている⁸⁾。3年目には付属物と高架橋以外の構造(トンネルなど)を対象に含め、形態に対してのより具体的な示唆を試みている⁹⁾。この短期間の間に景観設計の基本をなす要素、すなわち、基本的考え方、手順、部位ごとの形態の考え方と例、シミュレーション方法、ケーススタディ、事例集が網羅され、この成果に他所で検討された色彩についての考え方を追加して再編集し、1冊にまとめられている¹⁰⁾。また、その後、不十分であった鋼橋の色彩検討の手引き書¹¹⁾、新しい事例、海外事例を含めたカタログ的な参考事例集¹²⁾が補完的に加わり、首都高における最初の一連の景観検討の成果が完結したといえる。

首都高におけるこの成果に見られる内容の特徴は、街路に対して出来るだけ圧迫感を与えず、連続性をもった構造物、不快感を与えない構造物として、よい形に仕上げるための造形操作テクニックを示している点にあるといえよう。

一方阪高においても、1980年に「景観問題研究委員会(委員長足立孝当時大阪大学教授)を設置し、景観設計の手順、アイデア検討、ケーススタディなどを含めた検討が行われているが¹³⁾、ここではデザインという総合的な作業のプロセスを緻密に客観的に整理しようとする試み、かなり自由なイメージでのデザインスタディが含まれている点が、首都高の比較的オーソドックスなまとめに比して目をひいている。

2) 第2期の取り組み

首都高における景観検討の次の展開は1986年度より始まる。それは結果的に12年にわたって継続された「都市内高速道路の景観に関する調査研究委員会(委員長/小柳武和茨城大学工学部都市システム工学教授)であった。この委員会では、色彩検討から始めて、景観評価の定量的把握手法や専用シミュレーションソフトの開発など、多様な内容の検討を試みるのと同時並行的に、具体的な設計案(構造検討、色彩検討、美装化検討)へのアドバイスも行っていった。この間の成果は、首都高内部の資料である設技ライブラリーとして、色彩設計マニュアル¹⁴⁾、シミュレーションソフト¹⁵⁾、事例集¹⁶⁾としてまとめられるとともに、委員会の最後には『景観設計マニュアル』¹⁷⁾がまとめられた。

心理学的な手法や定量的評価手法を用いることは色彩設計マニュアルに一部取り入れられているが、

確立した手法に至ってはいない。まとめられた成果においては、架橋地点の特性を重視する傾向があり、その顕著な考え方は『景観設計マニュアル』に見られる。そこでは、地域と構造物をそれぞれタイプ分類し、そのマトリクスによって考慮すべき点を導こうとしている。地域のタイプとしては都市型、郊外型、港湾型の大きく3分類と細かく9分類を、構造物タイプとしては高架構造を鋼、コンクリート、複合の3タイプとトンネル坑口、トンネル内装、遮音壁をあげている。そしてまず地域、構造のタイプごとにその特性と考慮すべき点を整理し、その上で、両者のマトリクスを作成して該当する事例への考察という形で配慮事項を解説している。

景観の概念が周辺環境との関係の上に成り立つ以上、架橋地点の景観と構造物の組み合わせを論の基本に置くことはごく自然な考え方である。また首都高の路線延長に伴って、住宅地や郊外の平坦地といった多様な環境を通行するようになったことも、この考え方を促した要因といえよう。阪高による景観設計マニュアルも同様な発想に基づき、より実務的にするために、構造形式が決まった後、あるいは既設橋に対して、検討すべき対策をどの程度行うかというランク付けを行いながら導くものとなっている^{18,19)}。

このような特徴の他に、首都高の『景観設計マニュアル』では、参考資料として形態操作の考え方(形のなりたち、部分と部分の関係、共通要素の原理、明瞭性の原理、なじみの原理、秩序、シンメトリー)ごとにイラストや写真を用いて、テクニックを導くようまとめられている。このスタイルは他の検討例にはなく、当該委員会に途中から参加した杉山和雄(千葉大学工学部工業意匠学科教授)のアイデアによっている^{*2)}。

