

四日市港臨港道路(霞4号幹線)における景観検討

海老原俊広*・白井博己**・佐藤清***

* 前 (財) 沿岸技術研究センター 調査部 主任研究員
 ** (財) 沿岸技術研究センター 調査役
 *** 国土交通省 中部地方整備局 四日市港湾事務所 所長

霞4号幹線における景観検討では、景観的な特性を勘案した景観整備のゾーン分けを行い、基本方針を策定した。また、景観検討に関する一連の成果が計画、設計、施工および維持・管理の各事業段階において継承、更新されるよう「景観検討シート」をとりまとめた。

キーワード：臨港道路，景観検討シート，色彩計画

1. はじめに

霞4号幹線は、四日市港霞ヶ浦北ふ頭から都市計画道路川越中央線までを結ぶ、延長約4.1km(完成時4車線、暫定供用時2車線)の臨港道路である(図-1)。

本道路は、全部で9つの工区に分かれ、それぞれ事業段階が異なっており、現在、北ふ頭および富双水路内で工事を実施している。

本稿では、本道路の景観形成の基本方針および景観配慮の内容等について報告する。

2. 景観形成にあたり配慮すべき事項

2.1 周辺の土地利用状況

本道路が整備される地域は、概ね5つの地区に分けられる。各地区の土地利用状況を以下に示す。

①霞ヶ浦地区(1工区周辺)

霞ヶ浦地区北ふ頭は、コンテナターミナル整備のため、現在、埋め立てが行われている。また、四日市港のシンボル施設、ポートビルや親水公園が整備されており、観光客や一般市民の利用も想定される。



図-1 霞4号幹線の全景

②富双地区(2 工区周辺)

富双地区の中心施設である富双緑地公園は、港の活動や船舶を身近に眺める親水公園として整備され、一般市民に開放されている。

③天カ須賀地区(3-1~3-2 工区周辺)

天カ須賀地区は、工場施設が堤防内道路沿いに近接して立ち並ぶ。この地区の利用者は、主に工場施設等の就業者である。

④朝明地区(4~5-1 工区周辺)

高松海岸から朝明川の河口部にかけてのエリアは、砂浜や釣り桟橋、運動公園等のレクリエーション機能が集積し、シーズンを通してレジャー客が訪れる。また、干潟には、コアジサシ等の野鳥の営巣やウミガメの産卵等も認められる。

⑤川越地区(5-2~7 工区周辺)

川越地区は、火力発電所と工業団地によって構成されるが、川越緑地公園や下水処理場等の緑が目立つ。地区を縦断する新田水路は、静穏な水面と漁船の船溜まりが存在する。

2.2 周辺の景観資源

本道路周辺の土地利用状況より、優先的に保全・活用すべき景観資源を以下の通りとした。

①対象資源(図-2 中の▲印)

- ▶ コンテナターミナルおよび港湾関連施設
- ▶ ポートビル
- ▶ 大型船舶
- ▶ 富双水路(運河・航路)
- ▶ 高松海岸(砂浜・干潟)
- ▶ 朝明川
- ▶ 電力館
- ▶ 新田水路(水路、船溜まり)

②視点資源(図-2 中の★印)

- ▶ ポートビル
- ▶ 富双緑地公園
- ▶ 高松海岸
- ▶ 釣り桟橋
- ▶ 電力館
- ▶ 水路上の観光船内

3. 景観形成の基本方針

3.1 景観形成の目標像

周辺の景観資源および土地利用状況との関連を整理し、景観形成の目標像を以下のように定めた。

①連続性の確保

桁や橋脚に形状的な統一感を持たせる、桁高さや外側面の位置を揃える、同じ形状の橋脚を規則正しく並べる、橋脚と橋脚の間の空間(スパン)の繰り返しに規則性を与える等、構造物の連続性確保に配慮した景観形成を図る。

②周辺の環境資源との調和

当該施設自体に主張的な演出は行わず、砂浜や干潟等、周辺の自然物の持つ景観的魅力の保全と調和および海岸・干潟等における生態系の保護に配慮した景観形成を行う。

③高架下への配慮

高架下近接して眺めることが多く、高架下空間の利用者などに景観の分断、単調感、圧迫感、煩雑感などの印象を与えやすい。そのため、上下部工の配置や形状等に配慮し、高架下へのマイナス影響を緩和する。

