

都市再開発と橋梁景観

中部大学 正員 塩見 弘幸

1. はじめに

都市再開発は、都市構造の再編成の必要性、土地利用の高度化、都市の防災構造化等が主たる動機で実行される場合が多い。ここではさらに範囲を広げて、いわゆる町おこし、村おこしといわれる開発、リバーフロントやリゾート開発等も範中に含める。さて橋梁景観については「景観」という言葉の受取られ方が、その人の立場によって微妙に異なり、議論の場でもかみ合わない場面が多々見受けられる。土木学会の年次学術講演会においても第Ⅰ部門に構造景観、第Ⅳ部門に景観工学のセクションが設けられているが、過去の発表内容を見ると必ずしも明白に区別されているとはいえない。「橋梁景観」について図1のように概略的に整理してみると、図中の1-1、2-1は第Ⅰ部門で他は第Ⅳ部門で論じられる性質のものであると考えられよう。もちろんこれらが独立しているわけではない。

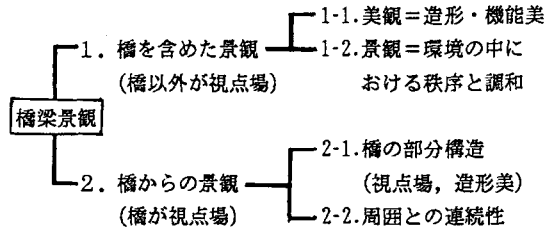


図1 「橋梁景観」の視点

本報告は都市再開発における橋梁景観について、主として図1の1-2および2-2に関係する最近の事例調査の結果から問題点を抽出し考察するものである。なお、写真は紙面の都合で割愛し、講演当日に示す。

2. 事例調査

文献1)では主として優れた景観例をヨーロッパ6ヶ国に求め紹介したが、今回は失敗あるいは不成功と思われる事例を中心に報告する。対象は筆者が最近実地調査したイギリスおよび日本の諸都市の河川橋梁の事例に限った。修景を実行する場合、a)何らかの意図をもって行う場合、b)全く無関心およびc)実行不能の場合などが考えられる。したがって事例を1)景観創出、2)景観保存、3)景観修復、および4)無関心（実行不能も含める）の4例に分類して述べる。また、修景の真の意図は関係者にしか分からない部分も多いので、ここでは筆者の推定によるところが大きい。

2-1. 景観創出

橋の出現によって新たな景観が創出される場合を扱う。したがって橋梁がランドマークやシンボルとなることが多く、また、町おこし・村おこしの一つの演出効果に利用される場合もある。長大橋の場合、最近では造形的にも環境との調和についても十分に検討されるようになり、優れた橋梁の出現が見られるが、（写真1）の例は遠景としてのランドマークとしては成功しているが、橋と取り付け道路、あるいは橋梁間の視覚的連続性が良好でなく、橋の視点場として設けられた広場からの中景・近景の景観が破壊されている。シンボルとしての橋の失敗例には、シンボリックにすることにとらわれ過ぎ、奇異なデザインの橋の出現が逆効果になることが挙げられる。この場合、その土地の名物・名産等をモチーフにした場合が多く²⁾、地域住民には結構歓迎される傾向がある。しかし、洗練されていないデザインは地元の人々にもやがて飽きられることになる（写真2）。以上は橋自体のデザインに関係することなので、図1の1-1に属する問題であるといえるが、基本計画あるいはコンセプトの決定段階で検討をしなければならない事柄もあるので取り上げた。

次に橋自体のデザインは悪くはないのだが、環境と調和していない例を挙げる。小規模な下路のアーチ橋で架橋地点の川幅は狭く、その両側の道路幅も広くない。したがって文献2)でも述べたように、このような場所に下路橋を安易に架けると、繁雑な町並みの景観が出現することになる（写真3）。

