

シビックデザイン訪欧調査団に参加して

播本 章一

昨今、シビックデザインの必要性が叫ばれている。しかし、実際にデザインされたといえるものはなかなか少ない。またその導入手法も手探りの状態である。そのような時期に調査団に参加して、シビックデザインの先進国であるヨーロッパのいくつかの国を訪れる機会があったので、そのときの様子を報告する。

はじめに

最近、景観設計とかシビックデザインといった言葉をよく聞くようになった。橋梁の世界でも、橋面舗装や高欄、桁の彩色などに景観的な配慮をされることが多くなった。

このような時期に、財団法人国土開発技術研究センターにより「シビックデザイン訪欧調査団」が企画され、たまたまこれに参加する機会を得たのでここに報告する。

今回の訪欧調査団は、団の名前のとおりシビック・デザインの調査であるから、調査団のメンバーには、我々が日頃付き合い合っている堅苦しい技術者ばかりでなく、デザインの先生や女性デザイナーも参加した。いや、むしろそういった人々が主体の調査団であった。我々とは肌合いの違う、これらデザイナーの人々と2週間行動を共にしたことは、異職人間の交流という意味でも非常によかった。

調査日程としては、公式訪問先も多く、また相手の対応が熱心であったこともあり、時間的に非常にハードなスケジュールであった。しかし、天候には恵まれた。最初の訪問地パリのシャルル・ドゴール空港へ着陸した時には、小雨にけぶっていたのが、バスで市内へ向かう途中で晴れ上がり、以後は、パリからメッツ経由ストラスブールへ向かうバス旅行の間が、降ったり止んだりした以外は大阪へ帰り着くまで晴天であった。これも、日頃の行いのよさと自賛しているが、なんといってもこの調査では天候に恵まれたのが一番有り難かった。

1. 参加者および日程

今回の調査団のメンバーは次の22名であった。

団 長

中村 英夫 (東京大学工学部土木工学科教授)

団 員

中村 良夫 (東京工業大学工学部社会工学科教授)

伊藤 清忠 (東京学芸大学教育学部
美術教育学科教授)

佐藤 邦夫 ((有)感性マーケティング研究所
代表取締役所長)

藤原まり子 ((株)博報堂生活総合研究所客員研究員)

筒井 信之 ((株)創建コンサルタント代表取締役)

林 美樹男 ((株)創建コンサルタント
都市環境部課長代理)

篠田 公夫 (日本建設コンサルタント(株)
技術四部部长)

栗本 典彦 ((株)オリエンタルコンサルタンツ
取締役)

久保田 穰 ((株)建設技術研究所文化技術本部部長)

伊藤 親直 (日本工営(株)第二土木技術部次長)

播本 章一 (駒井鉄工(株)常務取締役)

磯 光夫 (川田工業(株)技術本部中央研究室主任)

大塚 勝 ((株)横河橋梁製作所
技術本部設計部部長)

柳屋 健治 (鹿島建設(株)
土木設計本部企画管理室室長)

江口 薫 ((株)熊谷組土木本部土木設計部主任)

内野 英宏 (富士PSコンクリート(株)
東京支店技術部土木設計課主任)

酒井 博士 (PSコンクリート(株)
大阪支店技術部設計課主任)

事務局長

村上 順雄 ((財)国土開発技術研究センター理事)

事務局

上野 俊司 (株)オリエンタルコンサルタンツ
総合計画部課長)

清水 拓子 (前)田屋外美術(株)
開発部総括調整室室長)

(水野 孝 (前)田屋外美術(株)取締役) 交代)

友寄 孝 ((財)国土開発技術研究センター
研究第二部副参事)

