名神高速道路における初代総裁 岸道三と 審美委員会の美しい道路づくりへの取り組み

橋本 政子¹

¹正会員 公益財団法人高速道路調査会 研究員 (〒106-0047 東京都港区南麻布2-11-10)

E-mail: Hashimoto.ma.2010@gmail.com

高速自動車国道法に基づく日本初の高速道路である名神高速道路が開通してから半世紀となる。名神高速道路の計画整備に際して「美しい道路を造る」ことが基本方針に掲げられた。日本道路公団初代総裁岸道三による発意を機に策定されたとする基本方針は「特殊設計審議委員会」の設置とともに推進されることとなった。中でも都市計画・造園・建築・地理等各分野の専門家によって構成された「審美委員会」の活動は、美しい道路づくりに寄与したと評されている。本研究では、高速道路黎明期の計画整備における岸道三と「審美委員会」による美しい道路づくりへの取り組みの全体像と設計思想の特徴を明らかにし、その後の景観設計への影響について考察を行うことを目的としている。

Key Words : Meishin expressway, aesthetic appreciation committee, design of brige, landscape

1. はじめに

(1) 研究の位置づけと目的

1963 (S38) 年、名神高速道路の一部区間（栗東（滋賀県）～尼崎（兵庫県）間71.1km）が開通、2年後に全線約190kmが開通した。今から約半世紀前のことである。高速自動車国道法に基づく日本で初めての高速道路の計画整備において、その当初から「適切な景観設計（風致設計）が走行の安全と快適性の向上に役立つ」と認識されるようになり「美しい道路を造る」ことが基本方針とされた¹⁾。日本道路公団の初代総裁岸道三の発意を機とする美しい道路づくりへの取り組みは、基本方針の策定と「特殊設計審議委員会」の設置により開始されることとなった²⁾。この委員会の中でも都市計画・造園・建築・地理学等の専門家らの陣容がそろった「審美委員会」による検討と実践は「名神高速道路の美的設計の全般にわたって」おり「その後の公団が関係する高速道路等の構造物の美的設計に多大な影響を及ぼすことになった」³⁾と評されている。しかし、岸道三と「審美委員会」の活動の全体像や設計思想の特徴を体系的に論じた研究は見当たらない。

本研究では、日本で初めての高速道路の計画整備における初代総裁岸道三と「審美委員会」による美しい道路づくりへの取り組みの全体像と設計思想の特徴を明らかにするとともに、その後の景観設計への影響について考察を行うことを目的とする。

(2) 研究の方法

研究の方法は、資料調査とヒアリング調査、そして現地調査に基づいている。

名神高速道路と東名高速道路の計画整備については、『名神高速道路建設誌（総論・各論）』^{2),4)}と『東名高速道路建設誌』⁵⁾を基礎資料として用いた。

岸道三並びに「審美委員会」の活動については、上記の他、関連文献^{3),6)}を参照した。さらに、岸道三と委員、あるいは彼らの活動に関係していた道路技術者による記録や設計思想、思想的背景に関する記述が確認された文献、論考、雑誌記事を探出し、考察を行った。

ヒアリング調査は、名神・東名高速道路の建設に携わり、岸道三と「審美委員会」の活動に直接・間接的に関わられた三人の道路技術者に話を伺い、資料調査で得られた内容に関して事実確認と補足を行った。

平永博氏¹¹⁾は、1957 (S32) 年に日本道路公団に入り、総裁室企画課在籍中の5年間「審美委員会」の運営に携わった。大泉紀男氏¹²⁾は、学生時代に審美委員の佐藤昌氏に学び、1963 (S38) 年に日本道路公団に入る。新人時代に名古屋建設局彦根工事事務所、静岡建設局に在籍し、名神・東名高速道路の計画整備に携わった。武部健一氏¹³⁾は、建設省を経て日本道路公団設立時に総裁室企画課に入る。1959 (S34) 年より名神高速道路部第一課兼務となり名神・東名高速道路の計画整備に携った。

現地調査では、資料調査とヒアリングで得られた情報と当時の計画整備の内容を重ね合わせて確認を行った。

2. 美しい道路づくりの提唱と体制づくり

(1) 初代総裁 岸道三による美しい道路づくりの提唱

日本で初めての本格的な高速道路建設事業を推進するにあたって美しい道路づくりを提唱し、自らその喧伝に努めたのは岸道三(表-1)であった。半官半民の法人として発足した日本道路公団の初代総裁に最適であるとして選ばれた岸は、総裁室に広報課を置き、高速道路の意義について社会的認識を深めるとともに美しい道路づくりに関する理解を得るため様々な広報活動を展開した⁶⁾。

岸は、公団設立翌年4月の社内広報誌では公団職員に向けて「名神高速道路は、日本のもつすべての技術、さらには心理学、美学までも全部総合して、現在の日本の文化の最高水準をいく道路にしたい。昭和の一つの大きな芸術品といえるものとなるように、われわれはみんな協力して立派な道路をつくりあげようというわけです」⁷⁾のメッセージを発している。また、名神高速道路栗東～尼崎間開通の2年前に、新聞の一面に「ハイウエーの美学-風景とも調和させる」と題する記事を掲載し、欧米の高速道路の紹介とともに日本が目指す美しい高速道路について説いている(写真-1)⁸⁾。