以上のように80年代後半から90年代にいたる景観検討の第2期では、首都高、阪高ともに、成果をマニュアルとして整理する努力が払われていた。またこうしたマニュアル化と同時並行的に、個別の実施設計における景観検討や美装化の検討、またそれらに対しての評価などが多様な形で行われていた。しかし、これらマニュアルは基本的に内部資料であり、また組織の関係部署にどの程度浸透していたかなど

* 2 文献17)の参考文献として当時杉山が雑誌『橋梁と基礎』に連載執筆中の記事があげられている。またこの考え方は後に杉山の著書『橋の造形学』朝倉書店(2001)の一部となった。

は今後検証が必要である。そのなかで、首都高では、対外的にも明示的にその内容を示した文書として、『構造物の景観設計に関する当面の方針』を1990年に出している²⁰⁾。これは今回収集した資料のなかで、唯一一般に料賦されているものであり、公団内部としては設置基準ほどではないが、かなり重要度高く位置づけられるものである。しかしその内容は、高架橋や付属物のデザインに対してごく簡略に図を用いて考慮すべき点を述べているものである(Fig.5)。事業主体のなかで景観が重要な課題として意識されたことを表すものではあるが、その他の成果に比してあまりに簡略であることは、景観デザインの基準化の困難さを物語っている。

2000年代に入ってからには景観を前面に出した研究会や報告書は見出せなかった。首都高においてははやや視線を変えて、快適空間創造プロジェクトが始まっている。このなかでは短期的な戦略として利用者へのサービスとして可能な施設改善や修景が検討されている。

4. 都市高速道路の景観課題

以上、都市高速道路の景観とイメージが、空想・構想レベルから実際の事業推進の過程でどのように捉えられてきたかをみてきた。あたりまえともいえるが、空想・構想されたものと実態とは大きく異なり、さらに今回調査した文献上の検討や誘導と実際に建設されたものにも相違がある。空想された連続高架橋のイメージでもある、独立した交通施設として連続性をもって軽快に都市をすり抜けていくイメージは、実施の段階でもひとつの目指すべき形であった。形態検討のさまざまな工夫のすべては、極論すれば、連続的で軽快な構造物を都市空間にうまく収めていくための多様なアプローチの追及であり、そのエッセンスは第1期にかなり提示されていたといえよう。そのように今日までの経緯をとらえたいうで、今後都市高速道路の景観デザインを考えていく際の論点を以下に述べる。

(1) 都市のあり方

交通施設である都市高速道路をおさめるべき都市の方の環境やイメージ構造が日本においては安定していない。スケールバランスや街路構造、土地利用がはっきりしない場所での高速道路はその扱いがき

わめて難しい。まずは、都市のそれぞれの場所性の確立を如何にするかが課題である。

(2) 都市高速道路の意味づけ

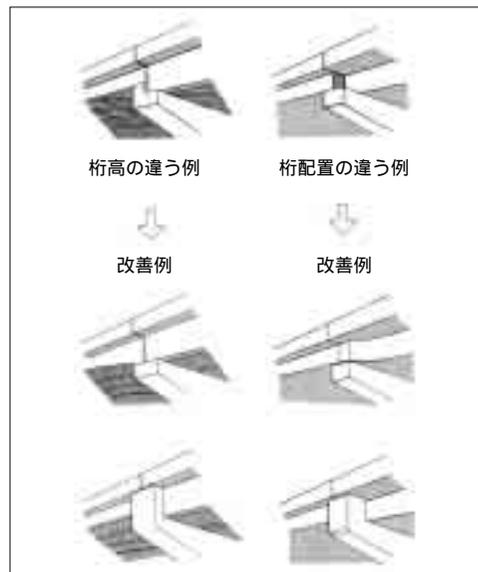
都市の場所性と関連させて、都市高速道路という交通施設の意味と価値に対する議論が必要である。少なくとも都心部の高架道路は必要悪としてできるだけ排除していくことを交通施策とともに検討することも求められるだろう^{*3}。また高速道路の景観体験による都市のイメージ構造上の役割としての位置づけの議論は現在十分行われているとはいえず、今後必要とされる。

(3) 形態デザイン

構造物のデザインについてはすでに要点は明らかになっているともいえる。しかし、周辺構造物とのスケールバランス、特殊部(ランプなど)への対応の柔軟性を考慮したシステムとしてのデザインについてはあまり検討されておらず、今後検討の必要がある。