また、次のような日程で調査を行った。

- 4/24 (火) 成田発
- 25 (水) パリ着
- 26 (木) パリ滞在 フランス公共事業省
- 27 (金) パリ発
メッツ メッツ市建設部
ストラスブール着
- 28 (土) ストラスブール滞在
シュバルツバルト (西独) 方面
- 29 (日) ストラスブール発
チューリッヒ着
- 30 (月) チューリッヒ滞在
チューリッヒ州政府
- 5/ 1 (火) チューリッヒ発
オーバーアマガウ着
- 2 (水) オーバーアマガウ発
ミュンヘン着 ミュンヘン市役所
- 3 (木) ミュンヘン滞在
バイエルン州内務省最高建設局
- 4 (金) ミュンヘン発
アムステルダム経由
ロッテルダム
ロッテルダム市役所
ライデン着
- 5 (土) ライデン滞在
アムステルダム市特別開発公社
- 6 (日) ライデン滞在
- 7 (月) ライデン発
アムステルダム・ヘルシンキ経由
- 8 (火) 成田着



写真-1 テット・デファンス

2. パリの改造

1979年までに定められた都市計画の基本方針が、'81年以降のミッテラン政権下で大きく夢を膨らませ、'89年のフランス革命200年記念に向けて「グラン・プロジェ」と呼ばれる巨大プロジェクトの下でユニークで巨大なモニュメント的な構築物が姿を現していた。

ラ・デファンス地区は新しい事務所地区として、人工地盤上の広大な広場とそれを取り巻くユニークな建物群で構成されており(写真-1~3)、そのバランスは見事なものであった。このデファンス地区の中心となっているのは、テット・デファンス(デファンスの頭)あるいはグラン・アルシェ(巨大アーチ)と呼ばれる巨大な方形のアーチである(写真-1)。一辺110メートルの正方形の板、三枚で構成される現代の凱旋門である。この中で'89年のサミットが開かれた。さらに、このテット・デファンスのすぐ横に直径40メートル高さ400メートル(90階建て)のデファンスのタワーが建てられることになっており、しかも、このうち80階までが事務所階で、その他レストランや会議場などができるということで驚きである。

セヌ川のほとり、ベルシー橋のたもとにグラン・プロジェの一つとして建てられた大蔵省新庁舎(写真-4)がある。セヌ川右岸の高速道路を跨いで、セヌ川の中まで張り出したユニークな建物で水上からも直接アクセスができるようになっている。ルー



写真-2 ラ・デファンス地区



写真-3 ラ・デファンス地区



写真-4 大蔵省新庁舎



写真-5 ルーブルのピラミッド

ブル宮の一角を占めていた大蔵省をここに移すこと
によって、その跡を美術館として活用し、また40箇
所に分散していた各部署をここに統合するそうであ
る。

ルーブルの大ピラミッド(写真-5)も単体として
の構造物は素晴らしいが、周りを取り囲む旧い石造
りの宮殿との違和感があるのは否めない。しかし、ガ
ラスの壁面に写る景色や、ガラスを透かしてみる宮
殿などが新たな景観を醸していることも確かである。

セーヌ川の下流グルネル橋からミラボー橋付近は
工場や倉庫を整理して、新しく住居地区として開発
された地域である。その中でも、ミラボー橋近くの
クラシックな建物を模したアパートを集めた地区(写
真-6)と、ユニークな建物ばかりを集めたグルネル
橋に近い地区(写真-7、8)と際だったコントラス
トを示していた。



写真-6 ミラボー橋付近



写真-7 グルネル橋付近



写真-8
グルネル橋付近

3. セーヌ川の橋

パリ市内のセーヌ川には多くの橋が架けられてい
る。石造りであれ、メタル橋であれアーチ橋が圧倒
的に多い。しかし、どれ一つとして同じイメージを
受けるものはない。石造りアーチ橋のうちポン・ヌ
フ、ポン・マリー、ポン・ロワイヤルなど一部は17
世紀の建造であるが、大部分の石造りあるいは鋳鉄
製のアーチ橋は19世紀か20世紀初頭に建造された

ものである。20世紀後半に架けられたものとしては、
アルマ橋、グルネル橋などの鋼桁橋と一部石造りアー
チ橋で再建されたものがある。

石造りアーチにおいても径間数、ライズ比、アー
チを形成するブロックの大きさ、またスパンドレイ
ルの利用の仕方などそれぞれに特徴があって楽しめ
る。

メタルのアーチ橋においても鋳鉄製のアーチリブ
と組み合わせて種々に工夫されたスパンドレイルの
形状が素晴らしい。また鋼製のアーチ橋でも連続アー
チあり、3ヒンジのアーチあり、スパンドレイルプレ
ーストアーチなどあり、現在のように力学的合理性を