(2) 「特殊設計審議委員会」の目的と「審美委員会」の位置づけ(図-1,2)⁹⁾

岸は総裁の諮問機関として1957(S32)年2月に「道路・橋梁等の設計について美的見地よりの審議」を行う「特殊設計審議委員会」、11月に高速道路計画の諸問題を研究する「高速道路政策検討委員会」、12月に技術的問題を検討する「高速道路技術検討委員会」の3つの委員会を設置した。日本道路公団による美しい道路づくりに対する取り組みの姿勢は「特殊設計審議委員会」設置と要領制定によって打ち出された。1957(S32)年10月に名神高速道路の計画決定と施工命令が出る8ヶ月前のことである。各委員会の陣容には各界の権威者や専門家、学識経験者の他、国(建設省)と公団の職員が加わった。

写真-1 「ハイウエーの美学」新聞掲載記事
(昭和36年9月18日 朝日新聞 朝刊)

8つの委員会から構成された「特殊設計審議委員会」のうち、砂防、構造、基礎・地質関係の権威者が重複して名を連ねる「橋梁設計委員会」と「高架橋設計委員会」は、14回中10回が同時開催されているが審議記録では美的見地に関する内容は確認されない。前川國男、坂倉準三、丹下健三ら著名建築家が名を連ね、休憩施設の建築物や料金所のゲート等単体施設を設計した「有料道路関係施設検討委員会」は道路構造に関する美的審議を行っていない。「土工排水設計」、「トンネル設計」、「舗装」、「ガードレール設計」の各委員会の審議記録にも美的見地に関する内容は確認されない。これらに比して「審美委員会」は都市計画、橋梁美学、地理学、眼科医学、造園学の見識者で構成され(表-1)、「道路・橋梁等の設計について美的見地よりの審議」を行うことで美しい道路づくりに取り組んでいたことが確認された。

3. 「審美委員会」設置の経緯と委員の経歴

(1) 「審美委員会」設置の目的と経緯⁹⁾

岸総裁から協力要請を受けた折下吉延が委員の人選と委員会の名称を決定した。その経緯は次のようであった。

岸の要請は「『土木屋に任せておくと、公団の道路は、アメリカの道路になったりドイツの道路になったりして

特殊設計審議委員会 設置要領(抜粋)	
【目的】	当公団の行う工事について、総裁の諮問に応じ、次の各項の審議を行う
イ)	長大橋梁、長大トンネル、大規模高架道路等の特殊の設計について、その基本方針および細部設計の審議
ロ)	道路・橋梁等の設計について、美的見地よりの審議 (傍点は筆者加筆)
【付議事項】	本委員会に付議する事項は、そのつど総裁が定める

図-1 「特殊設計審議委員会」設置要領

日本道路公団(1956(S31)年4月16日設立)	
特殊設計審議委員会 (1957(S32)年2月11日)	
委員会名称	委員長の氏名と肩書き(当時)
①土工排水設計委員会	(星 楚和：東京大学教授)
②トンネル設計委員会	(伊吹山四郎：建設省土木研究所道路部長)
③橋梁設計委員会	(大坪重美：清水建設(株)土木副部長)
④高架橋設計委員会	(猪俣俊司：極東鋼弦コンクリート振興(株)技術部長)
⑤舗装委員会	(谷藤正三：建設省国道課長)
⑥ガードレール設計委員会	(福岡正己：建設省土木研究所機械施工部長)
⑦有料道路関係施設検討委員会	(岸田日出刀：東京大学名誉教授)
⑧審美委員会	(折下吉延：国立公園審議会委員)
<div> <div>高速道路政策検討委員会 (1957(S32)年11月26日)</div> <div>高速道路技術検討委員会 (1957(S32)年12月17日)</div> </div>	

図-2 「特殊設計審議委員会」の位置づけ

しまう。直訳道路では困る。公団のつくる道路は日本の道路なのだ。日本の持ち味を生かした道路にしてもらいたいのだ。委員会を作ったりして助力してもらいたい』という話で」あった。折下が臨んだ席には「菊池理事、金子理事、藤森企画課長等旧知の方々のほか多数がいた。私は即座に委員会を設けよう、委員は少数精鋭でいこう（中略）と申したところ、総裁は『委員会の名前、規程、委員の人選とその数等、全部君に一任する。よろしく頼む』ということであった。私は快諾した。そして最後の奉公としてやろうと肝を決めた。（中略）私は早速仕事を始めた。まず岸田日出刀博士に総裁の意を伝え委員になって頂くようお願いして快諾を得た。地理学界の大御所田中啓爾博士、総裁の推薦で鹿野信一博士、私の後継者として元建設省施設課長の佐藤昌君、このような数人のメンバーを選定し結成してその名を「審美委員会」と名づけた」。こうして「審美委員会」は誕生した。

田川の艇庫や墨堤の整備について話す機会があり、その後満洲国で再会した折には「日本の風景論や支那の風物論を談論風発した」という。折下はそれが「総裁が自分を呼び出した原因である」と述べている¹⁰⁾。

