

IV-476 実直にして洗練

摂南大学 正員 枝村俊郎

1. 土木におけるデザイン覚え書き

土木構造物のあり方は、「地であり、連句である」。けだし、中村良夫の至言¹⁾である。それは風土そのものと一体であり、自らをきわだたすためにきわだたすものであるべきではない。山河の中にはまって、自然の存在であり自ずから調和して何等違和感がない。都市においても、それは都市の骨格であり、ほとんど不動の空間である。騒々しい、商業建築—私はいわゆるポストモダンの建築もこれに含んでいる—と同一の次元で社会資本としてのの都市を語るべきものではないのである。決して饒舌であってはならない。時代の騒々しい、あわただしい、軽薄な動きを包み込んで自らは不動である。それは都市の永い命の中でともに永く生きていくのである。孫悟空は何千里を飛んで、ついに釈迦の掌を越えることができなかった。すべからく土木技術者の仕事は釈迦の掌でなければならない。土木構造物のデザインを商業デザイナーにまかせたり、公共のなんたるやをわきまえない建築家に任せるのはもってのほかである。彼らは、自らを売り込み、人目を一時でも引くチャンスをねらっているのが本性である。以上で私の云いたいことはつきているが、以下、いくつか言い方を変えていって見よう。

2. 女子どもにウケルことを考えるな

私は佐々木葉の所説²⁾にほぼ全面的に賛成である。大の男が女子どもにウケルことを考える。みっともないこと甚だしい。このころは委員会にも女性をいれなければならないというのがお役所の方針であるから、いろいろな委員会に女性がでてこられる。そこでの彼女らの発言は、たとえば、横断歩道橋に花の絵を描けと云ったたぐいである。これには当惑する。役所の人たちも自分たちの事業がマスコミにどうとりあげられるかを気にしている。また、地元の人たちが喜ぶと云う視点もある。変わったことをすること、大衆に受けることを考える。丹波は猪の里だと云うので、猪が橋のたもとで逆立ちし、飛行場へのアクセス道路の親柱に飛行機がちょんまげよろしくのっかるのである。犬が人間をかめばニュースにならないが、人間が犬をかめばニュースになる。かくて橋が火を噴いたり、水をはいたりすることになる。高速道路のトンネルの坑口に陶版の花の絵がはめられたり、ペンキの絵が描かれる。もういい加減にしようではないか。

3. とくに橋のデザインについて

「マイヤールの前にマイヤールなく、マイヤールの後にマイヤールなし」。これが私の持論である。橋のデザインになると私はいつもこれを持ち出すのであるが、これが決して橋梁係長さんにわかってもらえてはいない。彼の設計した橋がなぜいいか。それは力学に忠実であり、コンクリートという材料の性質(可塑性)を完全に生かし切っているからである。マイヤールにヒントを得たのではないかと思われる鉄道橋があるが、私はあまりいいとは思わない。そこに何となく鋼という材料に対する不忠実さを感じるからである。このころの斜張橋ばかりも釈然としない現象である。私はこのタイプは、ライン川のような、水量が多く、舟行があり、兩岸に堤防がなく、教会の尖塔が見えるというようなところでのみふさわしいと考える。日本のように穏やかな風景で、水量もなく、兩岸の堤防が高く、縦断勾配が大きく、したがって縦断曲線の強いものが入るところには決してよくないと思う。このようなところでは、一つには斜張橋の美観を形づくる重要な要素である斜材のロープと桁のつくる三角形の緊張感が決まらないのである。これがしばしば某県ではこのようなタイプを今までやったことがないからと云うような理由で選定される。以下橋梁のデザインについて乏しいながら私の経験したところを述べよう。兵庫県の淡路島に由良という漁港があり、その漁港の入り口をまたぐ橋が計画された。由良はかつて要塞地帯であり、あまり人には知られていないが、そこには天橋立には及ばないにしても、砂嘴が発達し、その先端に小島がありその小島と陸地との間を漁船が入ってくるというなかなかの風景である。この小島には一時国民宿舎があったようであるが、今は閉鎖されていて、島の緑

