

平泉高館地区における歴史的環境に 配慮した堤防・道路の一体的デザイン

阿部幸雄¹・一戸欣也²・伊藤 登³・横山公一⁴

¹正会員 国土交通省東北地方整備局（〒980-8602 宮城県仙台市青葉区二日町9番15号,
E-mail: abe-y82ad@thr.mlit.go.jp）

²非会員 一関市建設部（〒021-8501 岩手県一関市竹山町7番2号,
E-mail: kinyai@city.ichinoseki.iwate.jp）

³正会員 工修（株）プランニングネットワーク（〒114-0012 東京都北区田端新町三丁目14番6号,
E-mail: itoh@pn-planet.co.jp）

⁴正会員 工修（株）プランニングネットワーク（〒114-0012 東京都北区田端新町三丁目14番6号,
E-mail: yokoyama@pn-planet.co.jp）

本稿は、奥州藤原氏ゆかりの地であり、中世に起源を持つ歴史的環境が今でも残っている岩手県平泉町・高館地区において、地区の歴史的環境に配慮した堤防（一関遊水地事業による平泉堤防）と道路（一般国道4号平泉バイパス）の一体的デザインの報告を行なったものである。具体的には、地区内の歴史的な眺望点である柳之御所跡、高館義経堂からの眺めに配慮して実施したデザインの概要等を示した。

キーワード:歴史的環境, 堤防, 道路, 一体的デザイン

1. はじめに

(1) 本稿の概要

岩手県平泉町は奥州藤原氏ゆかりの土地であり、現在も町内には中尊寺、毛越寺等の古刹をはじめ、奥州藤原氏の政治・行政の中心であった柳之御所跡、義経最期の地といわれる高館義経堂があるなど、中世に起源を持つ歴史的環境が残っている。一方、現在の平泉町には、東北地方を縦断する主要幹線道路である一般国道4号が通っており、また町の西側には東北地方を代表する大河・北上川が流れ、北上川周辺一帯には一関遊水地がある。

本稿は、平泉の歴史的環境に配慮して実施した、道路（一般国道4号平泉バイパス事業）と堤防（北上川上流改修一関遊水地事業）の一体的デザインの事例報告を行なうものである。

(2) 事業の概要

一般国道4号平泉バイパス事業は総延長が5.8kmであるが、その約2/3にあたる3.9kmは北上川の一関遊水地・平泉堤防に併設する構造となっている。本稿で報告を行なうのは、この堤防併設区間の一部を含む、平泉バイパスの第2期供用区間（延長3.4km）についてである（図-1）。以降に、一般国道4号平泉バイパス事業と、一関遊水地事業の概要を示す。

a) 一般国道4号平泉バイパス事業

一般国道4号は、多くの観光客が訪れる平泉町にとって、広域観光ルートの一翼を担う重要な路線であったが、町の中心部を通るため、近年の交通量の増大と車両の大型化に伴う、交通混雑の激化、沿道環境の悪化が大きな問題となっていた。特に、毎年ゴールデンウィークに開催される「春の藤原まつり」の期間中は大きな交通渋滞が発生し、広域幹線道路としての機能に大きな支障をきたしていた。

平泉バイパスは、こうした道路交通問題を緩和し、円滑な道路交通の確保、交通安全の確保、主要幹線道路の機能回復並びに広域観光ルート形成などを図るため、昭和56年度に事業に着手した（表-1）（図-1）。平成11年度には、起点から2.4kmの供用（第1期供用）が開始され、さらに本稿で報告を行なう第2期供用区間の事業実施により、平成20年8月に延長L=5.8km（幅員13.5m）が暫定2車線で供用開始され、全線が開通した。

b) 北上川上流改修一関遊水地事業

北上川の中流部に位置する平泉・一関地区一帯は、約26kmに及ぶ下流狭窄部の影響により、古来より水害に悩まされてきた。特に、昭和22年・23年に2年連続で来襲した大洪水では約600名の死者行方不明者を出す未曾有の大水害に見舞われ、地区一帯は壊滅状態に陥った。一関遊水地事業はこのような水害を契機に計画された北