岸と岸田は同年生まれだが、一高、東大の入学年次は

写真2 「審美委員会」 名神高速道路予定地視察¹¹⁾
左から、鹿野信一、佐藤昌、岸田日出刀、
折下吉延、田中啓爾（敬省略）（平永博氏撮影）

(2) 審美委員の経歴と関係性（表-1、写真-2）

岸にとって折下は一高、東大の先輩である。折下が復興局在職中、東大ボート部で活躍していた学生の岸と隅

表-1 岸道三と審美委員の生没年・経歴等（参考文献9）、11）、24）、25）、26）、27）、28）を基に筆者作成）

	肩書き、氏名、生没年	専門分野	経歴(概略)
日本道路公団	日本道路公団初代総裁 岸 道三 (1899-1962)		大阪に生まれ、北海道小樽で育つ。一高理乙を経て東京大学工学部鉱山学科入学、1929 (S4) 年卒業。小樽中、一高、東大のボート部で活躍。東大学生科嘱託、名古屋合板支配人を経て、1933 (S8) 年に満鉄経済調査会高級嘱託として渡満。近衛内閣秘書官、同和鉱業副社長、経済同友会代表幹事等を経て、日本道路公団初代総裁に就任。1961 (S36) 年「ワールド・ハイウェイマン賞」受賞。
審美委員会	国立公園審議会委員 折下吉延 (1881-1966)	都市計画学 造園学 国立公園中央 審議会委員長	東京生まれ。麻布中学、一高（ボート部）を経て 1927 (S2) 年東京大学農科大学農学科卒業。宮内省内苑寮園芸技師、明治神宮造園局技師主任に就任。1919 (T8) -1920 (T9) 年、欧米視察（米、英、仏、伊、独等8ヶ国）。復興局建築部公園課長就任の際、墨田公園や横浜の山下公園等の計画設計を担当、東大農学部講師兼任。1932 (S7) 年から満鉄経済調査会嘱託、満洲国国都建設、各地の都市計画に参画。戦後は、国立公園や自然公園、道路公団などの委員や顧問を歴任。
	東京大学工学部教授 岸田日出刀 (1899-1966)	橋梁美学の 大先達 日本建築学会 会長	福岡市生まれ。東京府立三中、一高理甲を経て 1922 (T11) 年に東京大学工学部建築学科卒業。1929 (S4) 年、東大教授に就任し、東大安田講堂や東大図書館の設計に関わる。満洲国において大陸建築座談会座長、臨時国都建設局顧問として建築・都市計画に関与した。1947 (S22) 年日本建築学会会長に就任（-1948年）
	東京大学医学部助教授 鹿野信一 (1911-2004)	眼科医学 照明と色彩の 理論家	1964 (S39) 年、東京大学眼科学教授就任。講師時代から積み重ねたパーチェット病の病理および臨床の研究は、同年12月にローマで開かれた国際シンポジウムで認められ、1968 (S43) 年に研究の集大成を刊行すると眼科学教室は世界のパイオニアとして評価された。1971 (S46) 年退官。財団法人一新会（眼科学、色覚に関する研究、調査、啓発および助成）第5代理事長に就任。
	東京教育大学名誉教授 田中啓爾 (1885-1975)	地理学 日本地理学会 会長	東京に生まれ、福岡県で育つ。1912 (T1) 年に東京高等師範学校本科地理歴史部卒業、長崎県師範学校教諭となる。1920 (T9) 年から文部省在外研究員として英、米、独、仏に2年間留学、帰国後東京高等師範学校教授に就任。1947 (S22) 年東京文理大を定年退官、立正大学文学部地理学科の主任教授となる。歴史地理学の実証的研究や日本・朝鮮・中華民国・満洲等の地誌学研究を進めた。
	都市計画協会理事 佐藤 昌 (1903-2003)	都市計画学 造園学 日本造園学会 会長	東京生まれ。1927 (S2) 年東京大学卒業後、内務省復興局、満洲国ハルビン特別市都市計画局技佐、都市建設局土木科長、新京市工務処公園科長を歴任。戦後は、神奈川県土木部都市計画課長、建設省計画局施設課長を経て、東京農業大学、日本造園学会会長、日本公園緑地協会会長、日本造園コンサルタント協会（現ランドスケープコンサルタンツ協会）会長を歴任。

異なる。岸田は岸のことを一高時代からよく見かけていたが専門が違い交友範囲も違ったことから親しく話すことはなかったとする一方で、道路建設にあたって美の問題を提唱した岸を「土木技術者（原文のまま）としてはめずらしい総裁の達識」¹²⁾と評している。

折下と岸田は、大正初期の国家的事業である明治神宮造営や満洲国都建設に参画して以来の旧知の仲であった。

学生時代に岸田の講義を聴講していた佐藤は、復興局に入ると折下の配下に加わった。1934（S9）年に渡満し、1939（S14）年にハルピン特別市工務処公園科新設の際に折下の推挙により工務処土木科長に着任した¹¹⁾。

折下と田中は、国立公園審議会の委員として国立公園選定の仕事で顔を合わせる機会も多く、岸から協力要請を受けて公団に出向いた日も朝から同行していた。

鹿野は、「土木だけでは心許ない」とする岸の推挙により「照明と色彩の理論家」として迎えられた¹⁰⁾。

(3) 「審美委員会」の活動概要（表-2）

名神高速道路における「審美委員会」の審議は、第1回の1957（S32）年6月26日から始まり、4回の現地視察を含め5年間に10回開催されている。なお記録には「名神高速道路のうち、おもに構造物関係の美的審議内容だけを述べる。（中略）委員会の回数は名神高速道路に限って便宜的につけた」²⁾と注記されている。