も荒れている。私はこの風景の中で目立たない平明な連続桁橋こそふさわしいと考えた。由良の漁港の風景を生かすのは、目立った橋を造ることではなく、むしろ、島や砂嘴の緑を回復することである。実際橋のタイプとしては委員の賛同を得て連続桁橋にはなった、が、その後がいけない。県の人は、漁港の入り口ということでゲート性ということをやうのである。委員会の解散したあと実際パースを見ると、大きい橋脚が計画され、そこに漁船の通過するスパンの両脇に目立つ大きな照明柱が描かれていた。風景全体を生かすためのできるだけ目立たない透明な橋という私の意図は汲み取ってもらえなかったのである。一昨年、今度は県北の小都市を流れる河の橋長300mの橋のデザイン委員長をしないかという話がきた。委員のメンバーについて相談があったから、建築の先生を断り、著名な女性デザイナーもメンバーからはずして貰った。前回に懲りて、もう一つの条件は形式の選定だけではなく細部までやらせること。メンバーは、気心の知れた橋梁の助教授と、あと地元の市長、郷土史に詳しいもと高校校長、男、女の地元デザイナーと県の道路課長となった。私は、話のあったときすぐ漠然とその地域のイメージから、2車線の田舎の橋をクラシックなランガー桁でまとめたものだと思っただけで先入観を持ってしまった(しかし資料を見ると4車線)。今日では補助金を出す建設省も工費の安さにこだわらずあらゆる形式から選定可能とのことであった。きわめて軟弱な地質であり、昔であればシンプルビームの合成桁と相場はすぐ決まるようなところである。コンサルタントの試算によれば6スパンのシンプルビームが工費がもっとも安く、もっとも高い斜張橋はその2.2倍の工費であった。(なぜこのように工費が高くあとのメンテナンスにも手間のかかる斜張橋が今日もてはやされるのか。)4車線の歩道付きと云えば巨大な橋である。私は自分の間違っただけで先入観を払底せねばならなかった。議論の末、単弦ローゼを橋梁の助教授と二人のデザイナーが押し、県の技術者もコンサルタント会社の人たちもこれでやりたそうであった。実はこれは私の好まない案である。このころは計算機でたちどころに計算結果がでるから、どのような形式でもできる。しかし、このような形式は、ねじりモーメントがかかり複雑な応力を生じ構造上不自然である。私は一つ目小僧を見るような気味悪ささえする。そこへ結局工費上の理由であったか(建設省の意向であったか)、もっと安い形式をとということになり、当初、市長と元校長の押した連続桁を採用することになった。そこでコンサルタントの人は、河川管理上の制約からといって、等径間の5径間案を持ってきた。これではシンプルビームとなんら変わるところがない、私が径間割りを中央スパンを大きくした不等径間にするよう指示したら、河床を固めさえすれば可能とのことで結局これに落ちついた。私は最初の委員会で市長の云った“これは市街地の橋である”という意見は全く正しかったと思う。4車線の歩道付きなら当然そうあるべきところに落ちついたといえる。橋梁関係者は単に新しい形式をやりたいがらし、素人はコンピュータで複雑な計算になると云えばかえってそれにひかれる。照明について女性デザイナーが安全のために蛍光灯を高欄につけよと云った。県レベルの道路では、照明が重要な意味を持つトンネルの照明の蛍光灯でさえ満足に保守されていないことを考えれば、立派な照明柱がついていればそのようなものはいらぬはずである。きっとメンテナンス上将来いいことはないだろう。このときでも自分一人にまかせてもらえたらというくらい思ったかしれない(市長の意見はいいヒントになったが)。

4. 景観デザインにおけるアンケートの意義

スポーツと美術、音楽は遺伝的因子の支配するところが大きい。駄目なひとはいくら訓練しても駄目なのである。芸術家で生前全く評価されなかった人が死後高く評価されるようになることが多数あり、またその逆も多い。美というものは全く主観的なものである。アンケートを採るべきサンプルはいったいなにであるべきなのか。土木における景観設計は絵画のような芸術ではない。しかしまた大衆の意見をアンケートではかることにどれほどの意義があるのだろうか。建築家は自分のデザインについてアンケートを採るだろうか。私は音痴であり、私に音楽についての意見を聞いたところで何の意義もないこと(コマーシャルソングは別であろうが)は私自身がよくわかっている。

参考文献 1) 中村良夫: あるPR雑誌, (誌名等記録にとどめていない)

2) 佐々木葉: デザイン病から街を救おう, 建設業界, Vol. 42, No. 498, pp30-42