

専門家ワークショップによる郊外地道路デザイン指針づくりの試み

(株) フジタ	正会員○ 佐々木 宏樹
(株) 建設材料試験所	正会員 澤田 俊明
徳島大学工学部	フェロー 水口 裕之
徳島大学工学部	正会員 山中 英生

1. はじめに

景観を考慮した土木デザインの必要性は広く知られ、多くの試みがみられるようになってきているが、必ずしも望ましいデザインとなっていない傾向が指摘されている。

そこで、本研究では、望ましい土木デザインを具体化するための留意点を整理することが急務であると考え、それを作成していく手法として、多分野の専門家によるワークショップ（以下、WSと略記）方式という新しい方法を試みた。

2. WSの構成と概要

表 - 1 に専門家グループメンバー構成を示す。このWSでは、都市近郊での活発な整備が進んでいる郊外地の道路デザインを対象とし、表 - 2 に示すような流れで作業を行った。現地視察した路線は、いずれも吉野川北岸に位置する4つの郊外地の新設道路の徳島空港線、板野川島線、徳島鳴門線、鳴門池田線である。WSは、全部で6回で、延べ参加人数は75名、1回あたりのWSの時間は、約3時間程度であった。

3. WSの成果

専門家WSにより、植栽、ガードレールなどの道路付帯構造物に関するものから、デザインの計画コンセプト、設計発注のシステム、市民参加、景観の認識度など、様々な角度からの問題点が抽出された。そして、これらを分類整理して、構造物そのものや付帯施設の「形」、線形や構造の「空間」、植栽などの「緑」、「生物」「材料」「沿道」「色」「時間」「デザインコンセプト」「計画のシステム」の10分野が設定され、合計58のキーワードが抽出された。キーワード一覧を表 - 3 に示す。このうち、38のキーワードについてデザイン指針が個別に検討された。デザイン指針の例を表 - 4 に示す。

4. 考察

最終回に実施したアンケートから図 - 1 に示すように、ほとんどのメンバーがWSにおいて、それぞれの専門的立場からの意見を主張でき、結果に満足していることがわかった。

WSの運営においては、図 - 2 に示すように、キーワード集作成のワークショップの回数、人数、間隔には問題が少ないことがわかった。メンバーの専門性では、生態、環境、造園、社会学、心理学の分野からのアプローチが不足との指摘があり、メンバー構成に再考の必要性がある。議論形式や時間に関しては、議論時間がやや少ないこと、単調な形式の議論であったことに課題が残っている。事例観察量については、各30

表-1 メンバー構成

所属	行政	大学	民間
専門	県	市	工学
人数	2名	2名	4名
			4名
			1名
			1名
			1名

表 - 2 ワークショップの概要

回	日時 ／参加人数	目的	主要プログラム
1	1996.10.28 18:30～21:00 11名	土木景観に関する問題点の抽出	土木景観に関する問題点や改善点を抽出する、視察会の参考とする郊外地道路の良い事例及び悪い事例を抽出する両課題をぐる一歩ずつKJ法にて行った。
2	1996.11.16 10:00～16:00 14名	郊外地道路の現地視察と問題点の抽出	事例を視察すると共にメンバーによる議論によって、様々な視点から郊外地道路に潜む特徴や問題点を明らかにする、視察対象路線の徳島空港線、板野川島線、徳島鳴門線、鳴門池田線の視察と路線関係者の説明を行った。観察した路線について、共通するあるいは独特である問題点や評価できる点を2グループ(各7名)によるKJ法にて抽出した。
3	1996.11.28 18:30～21:00 12名	前回をふまえて郊外地道路における景観キーワードの抽出	郊外地道路における景観キーワードを抽出。キーワードを全員のKJ法で抽出し、さらにキーワードを分類した。
4	1996.12.14 14:00～17:00 13名	景観キーワードに対する土木デザイン指針の策定	郊外地道路のデザインキーワードに係る指針の作成を2グループに分かれ、グループごとに5.6個をキーワード群から選択し、指針を書き込み、さらに、参照する事例、ラフデザイン等のイメージ画を書き込んだ。次にグループ発表によって、全員による検討を行い、書き足しを行った。
5	1997.1.16 18:30～22:00 13名	景観キーワードに対する土木デザイン指針の策定	残りのキーワードについて郊外地道路の景観キーワードに係るデザイン指針の策定を行った。さらに、全体の策定指針についての検討を行った。
6	1997.1.30 18:30～21:00 11名	WSの運営の評価と反省と策定結果の評価と反省	WSの運営及び策定結果について、アンケートを行い、その結果によって本WSの評価と反省を行った。

分間ずつの4路線では、少ないと感じていることがわかった。

また、検討度は、図-3に示すように、問題点の抽出、キーワードの抽出に関しては、高い評価が得られているが、キーワード間の関連性や整合性が弱いこと、デザイン指針の内容については、個人的意見のレベルに留まっているという指摘もあり、再考の必要性があることがわかった。

図-1 アンケート結果(貢献度について)

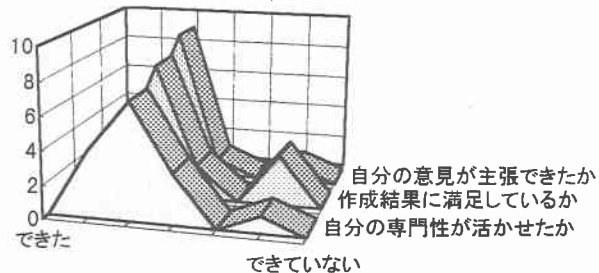


図-2 アンケート結果(WSの運営について)