上川の治水の根幹をなす一大プロジェクトである。

遊水地は市街地を洪水から守る周囲堤と中小洪水を防御し調節効果を増大させる小堤からなり、第1・第2・第3の3つの遊水地で構成されている(表-2)。

表-1 一般国道4号平泉バイパス事業の概要

区 間	岩手県西磐井郡平泉町平泉字高田 ～同 字森下
延 長	5,800m
幅員(※)	13.5m(暫定2車線供用時) 26.0m(4車線完成時)
設計速度	80km/h
総工費	210億円

※H22年9月時点では暫定2車線供用

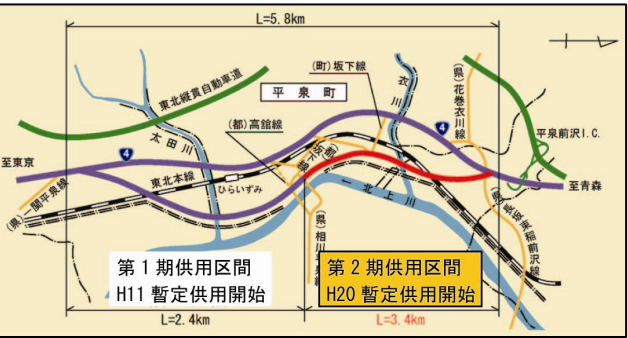


図-1 一般国道4号平泉バイパス事業の概要図
資料：国土交通省資料を加工

表-2 北上川上流改修一関遊水地事業の概要

面積	第1遊水地(820ha)、第2遊水地(470ha)、第3遊水地(160ha)
堤防延長	28,200m
小堤延長	18,200m
管理用通路延長	14,900m
水門	3ヶ所
家屋移転	450戸

2. 平泉高館地区の歴史的環境

(1)歴史的資源・景観

ここでは、平泉町に多数点在する歴史的資源等のうち、本事業との関わりの深い資源について、地域景観上の特徴といった視点から、その概要をまとめる。

a)中尊寺 ～北上川、衣川沿川一帯への眺望点～

平泉町市街地北西の関山に位置し、850年(嘉祥3)に円仁によって創建されたといわれる古刹である。参道である月見坂の東物見からは、眼下にかつての古戦場である北上川、衣川沿川の田園地帯が眺められ、また北上川を挟んだ対岸には、西行によっても詠われた古来からの名峰・東稲山が眺められる。

b)金鶏山 ～平泉の都市設計の基準となった信仰の山～

金鶏山は、奥州藤原氏の三代秀衡が築かせたといわれる標高98.6mの独立丘陵である。浄土思想に基づいて都市設計が行なわれた平泉において、その都市設計の基準となった信仰の山である。

c)柳之御所跡 ～金鶏山、東稲山への眺望点～

柳之御所跡は奥州藤原氏の政庁である「平泉館」があったといわれている場所である。政治・行政の中心であったことを示す地下遺構が現在も残っている。

柳之御所跡は、背後(西側)の金鶏山、北上川対岸(東側)の東稲山という、平泉の文化的景観において極めて重要な2峰の山頂を結んだ直線上に位置し、そこからの眺めは平泉の文化的景観を代表するものである。

また、平泉バイパス・堤防は、この柳之御所跡に一部隣接することから、本事業の実施においては、この柳之御所跡からの眺望への配慮が当初より課題となっていた。

d)高館義経堂 ～北上川を眼下におさめる眺望点～

高館義経堂は、北上川に面した標高68mの丘陵上に位置し、源義経の居城があったとされる場所に仙台藩主第四代伊達綱村が義経を偲んで建立(1683年)したものである。高館義経堂からは眼下に北上川を、また対岸に東稲山一帯の山々を望むことができる。

また、平泉バイパス・堤防の事業地は、この高館義経堂の川側直下に位置し、高館義経堂から間近に眺められることから、本事業の実施においては、この高館義経堂からの眺望への配慮が当初より課題となっていた。