審議の対象は、各種構造物と施設も含まれたが、橋梁設計に関するものがほとんどであった。橋梁設計といっても形式（橋脚、高欄、塗装）、インターチェンジの跨道橋やオーバブリッジの形式（高欄、塗装）のように、構造物の部分的な形状と色彩の検討が主な内容であった。

既に供用中だった戸塚道路等3道路、工事中の関門橋等4道路と調査中の若戸大橋等が新設の公団に引き継がれ、これら有料道路の本体や付帯設備も審議対象とされたが有料道路にかかる審議内容については高速道路建設事業に係る文献には記載されていない¹⁴⁾。

当時、本社総裁室企画課に在籍し「審美委員会」の運営に携わり、若戸大橋、天草五橋、関門橋等の現地視察にも同行した平永は「名神高速道路だけでなく公団が何か新しく建設するという時は、先生方に全国各地に行ってもらい実際に現地で構造物と風景を見ていただいて、そのご意見を設計に反映するという状況」だったと話す。「審美委員会」の権限は「外部委員といっても単なるアドバイザー、オブザーバーではなかった。審美委員の意見をご意見拝聴では終わらせず、実際の設計、形状にかなりの程度まで反映され」⁹⁾る程であったという。

「審美委員会」の意見を設計に反映したのは、名神高速道路建設を直接担当した公団職員であった。新設の高速道路建設のための測量、調査、設計、施工に関する諸事は、本社、工事事務所、調査事務所が所掌していた。

表-2 「審美委員会」の開催回、開催時期、審議内容（参考文献2）を基に筆者作成）

開催回	開催時期・場所	審議内容
第1回	昭和32年6月26日 公団本社	委員会運営、名神高速道路の概要その他、苗圃の早急設置等
第2回 現場視察	昭和36年6月6日 大津市琵琶湖畔	瀬田川橋の形式（橋脚、高欄）等 ボートハウス他の設置等
第3回 現場視察	昭和33年8月8日 京都市内	桂川・鴨川橋の形式 （上部工、橋脚、高欄、塗装）等
第4回	昭和34年3月3日 公団本社	瀬田川・鴨川・桂川・猪名川・藻川 各橋の美的設計（高欄、塗装色）
第5回	昭和35年2月16日 公団本社	尼崎～粟津間跨高速道路橋、高架避イツ橋 および中小橋の美観（高欄、塗装等）
第6回 現場視察	昭和36年2月14-15日 公団第二建設局	木曾川・長良川・掛斐川橋の 橋体・高欄の色 上今須川橋の橋台・橋脚の形式
第7回	昭和36年4月14日 高速道路調査会	胡宮橋・南桜・八重谷・中戸・鯉江・ 平柳・明正・松尾寺・西明寺の 各跨高速道路橋の形式
第8回 現場視察	昭和36年4月27-29日 公団第一建設局	大山崎橋・円明寺高架・下植野高架の 高欄の形式と色
第9回 現場視察	昭和36年12月17-19日 東伊豆道路管内	武庫川橋高欄の形式と色、 尼崎IC高架の橋脚 壁式高欄の外立面、跨高速道路橋高欄の色
第10回	昭和37年2月7日 公団本社	名神高速道路（乙訓・彦根・羽島地区）と 国鉄新幹線跨高速道路橋（向日町名神架道 橋・羽島名神架道橋の橋脚の形状、彦根名 神架道橋のスパン、鋼ゲタの色彩）の審美

委員会の出席者には、総裁、理事、部長、建設局長、関係各工事事務所長他関係職員らの名前が確認される。

当時、現場でスケッチし、設計図面を作成し、現場施工に携わった大泉は「名神の頃は、調査も設計も自前でやるのが当たり前だった。コンサルタント会社に委託することなどほとんどない時代だった」と話す。

4. 岸道三と「審美委員会」の実践と設計思想

(1) 岸道三による地域の歴史環境・自然環境の保全に対する見識

日本道路公団は、名神高速道路建設で初めて地域の歴史環境・自然環境の保全に取り組むことになった。高度経済成長期の当時、公共事業等に伴う開発と環境保全との調整は大きな課題になり始めていた。

1962（S37）年、公団が新規採択し自動車専用道路として供用開始された箱根新道が旧東海道と交差する箇所にかかる小さな橋には床面に石畳が敷かれ、両側に樹林が植えられた。また、かつて名神高速道路下り線の桜井パーキングエリアから本線に合流する隙間の窪地にあった平安末期の女流歌人「待宵の小侍従」の旧跡を保存するためランプの線形が変更された²⁾。旧跡は平成2年の車線拡幅の際に近接する御所ヶ池畔に移設されている。さらに名神高速道路の多賀サービスエリア近くにある湖東三山の一つとして有名な西明寺の参道も保存され現在に至っている。これは高速道路が古寺の参道を横断する当初の計画から、道路の高さを調整することで道路が参道の下を通過するように変更されたものである¹³⁾。

現地で直接これらの指示を受けた武部は、岸の歴史環境・自然環境の保全に対する姿勢を「文化的ショックがあったから鮮明に覚えている」と話す。「審美委員会」による審議記録については確認されなかったが、岸らに同行して箱根新道と西明寺を視察している¹²⁾。

50余年を経てなお現存する小さな石畳の橋や古寺の参道は、その下を通る高速道路に気付くことなく歩いて渡ることとなり、高速道路の頭上を跨ぐ橋や参道もその存在を認識することなく通過する程に馴染んでいる。