2-2. 景観保存

すでに定評のある景観を護るためにデザインされる場合であるが、無理な同調が逆の効果を生じることもある。復元された城（完全な復元ではない）へのアプローチの橋で、城の景観に合わせ木橋風に仕上げられている。地域住民にアンケート調査をした結果、完成後間もないこともあるのか、概ね満足されているようである。しかし、天然木の板に模したコンクリート板や鋼板の使用等が、それらの劣化に伴い化けの皮をはがれ、この人気がいつまで続くかはなほ心配される（写真4）。同様な例として、著名な神社の側に架かる小さな桁橋を挙げる（写真5）。橋自体が老朽化し架け換えられる場合も多いが、古典的な橋は保存したいものである。イギリスでは財政的な側面もあるのだろうが、実に多くの古典的な橋梁が補修・補強され現役として活躍している（写真6）。

2-3. 景観修復

都市再整備の一環として橋梁の一部が修復される場合も多い。修復される項目の自由度は少なく、例えば桁橋では桁の塗装、親柱・高欄の塗装や改修、歩道の舗装等に限られる。主として近景やテクスチャに関係するが、手軽に修復することができるために失敗例も枚挙に暇がない。修復したことを証明するかのようになり、目立った色彩を施し、消極的な方が好ましいものを積極的な橋に換えてしまった例（写真7）。一つの都市河川にいくつかの橋が架かっている場合、橋梁群としての修復計画が曖昧で、他橋とのバランスを無視し、一橋一橋にエネルギーを注ぎ込んだ結果、橋を眺めながら川沿いを散策すると疲れてしまうような例（写真8）。車両の交通量が多く歩道が無く歩行困難な橋梁は、近景やテクスチャに無縁の橋といわねばならないが、親柱や高欄に陶器を貼付した例（写真9）もある。

2-4. 無関心（財政上あるいは地形上実行不能の場合も含める）

橋梁景観という言葉が使われ始めておよそ10年が経過し、関係者の関心も大いに高まり、マニュアル類の刊行、優れた施工例が多く見受けられることから、特に造形美については関係者の間に良好なものを創る意識と努力さえあれば、ほぼ満足する結果が得られるのではないと思われるまでになった。しかし、財政的な面からか相変わらず無関心と思える橋が架けられている例もある。小さな河川の一連の橋梁群で、10余橋が工場製作の複合構造のプレビームを用いた橋である。この橋梁群に2、3種類の形式の高欄と8色に及ぶ色彩の組合せが施され、まるで色彩に関する実験場の感を呈し、神都に似つかわしくない景観である（写真10）。写真8の例と好対称をなしている。次に視点場について考える。路線の選定が悪いのか、送電線鉄塔の配置計画が悪いのか、安定した視点場が得られていなく、車の進行に伴い突然開けてくる吊り橋を含めた雄大な景観が損なわれている（写真11）。水辺の開発において、橋梁自体の構造は川辺を散策できるように工夫されているのだが、リバーサイドウォークが途切れている例（写真12）。また、高い護岸や金網で遮られているため良好な視点場が得られない例（写真13）等がある。

3. まとめ

事例調査結果から失敗や不成功の原因を考え以下にまとめてみた。

1) 再開発があまりにも部分的、重点的で連続性に欠け、非再開発地域との景観の落差が大きすぎる。2) 全体的な計画（単に橋梁の架設位置や形式の計画だけではなく、路線計画あるいはもっと基本的な計画）の段階で橋梁関係者の参画がない。3) 美に対する感性は誰もがもちあわせているため、「景観設計」の入口は比較的広く組し易いと考えられがちである。しかし「目利き」できる人材の参画が必要であり、そのような人材の養成が重要であろう。次に技術的な観点から、4) 単体としてはまとまっても、構造的あるいは視覚的に不連続である。2) 表現があまりにも直接的で洗練されていない。

参考文献：1) 塩見「西ヨーロッパの都市と橋梁景観」橋梁と基礎、Vol. 24, No. 11, 1990。2) 塩見・菊池「小規模橋梁に関する景観設計について」橋梁と基礎、Vol. 23, No. 3, 1989。3) 塩見他「歩道橋の景観に関する市民の意識」土木学会中部支部研究発表、平成2年3月