(4) マニュアル等の活用

すでに約20年前から蓄積されてきた景観設計に関する手引きやマニュアルが実際の計画設計の場で有効に生かされているのかについては、疑問もある。事業主体のみならず、広範にわたってこれら知的ストックの活用を図ることが期待される。



出典) 参考文献20)、P.3。

Fig.5 首都高「構造物の景観設計に関する当面の方針」の一例

*3 ポストンやサンフランシスコ等のアメリカにおける都市高架道路の撤去だけでなく、2003年7月からはソウルにおいても河川を覆う都市高速道路の撤去が開始された。

5. おわりに

本論文では、都市高速道路のイメージと景観についてこれまでどのような検討がなれしてきたかを文献によって追ってきたが、今後の研究課題として以下の点が残されている。

事例・関連分野での取り組みを含めた総合的な状況把握

現実に作られた構造物のデザインと研究会などによる取り組みとの関連、また事業主体以外での関連する成果（たとえば土木学会の「美しい橋のデザインマニュアル」などの作成取り組み）をあわせて、総合的に戦後の橋梁、土木構造物の景観デザインの系譜として把握することが必要である。同時に他都市の都市高速道路についての調査・比較検討も必要である。

関係者の人脈・背景の把握

報告書を読むと誰が関与したかが重要な影響を与えていることがわかる。今後、関与した人物の人脈、研究会等が設置された背景などを把握して、上記系譜の一翼として把握する必要がある。

最後に、本調査においては、首都高速道路公団、阪神高速道路公団に貴重な資料の提供をいただいた。記して感謝申し上げます。

参考文献

- 1) たとえば、小野良平「首都高速ノ都市景観」『道路と自然』117 2、pp.16 17、(社)道路緑化保全協会
- 2) アンドリュー・ワット、長山靖生『彼らが夢見た2000年』新潮社、1999年
- 3) Dietrich Neumann: Film Architecture Set designs from Metropolis to Blade Runner, Prestel, 1999
- 4) 北河大次郎「近代都市パリの誕生 鉄道建設を通して - 」第4、5、最終回、日本鉄道施設協会誌、Vol 39, No .8 ,10 ,12, 2001年
- 5) 「都市の景観形成と首都高速道路 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報告書」(財)日本文化会議、1984年
- 6) 「都市の景観形成と首都高速道路(2) 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報告書」(財)日本文化会議、P.90、1985年
- 7) 「景観 景観を考慮した都市高速道路の設計に関する調査研究委員会報告書」(社)日本道路協会、1978年
- 8) 『景観 景観を考慮した都市高速道路の設計に関する調査研究委員会報告書その2』(社)日本道路協会、1979年
- 9) 『景観 景観を考慮した都市高速道路の設計に関する調査研究委員会報告書その3』(社)日本道路協会、1980年
- 10) 『景観 景観を考慮した都市高速道路の設計に関する調査研究委員会報告書』(財)首都高速道路厚生会、1981年
- 11) 『都市高架橋の色彩検討 鋼橋』首都高速道路公団、編集エムアンドエムデザイン事務所、1982年
- 12) 『首都高速道路と景観』首都高速道路公団、編集協力エムアンドエムデザイン事務所、1986年
- 13) 『景観を配慮した都市高速道路設計の手引き』(財)阪神高速道路管理技術センター、1983年
- 14) 「色彩設計マニュアル」首都高速道路公団工務部設計技術課、設技ライブラリー第1号、1993年
- 15) 「かけるくん 橋梁景観検討支援システム」首都高速道路公団工務部設計技術課、設技ライブラリー第5号、1993年
- 16) 「景観設計事例集」首都高速道路公団工務部設計技術課、設技ライブラリー第17号、1995年
- 17) 『景観設計マニュアル』首都高速道路公団工務部、1998年
- 18) 『景観設計マニュアル 高架構造』阪神高速道路公団工務部設計課、1993年
- 19) 『景観対策マニュアル(案)アーバンハイウェイ』阪神高速道路公団(保全施設部)、1993年
- 20) 『構造物の景観設計に関する当面の方針』(財)首都高速道路厚生会、1990年
- 21) 『首都高速道路のデザインに関する講評集』首都高速道路公団、1994年
- 22) 『首都高速道路のデザインに関する講評集』首都高速道路公団、1995年