岸の思想には「今後道路建設のすすめられていくであろう地域は、従来比較的自然的保存されてきた部分が多く、その意味においても国土造形の責任者としての道路建設者が認識されねばなるまい〔社内報 1957 (S32) 年 4 月 16 日号〕」との強い思いがあった。これは、同時期に道路改修に伴う日光東照宮太郎杉の保護問題 (1955 (S30) -1964 (S39) 年)¹⁴⁾に取り組んでいた折下の歴史環境・自然環境の保全に関する思想とも重なる。

それまで公共事業施行上の具体的な取り扱いについて明文化されたものはなく、関係機関と個別に協議し対処する状況であった。その後、日本道路公団は「埋蔵文化財発掘調査実施要領 (1964 (S39) 年)」を制定し、文化財の取り扱いを決めるようになった。

(2) 折下吉延による公団直営の苗圃開設の目的と意義

名神高速道路建設で最初の造成工事が行われたのは、苗圃開設の現場においてだった。「私はかねがね高速道路の分離帯やインターチェンジ付近に植栽する樹木の苗圃を設けることを考えていた」⁹⁾という折下の発想は、第1回委員会の審議項目に挙げられた。委員会で承諾を得ると、折下自ら、総裁と公団理事、建設省を説いてまわり土地を探した。名神高速道路の起工式より10ヶ月前の1958 (S33) 年1月、苗圃開設の鋤入式が行われ、滋賀県に「名神高速道路試験所石部分室」が設置された。折下が現地係員に推薦した彼の満洲時代の部下らが用地買収と設計を担当し開墾から植栽、苗木購入等を推進した。折下は年に何度も苗圃へ出向いて指導したという。

苗圃整備は「私は苗圃を作る癖がある。私の歩いた役所ごとに苗圃を造った」¹⁰⁾の言葉通り、折下が大正初期の明治神宮造営、明治神宮内外苑連絡道路の多列植栽、絵画館前のイチョウの並木道、震災復興事業での墨田公園の河岸道路、満洲国の都市計画の一環として取り組んだ公園道路や街路・沿道の緑地帯整備で実践した苗圃開設の経験を礎とする発想であったと推察される。

大泉は「私が学生時代、佐藤先生から、大正期に明治神宮外苑の競技場で開催されていた国家的な体育の競技大会に、全国各地から参加する選手が地元の樹木の苗木を持参して臨み、その苗木が成長して現在の神宮の内苑外苑の緑を形成したのだと聞いた。その事業を指揮され

た折下さんの指導によって石部に苗圃が開設されたということは感慨深いこと」と述懐する。

名神高速道路建設の最初期に実践された苗圃開設は、日本の高速道路道路緑化のはじまりであり、道路緑化史におけるエポックメイキングといえる。

(3) 大津サービスエリアの植栽設計と折下の設計思想

高速道路に休憩施設が必要なことは計画当初から認識されていたが、1957 (S32) 年時の計画では認められておらず商業行為も規制されていたため、サービスエリアの施設は、休憩所(食堂)、給油所、修理所の3種類に限定されていた。1961 (S36) 年から3年半をかけて養老、多賀、大津、吹田の4ヶ所が整備されることになると、休憩施設の造園は有料道路利用サービスの一環として必要と考えられるようになったが、具体については暗中模索の状態にあった。1963 (S38) 年に栗東～尼崎間が供用されると大津サービスエリアは観光名所と化し、「名神高速道路はもともと産業道路として計画されたものであるが、観光的価値も高いので、すでに観光的に相当利用されている。したがってサービスエリアの効用は極めて大きい」¹⁵⁾と認識されるようになった。

「審美委員会」による休憩施設の造園に関する審議の記録は確認されない。折下の満洲時代の部下で名神高速道路試験所配属となった田母神は「道路公団における先生着想による仕事はこの(苗圃開設)ほか色々あり、例えば大津サービスエリアの刈込み植栽は、先生の指示により京都修学院離宮の大刈込をモデルとしたもので、極めて効果的なものであった」¹⁶⁾と記している。この記述は「審美委員会」の審議と実践が『名神高速道路建設誌』の記録に留まらないことを明示するものといえる。

岸から「日本の持ち味を生かした道路にしてもらいたい」と協力要請をされた折下が、古都京都の東に隣接し琵琶湖を望む大津サービスエリアの美しさを際だたせるためには日本の伝統的な植栽形式の採用がふさわしいと考えたであろうことは推察に難くない。

写真-3 大津サービスエリア・レストハウス前の大刈込¹⁵⁾

(4) 中央分離帯の植栽と形式¹⁷⁾

名神高速道路では夜間走行時の対向車のヘッドライトによる眩光防止のため中央分離帯に植栽する方が決定された。そして高速道路開通前のモデル試験、山科試験工区での試験施工、茨木工区での試験植栽と検討が重ねられ、整形式（樹高 1.5m, 枝幅 1.2m）で間隔 6m の植樹が決定された。その規格は特殊で大量かつ安定的な生産が求められたため公団直営の苗圃で生産育成された。

「審美委員会」が植栽に関する審議を行っている記録はあるが具体的内容は確認されない。折下の文献には「分離帯に木を植えるなら手入れのいらない木がよい、そんな木はないかといった異論が出たので、そんなことなら模型屋に頼んで造花でも作り時々水で洗うとよかろうと応酬した」¹⁰⁾の記述がある。これは折下が名神高速道路の中央分離帯への植樹を推奨したこと並びにそれに反対する意見が出されたことを明示する内容である。