(2)世界遺産登録に向けた動き

国、岩手県、平泉町を初めとする関連自治体並びに団体では、平泉町に残る歴史的環境を「仏国土(浄土)を表す建築・庭園及び考古学的遺跡群」として位置づけ、世界遺産登録に向けた活動を展開している。具体的には、平成13年4月に世界遺産暫定登録リストに搭載され、現在は第35回世界遺産委員会(H23夏・開催予定)における審議に向けて、引き続き活動が続けられている。

3. 事業計画の変遷

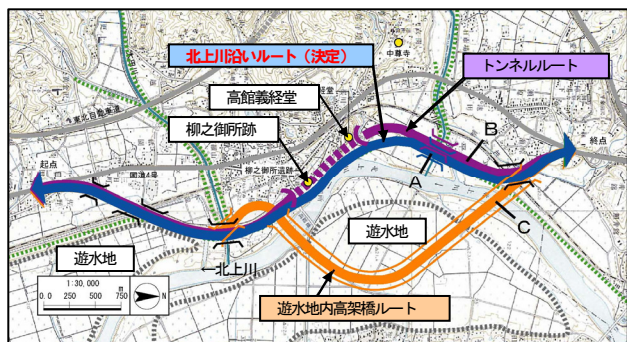
平泉バイパスは、昭和48年度に計画ルートの基礎的調査が開始されて以降、一関遊水地事業で整備される平泉堤防との合併施工、柳之御所跡の保存に係る調整等のため、様々なルート検討が行われてきた。

(1)当初ルート検討・決定(S56.10)

当初のルート検討では、平泉町の既成市街地一帯を迂回させることを基本とし、中尊寺が位置する関山の直下をトンネルで迂回する「西廻りルート」と、北上川沿い

(2) 柳之御所跡の永久保存に伴うルート変更 (H7.3)

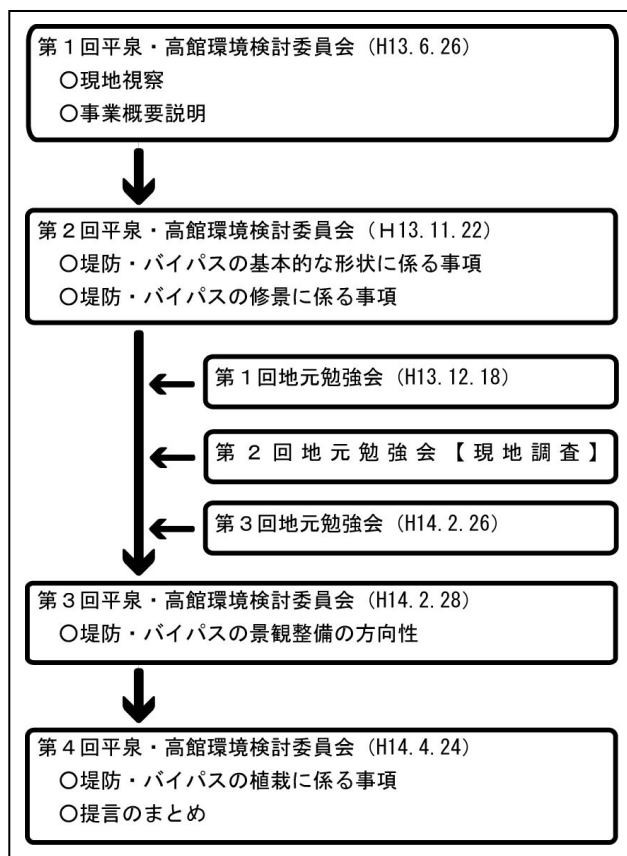
筆者らが本事業に関わった時点では、平泉堤防・バイパスのルートは現ルートである「北上川沿いルート」に決定しており、このルートを踏まえて、歴史的環境に配慮した堤防・バイパスのデザインを行なった。



4. 検討体制と検討経緯

このため、平泉堤防・バイパス事業の実施にあたっては、景観・環境の専門家(学識経験者)や、地域住民の代表者等からなる「平泉・高館環境検討委員会(委員長：篠原修 東京大学教授・当時)」(以降、委員会と呼ぶ)を設立し、歴史的環境への配慮事項等について検討を行い、平成14年に委員会の「提言」として取りまとめを行った(図-4)。

