

橋のデザインコンペの意義と課題

早稲田大学 正会員 ○佐々木葉

本稿では自治体が主催した2件の橋梁のデザインコンペの審査を通じて考えた点について述べる。

1. 仙台と広島

まず始めに、著者が審査に参加した2件のデザインコンペの概要をごく簡単に記す。ひとつは仙台市が主催した地下鉄東西線の「広瀬川橋りょう他設計競技」である。応募要項の広告が平成17年12月20日、2次審査によって最優秀案が決定されたのが平成19年2月12日である。ここでは延長約330mの区間に広瀬川を渡る橋梁、公園内を通る高架橋、トンネルから続く擁壁という異なる構造体を一括してデザイン対象としている。応募数は29作品、2次審査に残ったのが6作品であった。審査委員は6名である。

今ひとつは広島市が主催した「平和大橋歩道橋デザイン提案競技」で、公告が平成20年9月19日、2次審査によって最優秀案が決定されたのが平成21年3月4日である。平和大橋を挟んで上下流にそれぞれ橋長約85m、93mの歩道橋と橋詰の広場のデザイン提案を求めた。応募数29作品、2次審査に残ったのは6作品で、仙台と全く同じ数字であったことには、本原稿執筆時まで気がつかなかった。審査委員は7名であった。

これらは鉄道橋と歩道橋、また規模が全く異なる事例であるが、共通点もある。それを踏まえながら、橋梁のデザインコンペの意義と課題について以下に順に記していきたい。

2. デザインの対象

いずれの場合も橋だけを提案の対象としていない。仙台においては一連ではありながらも通常は別々に取り扱われる構造物を一括で対象としたことに加えて、高架橋が通過する部分である公園についても、そのランドスケープデザインを応募者が提案している。広島においては、平和大橋をはさんで上下流に一つひとつ存在する橋とそれらの橋詰広場のデザイン、つまりアーバンデザインとしての橋の在り方を求めている。質の高い橋を求めれば、隣接構造物や周辺空間と切り離して考えることなどできないためである。しかしその一方で、コンペで提案された内容の実現が担保されていない部分もある。仙台では公園のデザインは別事業として進められ、また広島では下流側の橋についての事業は未定である。すべての空間や構造物を同一設計者による完全な一括事業とすることは現実的には困難であり、また問題がなくはない。コンペの過程で提案されたデザインに対する敬意が、関連事業のなかで如何に引き継がれていくかであろう。

3. デザイン要件の議論

どこまでのデザインを求めるか、何を求めるかは、審査委員会で議論される。仙台の場合ではとくにこのプロセスは重視され、また詳細に公開されていた。そこでは、この場所、このプロジェクトにとって何が重要であるかという対象案件についての議論と同時に、誰がデザインするかという設計者の議論（応募資格）、そして、実現性をどのように担保し評価するかという点が議論される。審査委員会と主催者の共同作業といえるこのプロセスが、両者にとってコンペの中で最も重要であるように思われる。そしてその結果は、応募要項として示されるコンペの趣旨から提出要求資料のフォーマットまでのすべてに現れる。

4. 市民への情報発信

地方自治体が主催し、またそれぞれの街で極めて重要な場所におけるプロジェクトであることから、おのずと地域住民の関心は高まる。また、しっかりとプレゼンテーションされた応募案は、市民の目にもわかりやすい。応募案の展示、二次審査の公開プレゼンテーションはどちらの例でも行われた。こうした関連企画が適切で広い効用を有するものとなるかどうかは、主催者の能力による。対象橋梁のデザインを得るための方法としてのみコンペを捉えているのか、あるいは、地域のまちづくりや社会資本整備としてみた場合の意義や戦略を

