

「風景と空間形成のデザイン・チーム」 —旭川からの現場報告—

東京大学大学院工学系研究科 教授

篠原 修



1 風景と空間形成の現状

地場材を使った伝統的な工法で、道や家や橋が作られていた近代工業化以前の時代には、ほっておいても自ら調和のとれた、心なごむような風景が形成されていた。現在、それはかなわない。建物は鉄、コンクリート、ガラスで地域の歴史、伝統におかまいなしに建てられ、橋も鉄やコンクリートで作られる。

経済一辺倒だった戦後のまちづくり、地域づくりにもさすがに反省が現れ、このままでは我々が暮す生活空間、生活の風景はどうなってしまうのかという危惧から、風景や空間を形成するための模索が始まった。1970年代からのことである。市民自らが建築や緑化の協定を結ぶ、あるいは自治体が音頭をとって地区計画を定めるという努力や、都市計画法、建築基準法の不備を補う景観条例が策定された。2003年の現在、景観条例は全国47都道府県の半数以上が持つに至っている。

条例づくりを手伝い、審議会等を通じてその運用に係っている僕の経験から言うと、条例は余りにひどいものが出現することを予防することはできるが、よい風景、心地よい空間を作り出すことに関しては無力である。それには別の方法が考えられなければならない。癌になっているのは、風景や空間を形成する仕事に携わっている土木、建築、造園等の各職能の意識の低さと、デザイン体制の不備である。

土木のエンジニアはその仕事が風景や空間形成に多大なインパクトを与えることを自覚すること薄く、橋や街路を標準的に設計して事足れりとす

る。それが大部分を占める。建築家はさすがにデザインには気を使うが、建築を風景におかまいなく自己表現の道具と考える者も多く、また何よりも与えられた敷地内の結果で満足し、周辺との関係を考えない傾向が強い。造園家は本来風景形成の主流の筈なのだが、これもまた与えられた公園や広場の敷地、建築の外構の枠を破ってまちへ出ていこうとしない。都市計画家はまちに求められる機能を図面上に、道路や公園として落とせば仕事は終りと考えている節がある。誰もまちや地域全体の風景、空間を考えていないのである。

これに各事業主体毎の、更には対象物件毎の細切れの発注という慣行が加わるから、よい風景、心地よい空間が形成されないのは、当然といえば当然の結果である。かくして我日本の町や地域は、おもちゃ箱をひっくり返したような雑然としたものになった。

2 デザイン・チームの編成

事業主体に学識経験者や市民を加えて委員会が作られる。個別ばらばらに計画・設計されるものを何とか全体としてまとまりのあるものにと考える故である。しかしこれも僕の経験からすると有效地に機能するとは言い難い。委員会レベルでいかに合意しても、実際に構造物や施設、あるいは空間を設計するエンジニア、デザイナーにその意図が体得されていなければデザインには反映されず、またなによりも意図や基本方針を実際のデザインに翻訳する腕がなければよい風景、心地よい空間はできないからである。通常の委員会にはこの認

識が欠けているのである。委員会は各主体が討議、合意する場として勿論必要なのだが、むしろ事の成否を握るのは実際に手を動かすエンジニア、デザイナーによるデザイン・チームの編成にある。

花巻、丸亀、帯広という具合に鉄道の連続立体交差事業、駅舎、駅前広場に係ってきた都市計画家加藤源さんはこの辺りの事情がよくわかつていたのだと思う。ある日の事、電話がかかってきて旭川のプロジェクトに参加しないかと言う。土木の専門の僕をひっぱり込んで今までうまくいかなかつた鉄道高架のリベンジを考えたに違いない。僕がそう思うのは後に帯広の架道橋を見たからである。それは余りに不格好で、駅前広場のスマートさとは好対照だった。