筆者らは、事務局として委員会に参画し、委員会での議論・意見を踏まえて、歴史的環境に配慮した堤防・道路の基本デザインの検討・提案を行なった。



5. 歴史的環境への配慮

以降では、本事業における歴史的環境への配慮事項について述べる。

(1)外部からの眺めを考慮した道路縦断線形等

a) 柳之御所跡から東稲山方向への眺望に対する配慮

本堤防・バイパスは柳之御所跡の東側直近を通るため(図-3)、整備にあたっては、柳之御所跡からの堤防・バイパスの景観的な圧迫感を軽減すること、バイパスを通行する車両の騒音対策及び車両通行(大型車両等)による景観的煩雑さの軽減を図ることが課題であった。また前述したように、柳之御所跡は北上川対岸の名峰・東稲山に連なる山々の重要な眺望点であることから、これら眺望への影響を極力抑えることが、課題であった。

上記課題に対応して、筆者らは以下の2点の検討・提案を行なった。

- ①柳之御所跡付近のバイパスの路面高さを下げ、柳之御所跡とバイパスとの間に遮音築堤を行なうことで、走行車両による騒音の影響を低減する共に、バイパスを通る車両が柳之御所跡から見えなくにする(図-5)。
- ②バイパスのり面(のり尻)と柳之御所跡の間に、中高木の植栽を行なうことで、柳之御所跡からの堤防・バイパスの景観的な圧迫感を低減すると共に、東稲山等への眺望景観に与える影響を抑える(図-5)。

上記①の遮音築堤の提案については、委員会の提言(平成14年4月)には盛り込まれなかったものの、平成14年秋に文化庁より「大型車が見えないようにして欲しい」という申入れがあり、実施することが決定した²⁾。具体的には、南側の道路コントロールポイントである高館橋との取り付け部から、柳之御所跡方向に向かって徐々にバイパスの路面高さを下げ、柳之御所跡とバイパスとの間に延長約800mに渡って、高さ2~3mの築堤が実施された(図-6)。また築堤のための用地については、当初計画されていたバイパス川側の歩道をなくす事で対応を図り、柳之御所跡の史跡範囲外に収めている。

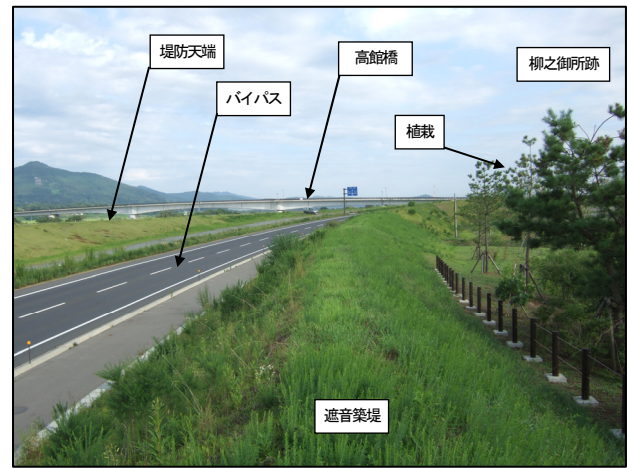


図-6 柳之御所跡付近の堤防・バイパスの整備状況

上記②については、筆者らの検討に基づいて、遮音築堤の柳之御所跡側に中高木の植栽が行なわれた(図-6)。

b) 高館義経堂からの俯瞰景に配慮した道路位置

平泉バイパス・堤防の北側区間は、標高68mの丘陵上にある高館義経堂の川側直下に位置し(図-3)、高館義経堂から間近に眺められる。このため、本堤防・バイパスの整備にあたっては、高館義経堂からの俯瞰景において、堤防・バイパスの景観的影響を極力低減することが課題であった。特に当初計画では、バイパス路面が堤防天端とほぼ同じレベルに計画されていたために、堤防天端(幅7m)とバイパス路面(4車線供用時の幅員約26m)が一つの大きな面として現れ、その存在感が協調されることが、景観面での課題であった(図-7)。また、のり面の小段が人工的な印象を生じさせていることも景観上の課題であった(図-7)。