3.2 景観形成に関する基本的な考え方

当該施設は、長大なルートを通り、架橋地点の条件も変化することから、全線にわたって、一様に景観的

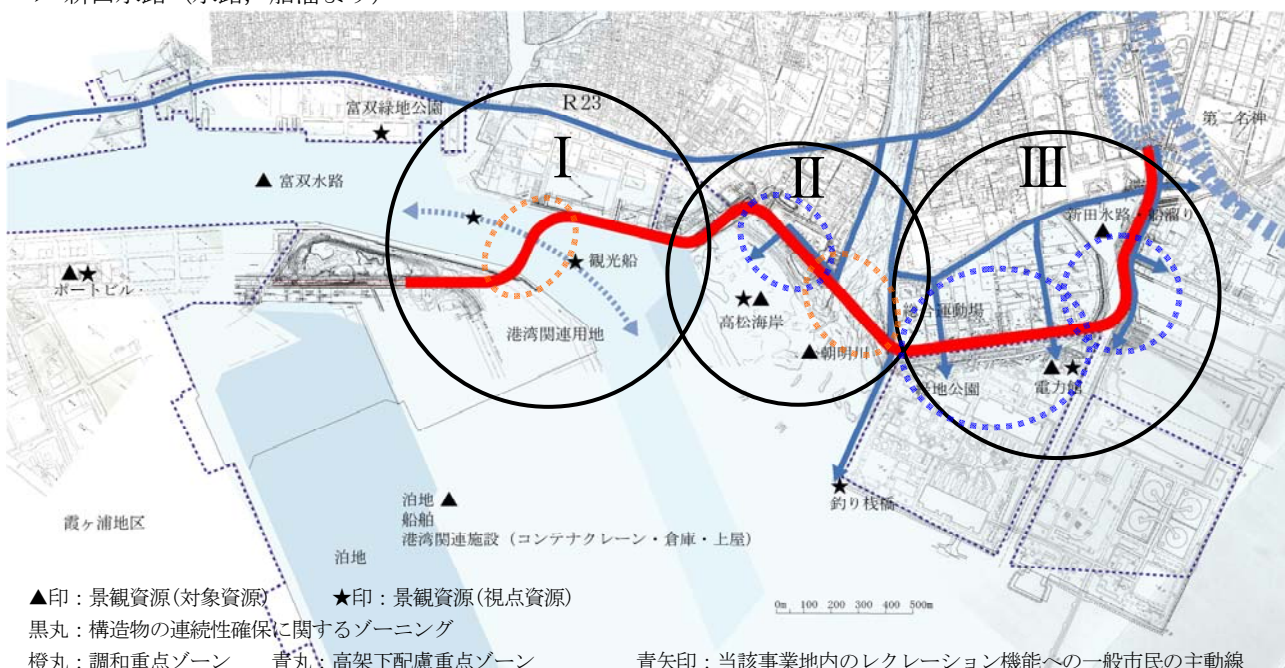


図-2 景観形成に関するゾーニング

配慮を施すことは難しい。そこで、景観的な特性を勘案した景観整備のゾーン分けを行った。

(1) 構造物の連続性確保に関するゾーンの設定

構造形式や上下部工の形状を全線にわたって、統一することは難しいため、本道路周辺の代表的な視点場(視点資源)からの注視範囲と構造条件に基づき、計画ルートを3つのゾーンに分け、各ゾーン内において構造の連続性確保に配慮することとした(図-2中の黒丸印:ゾーンⅠ,Ⅱ,Ⅲ)。

(2) 調和重点ゾーンの設定

対象施設への見通しがきき、複数の視点場を持つ渡海部、渡河部を「調和重点ゾーン」として位置づけ、周辺の景観資源との調和を積極的に図ることとした(図-2中の橙丸印:富双水路渡海部,朝明川渡河部)。

(3) 高架下配慮重点ゾーンの設定

親水空間やレクリエーション施設の近接やそのアクセス動線上の区間を「高架下配慮重点ゾーン」として位置づけ、構造細部や付属物等に対する造形的な工夫により高架下へのマイナス影響の緩和を図ることとした(図-2中の青丸印:高松海岸部,川越緑地公園部,臨海橋部)。

3.3 景観整備の留意点と方針

当該施設や空間の規模・形状・配置等景観整備に関する留意点と具体的な方針を以下のように設定した。

① 連続性の確保

- ・ 上部工・下部工の構造形式を統一する。
- ・ スパン長の統一あるいは規則性を確保する。
- ・ 桁高の連続性を確保する。
- ・ 主桁外側部の整合を図る。
- ・ 橋脚形状の連続性を確保する。
- ・ 桁および橋脚の材質,色彩の連続性を確保する。
- ・ 桁と橋台の連続性を確保する。