この時点で都市計画の加藤、造園のW.ジョンソンと下田明宏に土木の僕や三浦健也が加わったデザイン・チームができあがった。後は駅舎をどうするかである。我が国の駅舎はホームに柱を建てて、その上に小さな屋根を乗せるバタフライシェッドという実に貧相なものがほとんどで、これを見るたびに何が経済大国か、という代物である。加藤さんと協議の結果、内藤廣さんに建築家として加わってもらうことにした。これで都市計画、造園、建築、土木の職能が揃った。全体のデザイン・オーガナイズ役は加藤さんである。僕は平成7年から加藤さんはそのずっと前から、以来このデザインチームの成果は徐々にではあるが着々と現われつつある。道庁事業の新神楽橋と南6条高架、開発局事業の忠別川の河川敷公園、市事業の住宅地と厚生施設、道庁の永隆橋は現在設計中である。全体完成予定は平成22年、それまでもつだらうかとチームのメンバーは時に冗談をかわす。まだ先是長いのである。

3 デザイン・チーム編成の勘所

上述した旭川以外にも僕は日向市駅（連続立交）、桑名（外堀再生）、油津（堀割運河再生）等

に参加してデザイン・チームで仕事を行っている。その経験から言えること、特に事業主体と委員会に参画する学識経験者にお願いしたいことを以下に述べておきたい。

単なる委員会とは違い、デザイン・チームの編成は極めて有効である。本来なら事業主体側が互いに話し合って全体をオーガナイズするのが筋だと考えるが、どこがイニシアチブをとるか、人事異動の引き継ぎをどうするのか等という現実問題があり、受注側でチームを編成する今のやり方が実践的であると思う。一定規模以上の、また複数の職能が係るプロジェクトにはデザイン・チームは不可欠と考えてもらいたい。

第2にオーガナイザーの人選である。どの職能でもよいのだが、事業の仕組を熟知していることや幅の広い見方という点で、都市計画分野の人物がよいと考える。土木ではエンジニアリングに偏りすぎ、建築家では一般に個性が強すぎるくらいがある。第3に腕のいいエンジニア、デザイナーの登用である。職能間に腕の差がありすぎると或る職能の一人勝ちとなって、高水準の共同作品とはならない。最後に、最も重要なのは事業主体の担当者の熱意である。旭川の場合、開発局は忠別川の整備に本当に熱心に取組み、また道庁とともに高架橋に取組んだJR北海道は初めての経験故か、当初こそとまどいがあったものの、高架橋のデザインに共に知恵を出し、特筆すべきは駅前広場と駅舎のズレを解消する為に、駅中心線を25mもシフトしてくれたことである。通常ではあり得ないことである。市も苦しい財政下で一時期消極的になつたものの、今では全国のどこにもない自然とまちが相互に貫入しあう駅と駅前広場の実現に向けて張切っている。

旭川で実践しているような、よい風景と心地よい空間形成のデザイン・チーム方式が全国に、特に僕が好きな北海道の地に広がることを願ってやまない。

■プロフィール■

篠原 修

昭和20年神奈川県生まれ。

昭和43年東京大学工学部土木工学科卒業、昭和46年同大工学系大学院修士課程修了。

(株)アーバンインダストリー勤務、東京大学農学部林学科助手、建設省土木研究所道路部主任研究員、東京大学農学部、工学部の助教授を経て教授。専門は景観デザイン、設計・計画思想史。

著書に「土木景観計画」(技報堂出版)、「街路の景観設計」(編、共著、技報堂出版)、「水環境の保全と再生」(共著、山海堂)、「港の景観設計」(編、共著、技報堂出版)、「橋の景観デザインを考える」(編、技報堂出版)、「日本土木史」(共著、技報堂出版)、「土木造形家百年の仕事」(新潮社)など。

これまでに松戸森の橋・広場の橋、江戸川区辰巳新橋、JR東日本東京駅高架橋、福井県勝山橋、沖縄県阿嘉橋、神奈川県新小倉橋、皇居周辺道路、島根県津和野川護岸・広場、浦安市境川、宿毛河戸堰などの設計指導・監修を手がける。