キーワード 橋梁, デザインコンペ, デザイン体制, 土木文化

連絡先 〒169-8555 東京都新宿区大久保 3-4-1 早稲田大学創造理工学部社会環境工学科 TEL 03-5286-8093

しっかり認識しているかが、この部分に端的に現れてくるといえよう。少なくとも、デザインコンペは、橋をはじめとする土木構造物や公共空間への関心と愛着をはぐくむ非常に有効な機会であるという認識は欠かせない。また、応募も審査もきわめて知的なエネルギーを費やす仕事であるとの認識から、関係者全員に対するレスポンスに根差した運営が求められる。一方、市民が案を選ぶプロセスにどこまで影響を及ぼすかという問題がある。仙台では選定プロセス自体に市民の関与を組み入れることも一時検討されたが、中途半端な関与は大きな混乱を招くとして切り離れた。対象構造物の特質などに応じて、徹底した議論が必要であろう。

5. 応募者の負担

以上のようにデザインコンペは様々な意義を有しているが、その一方で非常に大きな問題として、応募者の負担の大きさがある。特に実施を前提としたコンペではかなりの精度での設計と照査を必要とする。チャレンジングな提案をしようとするれば、なお一層の負担が生じる。この負担が適切に報われる状況は現在のところない。たとえ最優秀賞となって実施への設計契約を結んだとしても、対象構造物の特性によっては、通常よりも手間隙のかかる設計行為のために利益を生まない場合もあろう。応募者が多大な負担を負いつつも、なおデザインコンペに応募しようというインセンティブを持つようにするための方策が早急に打たれなければならない。一定以上の評価をされた提案への適切な報酬支払いもあるが、入賞という実績が、個人としても特定された設計者の技術力、デザイン力として正当に評価され、他の仕事に反映されることがより重要と考える。詳細設計での設計者の変更など言語道断であり、また、コンペの過程で公開されたデザイン案の盗用に近いことがまかり通るような風土だけは排除すべきである。そして竣工の暁には関係者全員でその喜びと達成感を分かち合える機会の設定を忘れてほしくない。

6. 主催者の負担

そもそも通常とは異なる方法であり、様々なリスクを孕むデザインコンペを実施する主催者にも、大きな負担がかかる。行政組織の中でこの仕事が明確に位置づけられ、十分な事務局体制、議会も含めて全庁的理解が担保されていることが必要である。そのためには首長の意志、そして市民の支持が重要となろう。その点からも、デザインコンペはまちづくりにおける戦略的取り組みであるという観点からの企画が必要と考える。何を対象としてどのような審査員、事務局体制でコンペ行うのかという、スタートまでの議論の蓄積が重要となる。

7. 実施までの過程

コンペでは最終審査で一つの提案を選ぶことで、形としては終了する。しかし、プロジェクトはそこから始まる。詳細設計の契約は、最優秀作品提案者と主催者の関係を受注者と発注者の関係に変える。実現の過程での設計変更のプロセスに対して、第三者として審査委員が見守り適切な助言をすることは必須であろう。さらに続く施工者の選定や現場監理、コスト管理といった竣工までの長いプロセスの中で、コンペを始めた原点、多くの案が競ったときの緊張感、選定された案への敬意を継続させていかねばならない。それにはやはり最終ユーザーである市民の応援と、プロフェッションとしての倫理観が必要であろう。そのためにもプロセスの透明性の確保は必要条件となる。

8. 橋の文化の醸成のために

橋のデザインコンペは、橋のデザイン文化を醸成するプロセスであると捉え、様々な関係者の情熱とサポートのなかで育てていかなければならない。そのためには、個々のコンペの記録を質の高いドキュメントとして残すこと、これらに基づいた議論を続けていくことが必要であると思う。コンペだからといって特別なこと、超法規的措置を取るというのではなく、現在の橋の世界を取り巻く様々な問題の解決の機会として、デザインコンペを考える必要がある。橋のデザインコンペが最終的に有する意義とは、技術、知恵、倫理といったものが尊敬される社会の構築への貢献であるからである。

参考文献

- ・以下の特集に多くの報告と論説が見られる。「特集 デザインコンペティション」橋梁と基礎 Vol.41, 2007.8
- ・菊谷正巳他「橋梁設計競技の計画と実施」土木学会 景観・デザイン研究講演集 No.3 CD-Rom, 2007.12