上記課題に対応して、筆者らはフォトモンタージュや模型による景観予測・確認を行ないつつ、以降に示す3点の検討・提案を行なった。

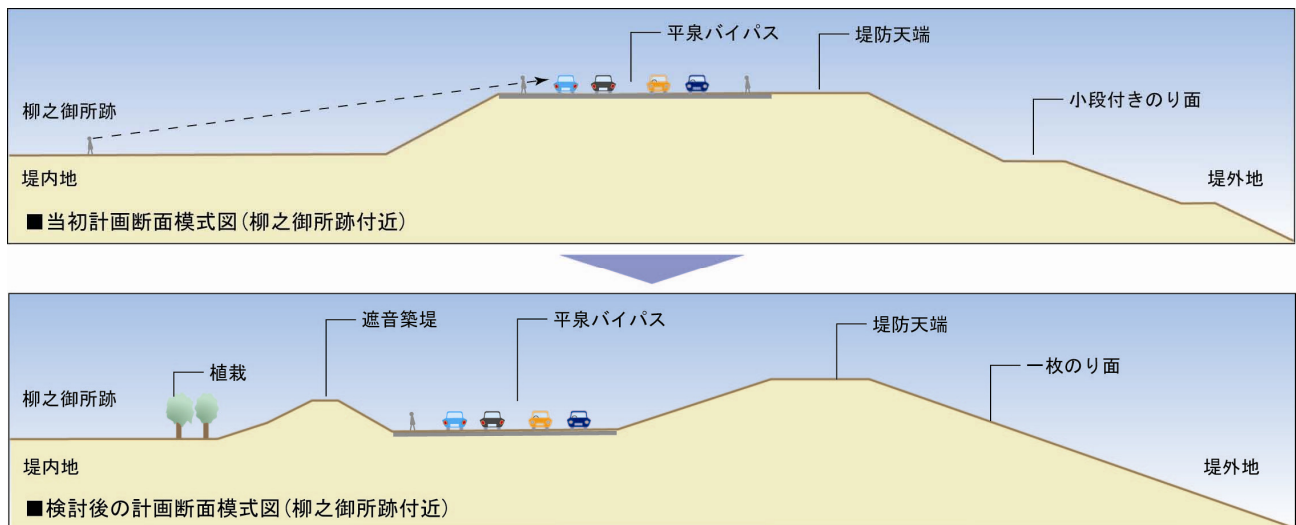


図-5 柳之御所跡付近の堤防・バイパス断面模式図

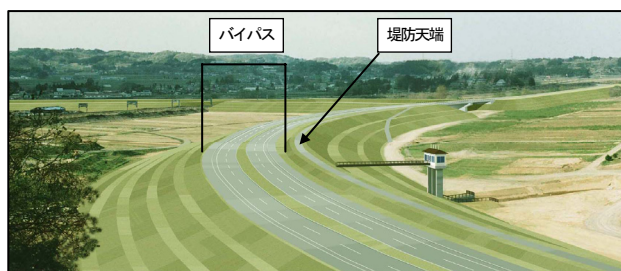


図-7 堤防・バイパスの当初計画の予測フォトモンタージュ
(4車線完成時、視点：高館義経堂)



図-9 完成した堤防・バイパスの様子(視点：高館義経堂)

①バイパスの路面高さを堤防天端よりも下げることで、堤防天端とバイパス路面を空間的に分節し、高館義経堂から眺めた際の堤防・バイパスの視覚的な存在感を低減する(図-8)。

②バイパスの路面高さを堤防天端よりも下げることで創出されるのり面(堤防天端とバイパス路面の間)に植栽を施し、高館義経堂からの眺めに配慮する(図-8)。

③当初計画では小段付きであったのり面を、一枚のり面とすることで、人工的な印象を和らげる(図-8)。

上記①～③については、筆者らの検討・提案が委員会で討議・了承され、委員会の提言(平成14年4月)にその内容が盛り込まれた。さらに、委員会の提言に基づいて修正設計、施工が行なわれた。現在、高館義経堂から本堤防・バイパスを眺めると、高館義経堂下の自然植生(地山の中高木)によってバイパス路面が隠され、堤防・バイパスの視覚的な存在感の低減が図られたことが確認できる(図-9)。