眩光防止と遮光への配慮から実践された中央分離帯の植栽は、名神高速道路の計画整備の過程で開発され確立された。東名高速道路・中央自動車道と開通延長が伸びるに従って整形式から自然式（不定間隔ランダム植栽）が派生するなど技術の進展が見られるようになり、機能植栽としての位置づけも定着するようになっていった。

中央分離帯の植樹に関する内容は 1970(S45)年 1 月策定の「設計要領第一集第 4 編造園」にとりまとめられた。

(5) 岸田日出刀を中心に審議された橋梁の形式と色彩

「審美委員会」の最初期の審議は、新設の公団に引継がれた有料道路（供用中の戸塚道路の料金所の形状設計と塗装色彩、調査中の若戸大橋の橋梁塗装の色彩、工事中の関門トンネル抗口部の形状設計等）が対象とされた。

「審美委員会」の活動について岸田は「委員会に課せられた第一の研究課題は、名神高速道路に対してのことだったが、若戸大橋の造形や色彩などのことに対してもいろいろと相談を受けた」¹⁹⁾と記している。

写真4 名神高速道路 中央分離帯の整形式植栽¹⁸⁾
(下り線天王山トンネル～西宮区間 31.9kp付近)

資料には「審美委員会」が構造物が周囲の風景に馴染むように考慮し色彩を選定したとの記述が散見される。現地の風景を背景に、若戸大橋は朱塗りの大胆な色彩、音戸の瀬戸の大橋は赤色、天草五橋の形状設計と塗装色彩は、連続トラスの天門橋（1号橋）に銀白色、ランガートラスの大矢野橋（2号橋）に薄黄色、パイプアーチの松島橋（5号橋）に朱色が選定された^{3,6,20)}。名神高速道路において 10 回中 5 回の現地検討を行う中で審議された一方、『東名高速道路建設誌』では「橋梁の形式と色彩の決定にあたっては、審美委員会の意見を聴取した」の一文が記述されるにとどまる。岸田の文献には「東名道路の橋の色をどうするかで、架橋予定地をずーっと廻ったが、浜名湖の北にかかる橋は、館山寺近くの湖水を大きく渡る景勝の地を占めているから、その色がよければすばらしく映えていいかなと思った」²⁰⁾の記述が残されている。これは「審美委員会」が東名高速道路の橋梁を対象とした現地視察を行い、色彩に関する審議に関与していたことを物語っている。

(6) 橋梁デザインにおける役割分担

「審美委員会」と「橋梁設計委員会」の審議経過を比較すると、「橋梁設計委員会」が橋梁の構造設計を審議した後に「審美委員会」が同じ橋梁の部分形状や色彩の審議を行っていたことが確認できる（表-3）。

岸田は「審美委員会」での活動を「橋の形等は土木の専門エンジニアによって合理的に巧みに計画設計されるが、鉄橋等の場合にそれに塗る色彩をどうするかということが仕上げの段階で重要な課題となる」²¹⁾と記している。戦前から欧米の橋梁の歴史やデザインを学び『橋梁美学』²²⁾の序文を書いた岸田が、なぜ色彩の審議しか行わなかったのか。本研究の資料調査において、岸田が本心では橋梁本体の構造デザインに関与する機会を望んでいたことがうかがえる記録が確認された。

岸田の一角、東大の後輩であり総裁室企画課長として「審美委員会」を担当した藤森謙一²³⁾は、自著に橋梁設計に関する岸田との逸話を残している。「たまたまお伴をしていたとき、話題は天草五橋の設計に至り、「橋の色調や高欄の計画だけではつまらないよ、アーキテクトに橋梁本体の基本設計にも意見を反映させないか」と言われた。このとき私は、これは私たち土木技術者の精魂をつぎこむ領域であるからと申し上げて、曾って橋梁美学を講義された先生であつたが、婉曲にお断りしたときは、委員会を辞めると言われはせぬかと内心ヒヤヒヤものだったことを思い出す」²³⁾。

橋梁本体の構造デザインへの関与という岸田の望みが叶う機会はなく、「審美委員会」は有料道路、名神高速道路、東名高速道路の部分的な形式と色彩を対象とする審議に甘んじたということになる。

表-3 「審美委員会」と「橋梁設計委員会」の審議経過の比較
(参考文献 2) を基に筆者作成)