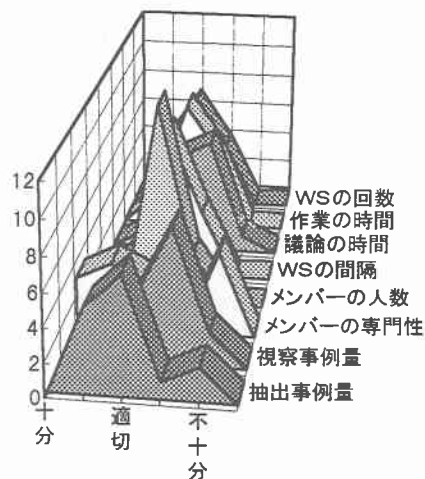
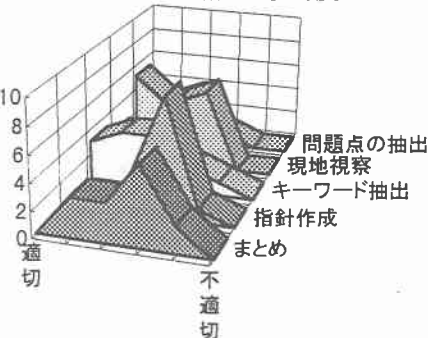


図-3 アンケート結果(検討度について)



5. おわりに

専門家WSの導入によって、多様な専門的視点により、短期間で郊外道路景観の問題点を明らかにできた。ガイドラインとしての完成度には課題が残されているが、具体的な景観デザインキーワードを抽出でき、チェックリスト等、実務での利用も可能であると考えられる。今後は他分野の土木施設への適用を通じてよりよいデザイン指針づくりの方法を検討していきたい。

表-3 キーワード一覧

A 形 構造物	C 線 植栽	I デザインコンセプト(何を デザインで表現するか)
1. 隙線、境界線	1. 植栽の維持管理	1. 空のデザイン (作らない、飾らない)
2. 切り土斜面	2. 植栽デザイン	2. 安直なデザイン(地域 文化の表現方法との関 連)
3. 擁壁	3. 季節のデザイン	3. 参加のデザイン(ユー ザーの関与、周辺住民、 圏域のドライバー)
4. 付帯施設	4. 環境負荷LCA	4. 図と地のわかまえ
5. モニュメント	D 生物	5. コストバランス
6. 電話ボックス	1. 生態及び生態系 エコシステム	6. 連続性(統一性) (素材、材料の統一性、調 和)
7. バス停	2. 生活者とのかわり (生活道路、快適な道路)	7. 変化(シークエンス)
8. 信号のデザイン、柱	3. 音(サウンドスケープ)	8. デザインの調和
9. ポケットパーク	E 材料	9. デザインの統合性
10. 道路休憩施設	1. 材料(本物、偽物)	10. 突出しないデザイン
11. 電柱、電線	2. エージング	11. デザイン コミュニケーション
12. 水路、排水路	F 沿道	J 計画のシステム
13. 防護柵、ガードレール	1. 沿道一体整備	1. システム(体制、引継)
14. ガードパイプ	2. 沿道土地利用	2. 行政の縦割り
15. 目隠し	3. 道路との相互関係	3. 路線選定の理由 (ロジック)
16. フェンス	G 色	
17. サイン	1. 色彩(舗装の色等)	
B 空間	2. 色の障害物 (広告、サイン)	
1. 構造規格、線形、直線	3. 夜景 (照明を中心に、 光のデザイン)	
2. 人のスペース	H 時間	
3. 人との関係	1. 施設の維持管理	
4. 道路の線形	2. 時間のデザイン (時を経た時のデザイン)	
5. 道路幅員	3. 変化のデザイン (線形、季節 気候、エイジング)	
6. 道路幅員		
7. スケール		
8. 坑口、高架下		
9. 横断構成		
10. ローディングスペース		
11. 路肩のデザイン		
12. ハンプ/ゲート、狭さ		
13. 公共施設等 との一体整備		
14. 道路の高さ		

表-5 デザイン指針作成例1

B-9. 路肩のデザイン

- 1) 自然の柔らかい路肩に生物の生息空間があること
- 2) 自然の柔らかい路肩は人の心をなごませること

良い事例

- ◎県外 北海道のソフトショルダー
- ◎県内 市場町のソフトショルダー
- ◎国外 ロンドン国道のソフトショルダー

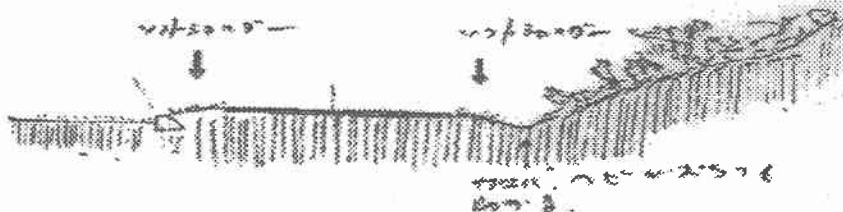


表-5 デザイン指針作成例2

I-2 安直なデザイン(地域文化の表現方法との関連)

- 1) 平面的な絵・大きな絵は屋外に不自然である
壁を修景すべきなのか? 何も描かれていない壁面でのよいのでは?
- 2) 「道」に不自然なもの・直接的表現・郊外に不自然なものを造らない

良い事例

- ◎オーストラリアの公園小さな七宝焼きのタイル板を埋め込んである

悪い事例

- ×徳島鳴門線(蓮の花、レンコンの輪切り、桜一絵ペイント)
- ×板野川島線(高速トンネル口のペイント)