(2) 周辺景観との関係性を考慮した植栽

a) 植栽方法の検討

主に高館義経堂からの俯瞰景を、自然的な印象とするために、堤防・バイパスの植栽の検討を行った。検討に

あたっては、下記に示す①～③の植栽案について、高館義経堂等から堤防・バイパスを眺めた際のフォトモンタージュを作成し、その比較検討を実施した。

案①：バイパス両側におかる整形的な並木植栽(図-10)

案②：のり面を全面的に覆う樹林状の植栽

案③：のり面における疎林的なランダム植栽

上述のフォトモンタージュによる比較検討の結果、「案①：並木植栽」については、列状の並木がバイパス路面を隠す効果はあるものの、堤防・バイパスの線形を強調し、かえって人工的な印象となることが分った。このため、バイパスよりも下部の(市街地側)のり面は、全面に渡って植栽を施す「案②：樹林状の植栽」とすることとした。また、バイパスよりも上部の(北上川側)のり面は、伸びやかで自然的な印象とするために「案③：疎林的なランダム植栽」とすることとした(図-11)。

b) 植栽樹種の検討

植栽樹種については、当該地域の里山の植生を参考とすると共に、地元住民からの意見・要望を踏まえて、コナラ、クヌギ、エドヒガン(修景木として)などの提案を行なった。

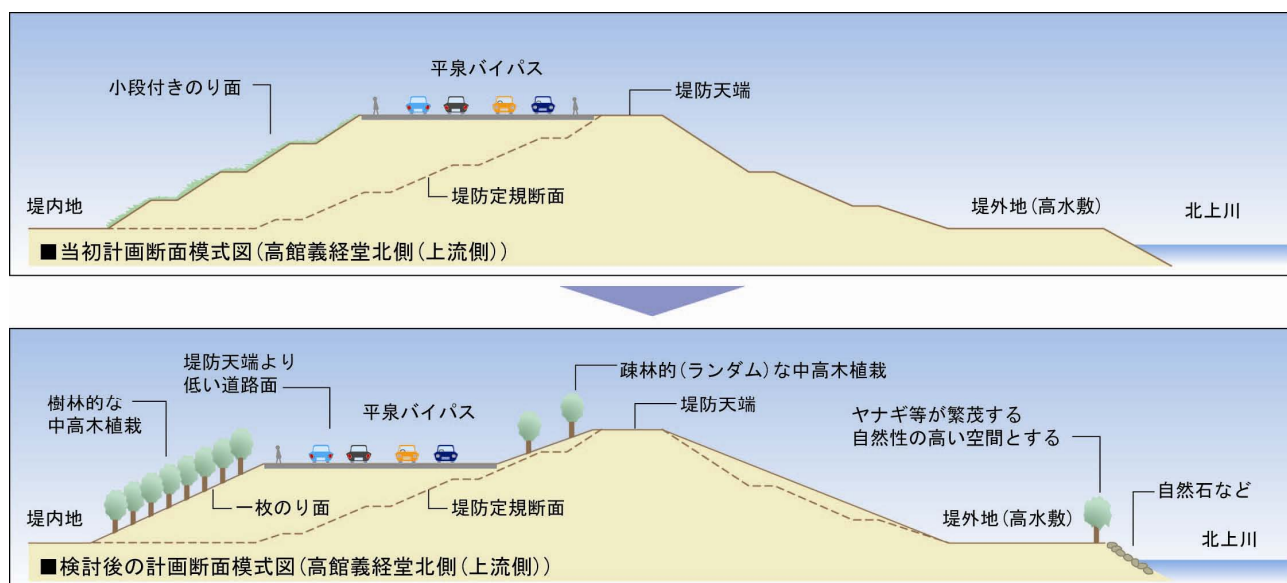


図-8 高館義経堂付近の堤防・バイパス断面模式図

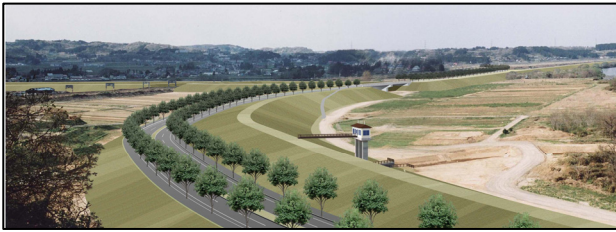


図-10 「案①：並木植栽」の予測フォトモンタージュ



図-11 植栽選定案の予測フォトモンタージュ

(3) 自然的な景観形成のための水辺空間

堤防の川側の高水敷、護岸については、本来の自然環境に戻すことを基本として、以下の提案をおこなった。

- ①高水敷については、ヤナギ等が繁茂する自然性の高い空間とすることを基本として、高水敷については現存植生の保全を図ると共に、周辺の自然植生の構成種を踏まえた植栽を行う(図-12)。
- ②護岸には自然の素材を活用し、自然の力を借りながら水際部の緑化を図る(図-12)。



図-12 水辺空間の整備イメージ (フォトモンタージュ)

6. まとめ

本事業は、世界遺産登録に向けて官民一体となった活動が行なわれている平泉町で実施した事業であったため、堤防・バイパス整備の環境面、景観面での影響を極力抑えることが、地区の将来を左右しかねない極めて重要な課題であった。また、それだけに地元住民、マスコミ等からの注目も高く、事業の実施にあたっては慎重な対応が求められていた。このため、委員会はすべて公開の場で開催しアカウンタビリティの確保に努めた。また委員会や地元勉強会・説明会では、模型やフォトモンタージュ