	審美委員会の審議経過	橋梁設計委員会の審議経過
第一期	第1回:S32.6.26	第1回:S33.1.8
	第2回:S33.6.5~7 (現地視察) 瀬田川橋の形式 (橋脚,高欄)	第2回:S33.5.9 瀬田川橋の構造形式
	第3回:S33.8.7~9 (現地視察) 桂川, 鴨川橋の形式 (上部工,橋脚,高欄,塗装)	第3回:S33.6.13 桂川の構造形式 第4回:S33.6.27 鴨川橋の構造形式 第5回:S33.7.16 猪名川, 藻川橋の構造形式
	第4回:S34.3.3 瀬田川, 鴨川, 桂川, 猪名川, 藻川橋 の美的設計 (高欄,塗装色)	第6回:S33.8.13 木曾川の構造形式 第7回:S33.11.11 大山崎橋, 円明寺高架, 追分橋, 塔ノ森高架 第8回:S34.6.16 長良川橋, 揖斐川橋の構造形式
第二期	第5回:S35.2.16 尼崎~粟津跨高速道路橋 高架避イツ橋, 中小橋の美観 (高欄,塗装等)	第9回:S35.2.4 跨高速道路橋 佃橋,王寺橋,水無瀬川橋,豊中 IC 橋,草津川橋 第10回:S35.3.17~18 (現地視察) 栗東~尼崎間の橋梁, 高架橋, 避イツ橋 (32 橋) 第11回:S35.4.22 木曾川・長良川・揖斐川橋の橋梁形式 第12回:S36.1.20 栗東~尼崎間の橋梁,高架橋,武庫川橋の構造形式
	第6回:S36.2.14~15 (現地視察) 木曾川, 長良川, 揖斐川橋の 橋体, 高欄の色 上今須川橋の橋台, 橋脚の形式	第13回:S36.2.16~18 (現地視察) 大山崎橋, 武庫川橋, 近江大橋, 蛸丸橋(2期), 追分橋, 深草高架, 野洲川橋, 日野川橋, 愛知川 橋, 宇曾川橋, 犬上川橋, 芹川橋
第三期	第7回:S36.4.14 胡宮橋, 南桜, 八重谷, 中戸, 鮫江, 平柳, 明正, 松尾寺, 西明寺の各跨高速道路橋の 形式	第14回:S37.3.5~8 (現地視察) 〈実質的な委員会の活動の終了〉
	第8回:S36.4.27~29 (現地視察) 大山崎橋, 円明寺高架 (2期) 下植野高架 (2期) (高欄形式と色) 第9回:S36.12.17~19 (現地視察) 武庫川橋の高欄の形式と色 尼崎 IC 高架の橋脚 壁式高欄の外観, 跨高速道路橋高欄の色	
	第10回:S37.2.7 名神高速道路 (乙訓, 彦根, 羽島地区) の 国鉄新幹線跨高速道路橋の審美 向日町名神架道橋, 羽島名神架道橋の橋脚 形状,彦根名神架道橋のスパン,鋼桁の色彩 〈実質的な委員会の活動の終了〉	

(2) 「風致工学研究部会」発足への展開

約5年間にわたる美しい道路づくりの模索は、委員会終了の翌年に設置された財団法人高速道路調査会の内部委員会「風致工学研究部会」と東名高速道路建設期の公団職員に継承された⁶⁾。眩光防止等機能的意義と修景に配慮して実践された中央分離帯の植栽やサービスエリアの造園は『名神高速道路建設誌(各論)』に「風致設計」と記され、3年後に発刊された『東名高速道路建設誌』では「修景設計」と「審美設計」に分類されて記されている。そして東名高速道路全線開通から2年後の1971 (S46) 年, 「風致工学研究部会」は「我が国最初の体系的指針」⁷⁾とされる『道路景観設計指針』を策定するに至った⁷⁾。

(3) 美しい道路づくりへの取り組みにおける課題

「審美委員会」の足跡は高速道路の景観の在り方に先鞭をつけたという意味で功績は大きい。しかし現在の道路景観の観点から鑑みれば「審美委員会」の審議対象は限定的であり修景設計に終始していたと言わざるを得ない。「審美委員会」の取り組みの背景に存在していた役割分担は景観設計の進め方や体制を考える上で現在に通じる示唆を含むものといえる。

美しい道路づくりにおいては、関係者が組織や専門分野の枠組みをこえて連携し、構想・計画から設計・施工・管理段階に首尾一貫して関与することが必要である。総合的な判断と各所での適切な対応が積み重ねられる進め方や体制が整うことによって、美しい道路づくりは美しい風景づくりへと展開するものと考えられる。

謝辞：大泉紀男氏，武部健一氏，平永博氏にはヒアリングおよび資料提供に多大なるご協力を賜りました。心から感謝申し上げます。

補注

- [1]平永博氏：1953 (S28) 年，熊本大学工学部土木工学科卒。1957 (S32) 年から1962 (S37) 年まで日本道路公団総裁室企画課に所属し，岸道三初代総裁の美しい道づくりへの情熱を間近に感じ受けながら「審美委員会」の運営等に携わった。本社勤務の後，静岡，仙台，金沢，新潟建設局，東京第一管理局に転勤，札幌建設局長等を歴任。
- [2]大泉紀男氏：1963 (S38) 年，東京農業大学農学部造園学科卒業。同年，日本道路公団に入る。名神高速道路彦根工事事務所を振り出しに静岡建設局，仙台建設局等全国17ヶ所に転勤，古川管理事務所長等を歴任。株式会社片平エンジニアリング専務取締役を経て特別技術顧問。
- [3]武部健一氏：1948 (S23) 年，京都大学土木工学科卒業。特別調達庁，建設省関東地方建設局を経て 56 年日本道路公団，名神高速道路部第一課，東名高速道路計画課長，静岡建設所調査役，東京建設局長，常任参与等歴任。片平エンジニアリング代表取締役社長，会長を歴任。1999 (H11) 年より道路文化研究所理事長。

5. まとめ

(1) 美しい道路づくりへの先駆的取り組み

初代総裁 岸道三と「審美委員会」による美しい道路づくりへの取り組みは，日本で初めての本格的な高速道路における道路景観の思想と技術に関する模索であった。

それは，1) 道路用地と沿道の歴史環境・自然環境の保全，2) 公団直営の苗圃開設と植栽樹木の育成，3) 中央分離帯への植栽推奨，4) サービスエリアの造園設計，5) 中小橋梁の部分的形式と色彩，を対象とする審議と実践によって推進された。