② 周辺の環境資源との調和

- ・ 単純で、力強い橋梁景観とし、渡海部の伸びやかなスケール感と協調を図る(対象区域:富双水路渡海部)。
- ・ 柔らかな印象を持った橋梁景観とし、海岸や干潟

の空間イメージとの協調を図る(対象区域:朝明川渡河部)。

③ 高架下への配慮

a) 重圧感,威圧感の緩和

- ・ 高架下の空間に開放感を与える上下部工の形状とする。
- ・ 上部工形状にスレンダーなイメージを与える。
- ・ 下部工形状にスリムなイメージを与える。

b) 煩雑感の緩和

- ・ 橋脚の基本形状の統一と並び具合を一定に保つ。
- ・ 上下部工の取合い部分をスッキリしたものとする。
- ・ 橋梁添加物や道路付属物の取付け,形状,色彩は,橋梁本体等と一体感,統一感のあるものとする。

c) 単調さ,非ヒューマンスケールへの緩和

- ・ 構造物に修景を施す。

4. 景観配慮の内容

前項の基本方針に基づき、既に実施された景観配慮の内容を以下に示す。

橋梁の構造形式については、構造物の連続性確保の観点から、フォトモンタージュ,CG,簡易模型(図-3~5)等による評価を行い、ゾーンⅠ・Ⅱでは主に鋼製,ゾーンⅢではPCが採用されている。

色彩計画については、調和重点ゾーンにおける候補色の現地評価(図-6)を重視した検討を行い、鋼製橋梁の本体色は、高松海岸周辺の砂浜をイメージさせる「砂色」で統一することとした(図-7,8)。

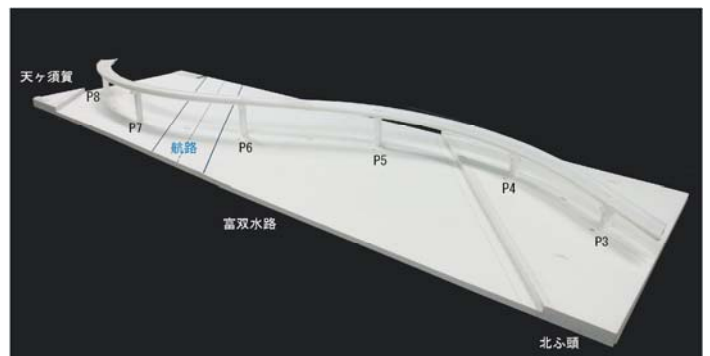


図-4 富双水路渡海部の簡易模型



図-3 北ふ頭~富双水路渡海部のフォトモンタージュ(視点場:ポートビル)



図-5 北ふ頭地区のCG



図-6 候補色の現地評価状況(富双水路渡海部)



図-7 富双水路渡海部フォトモンタージュ
(橋梁本体：砂色)



図-8 朝明川渡河部フォトモンタージュ(橋梁本体：砂色)

また、本道路の景観検討に関する一連の成果は、景観検討シート¹⁾としてとりまとめており、事業の進捗に応じて更新している。景観検討シートの構成は、以下の通りである。

- 事業概要
- 景観形成にあたり配慮すべき事項
- 景観形成の目標像
- 景観形成に関する基本的な考え方
- 具体的な景観整備の留意点と方針
- 景観配慮の内容
- 施工段階の留意点
- 維持管理の留意点
- 完成報告
- 事後評価の方針と結果
- 景観検討の体制
- 景観検討の経緯
- 事業の進捗状況の経緯

5. おわりに

本道路のように長大なルート、かつ架橋地点の条件が変化するという特徴を有する場合、景観的な特性を勘案した景観整備のゾーン分けを行うことは、効率的、かつ実効性の高い手法であると考えられる。

また、景観検討シートは、工区毎に事業段階が異なる場合でも、景観検討に関する成果を各段階に継承することができ、良好な景観の形成だけでなく、事例データの蓄積にも有効である。

謝辞：本道路は、平成20年度に重点検討事業(学識経験者等の参加を得るなど重点的に景観検討を行う事業)に設定された。事業景観アドバイザー¹⁾として早稲田大学佐々木教授にご就任いただき、貴重なご助言を頂戴した。ここに記して謝意を表します。

参考文献

- 1) 国土交通省中部地方整備局：中部地方整備局所管公共事業における景観検討の実施要領，平成20年3月