を使用し、整備案のイメージを参加者間で共有しながら検討・議論を行なった。その結果として、バイパスの路面高さを部分的に低くすること等を基本とした最終案が委員会の提言としてまとめられ、この提言内容に沿って事業が実施された。平成16年11月に平泉堤防の盛土施工が完了し、その後平泉バイパスの施工が続けられ、平成20年8月にバイパスの供用(暫定2車線)が開始された。

平泉バイパスの全線開通により、平泉市街地を通る旧国道4号の交通量は従前の約3割にまで減少し(H19.7: 16000台/12h⇒H20.9: 4,877台/12h)、また特に大型車両の交通量は従前の約2割(同4,293台/12h⇒同865台/12h)にまで減少した³⁾。このことにより、観光シーズンにおいて問題となっていた平泉中心部の交通混雑が解消され、また地域住民、観光客等の歩行者の安全性の向上を図ることができた。さらに、旧国道4号の交通量が減少したことで、まちなかの騒音レベルも低下し(夜間: 67dB⇒59dB)、夜間の環境基準をクリアすることができると³⁾、多くの観光客が訪れる平泉町の環境向上やまちづくりにも寄与することができた。このように、歴史的環境に配慮しつつ、堤防と道路の合併施工という大規模な建設事業が実施・完成できたことの意義は小さくないものとする。

本報告が、歴史的環境に配慮した今後の社会資本整備に対して、何らかの示唆と基礎的資料になることを期待したい。

謝辞：本稿で報告を行なった平泉堤防・バイパスの計画・設計及び事業実施にあたっては、委員会の委員、オブザーバーの方々、地域住民の方々をはじめとして、多くの方々より多大なご協力を頂いた。厚く謝意を表する。

付録

参考文献

- 1) 中村敏一：柳之御所の遺跡発見による河道線形の変更、河川、2002/11月号、pp. 56-68, 2002
- 2) 一戸欣也・今野浩一：一関遊水地平泉堤防における景観対策とアカウンタビリティの取り組み、国土交通省東北地方整備局管内技術研究発表会、2005
- 3) 国土交通省 東北地方整備局 岩手河川国道事務所：平泉バイパス事業に関する資料(<http://www.thr.mlit.go.jp/iwate/>)、2008
- 4) 国土交通省 東北地方整備局：平成13年度 平泉高館地区環境検討業務 報告書、2002
- 5) 国土交通省 東北地方整備局：平成14年度 平泉高館地区環境検討業務 報告書、2003
- 6) 国土交通省 東北地方整備局、平泉・高館環境検討委員会：平泉・高館環境検討委員会 概要、2003