当時の道路景観に対する理解を踏まえると，彼らの美しい道路づくりへの先駆的な取り組みと意欲的な姿勢はその評価以上に大きな足跡を残したといえる。

- [4]名神高速道路を対象とした審議は 1962 (S37) 年に閉じられたが、有料道路の若戸大橋の審議は「審美委員会」2 回の開催により 1965 (S40) 年まで行われた。
- [5]藤森謙一氏：1934 (S9) 年、東京帝国大学工学部（土木）卒業。内務省土木出張所、土木試験所、建設省道路局を経て、56年日本道路公団。総裁室企画課長、理事等を歴任。
- [6]1964 (S39) 年刊行の『道路景観調査』を端緒に財団法人高速道路調査会（風致工学研究部会・道路景観研究部会、会長菊池明）によって道路景観の調査研究が開始された。
- [7]1970 (S45) 年 1 月に『道路景観設計指針作成資料』が作成され、翌 1971 (S46) 年に『道路景観設計指針』が策定された。さらに同年 3 月に『高速道路の景観』が発刊された。

参考文献

- 1) 日本道路公団三十年史編纂委員会：日本道路公団三十年史，1986.
- 2) 日本道路公団名神高速道路建設誌編さん委員会：名神高速道路建設誌（各論），1967.
- 3) 日本道路公団編：高速道路はじめて事典，財団法人高速道路技術センター，1997.
- 4) 日本道路公団名神高速道路建設誌編さん委員会：名神高速道路建設誌（総論），1966.
- 5) 日本道路公団東名高速道路建設誌編さん委員会：東名高速道路建設誌，1970.
- 6) 日本道路公団監修：はじめての挑戦，高速道路づくりの物語，財団法人高速道路技術センター，2000.
- 7) 日本道路公団社内広報誌：道しるべ，1956-2004. [1957 (S32) 年 4 月 16 日号]
- 8) 岸道三：ハイウエーの美学ー風景とも調和させる，朝日新聞，9 月 18 日付朝刊，1961.
- 9) 折下吉延先生記念事業会，代表 田阪美徳：折下吉延先生業績録，前島康彦編，1967.
- 10) 折下吉延：審美委員会，岸道三，1964.
- 11) 吉田昌：佐藤昌と近代公園緑地の歩み，社団法人日本公園緑地協会，1991.
- 12) 岸田日出刀：道路，岸道三追悼録，岸道三追悼録刊行会，pp.220-223，1964.
- 13) 武部健一：高速道路技術の黎明，高速道路と自動車，第 56 巻 8 号，2013.
- 14) 日光のスギなみ木：読売新聞，3 月 20 日付朝刊，1964.
- 15) 新田伸三：名神高速道路の造園，造園雑誌，Vol. 28, No. 1・2，日本造園学会，1964.
- 16) 田母神昇：日本道路公団顧問として，折下吉延先生業績録，1964.
- 17) 財団法人高速道路調査会：中央分離帯等の植栽効果並びに植栽形式に関する調査報告書，1967.
- 18) 東京工業大学社会理工学研究科齋藤研究室所蔵
- 19) 岸田日出刀：高速道路，建築雑誌，pp.29-30，1964.
- 20) 岸田日出刀：橋，岸田日出刀（上），pp.160-161，岸田日出刀先生出版事業会，相模書房，1972.
- 21) 岸田日出刀：橋梁美学，生産研究，Vol. 2, No. 10，誠文堂新光社，1950.
- 22) 加藤誠平：橋梁美学，山海堂出版部，1936.
- 23) 藤森謙一：岸田先生と道路公団，岸田日出刀（上），岸田日出刀先生出版事業会，相模書房，1972.
- 24) 名神高速道路全通 45 周年にあたって：土木学会誌，2010 年 7 月号トピックスー座談会の記録ー（武田文夫，大塚勝美，平永博），2010.
- 25) 岸道三という男：岸道三伝記刊行会，中央公論事業出版会，1965.
- 26) 日本地理学人物辞典*近代編：田中啓爾，原書房，2011.
- 27) 清水弘一：鹿野信一先生のこと，日本眼科学会雑誌，pp.386-387，日本眼科学会，2004.
- 28) 澤充：鹿野信一先生，眼科，金原出版，2012.

(2015. 2. 10 受付)

ACTIVITY OF MICHIZO KISHI AND THE AESTHETIC APPRECIATION COMMITTEE FOR MEISHIN EXPRESSWAY, AND THE IDEOLOGICAL BACKGROUND TO CREATE BEAUTIFUL HIGHWAYS

Masako HASHIMOTO

Half a century has passed since the completion of Meishin Expressway which was the first highway in Japan under the National Expressway Law. In the planning process of Meishin Expressway, the basic principle was to create a beautiful road. The concrete method was proceeded by the establishment of the guideline for Special Design Deliberation Committee and the setting of eight committees. Especially activity of Michizo KISHI and the Aesthetic Appreciation Committee constituted by specialists in the field of city planning, gardening, construction, and geography, is evaluated for its contribution on the esthetic design of the structure of a highway. In this study, I focus on the activity of Michizo KISHI and the AAC in the Meishin Expressway and clarify the contents of a practiced scene design and the background of the thought as well as considering their grappling with landscape design and its meaning of design concept.