写真-9 オステルリッツ鉄道橋



写真-10 シュリー橋

求めた結果、アーチ橋ではアーチリブの上に床組みを支える垂直材を設けただけの単純なものになっているのとは大違いである。

セヌ川の上流、パリ・グラン・プロジェの一つとして建設された新大蔵省に近いオステルリッツ鉄道橋（写真-9）は片持ち部分を持った3ヒンジのブレーストリブアーチ橋である。非常に堂々とした外観を呈していた。

サン・ルイ島の最も上流に架けられているシュリー橋（写真-10、11）は、1876年に架けられた鑄鉄製のアーチ橋で、サン・ルイ島を間に挟んで3径間のアーチと単径間のアーチが続いている。格子状のスパンドレイルがシンプルで非常に美しかった。また、床版が小さいブロックで造られたアーチで形成されていたのには驚かされた。

サン・ルイ島とノートル・ダム寺院のあるシテ島を結ぶサン・ルイ橋（写真-12、13）はこの付近で



写真-11 シュリー橋の床版

は珍しい鋼箱桁橋であった。単径間で、コンクリート床版であった。

シテ島の右側水路にあるアルコル橋（写真-14）とノートル・ダム橋（写真-15）は共に単径間の鑄鉄製アーチ橋で、アルコル橋のスパンドレイルは細い



写真-12 シテ島（ノートルダム寺院）
左・アルシュヴェシェ橋 右・サン・ルイ橋



写真-13 サン・ルイ橋



写真-14 アルコル橋



写真-15 ノートル・ダム橋



写真-16 ポン・ヌフ



写真-17 修復作業中のポン・ロワイヤル

丸鋼をラチス状に組んで床組みを支持している。ノートル・ダム橋は現在のアーチ橋に近い垂直材で床組みを支持した形ではあるが、装飾的な要素が強い。装飾的であっても形状、色彩共に派手さはないのでしっとりとした落ち着いた雰囲気を出している。

少し下流に下ると荘重な感じのポン・ヌフ（写真-16）がシテ島を貫いてセーヌの兩岸を結んでいる。バルコニーを持った非常に装飾的な石造りアーチが重々しく座っている。ポン・ヌフからさらに橋を三つ下流に下ったところにポン・ロワイヤル（写真-17）があるがサン・ルイ島に架かるポン・マリー（写真-18）も含め、17世紀に架けられた3橋が、アーチを形作っているブロック石などの角の欠け落ちたところなどが丁寧に修復されており、しかも、その修復したところも目立たないように古びた感じを残しているのには感心させられた。ポン・ロワイヤル



写真-18 ポン・マリー

は現在修復中であった。

このポン・ヌフのすぐ下流、シテ島をはずれたところにポン・デザール（写真-19～21）がある。上下流の石造りアーチ、特に上流にある荘重なポン・ヌフに比べこのポン・デザールが余りにも軽快なので目立った存在である。7径間の鋼製アーチであるが、歩道橋というせいもあって、か細いという感じがするほどのスレンダーな部材できている。床版は木で造られており、橋面にはベンチも設けられて憩いの場となっている。ポン・デザールの右岸側にはルーブル美術館がある。

チュイルリー公園とオルセー美術館を結ぶように架かっているのがソルフェリーノ歩道橋（写真-22、23）である。古い鋼製トラス橋で側面だけはアルミのモールでカバーしてあるが、そのカバーもかなり傷んでおり、下から見上げると腐食した鋼トラスが



写真-19 ポン・デザール



写真-20 ポン・デザールの橋面
正面はルーブル美術館



写真-21 ポン・デザールの取付部



写真-22 ソルフェリーノ橋

むき出しになっている。美しいセーヌ川の橋梁群の中になんとも表現しがたい醜悪な形でいつまでも残されているのは理解に苦しむ。

このあたりの考え方が、利用価値の減ったものは取り壊して、あるいは改造して有効な活用を図るというスクラップ・アンド・ビルドを積極的に進めている中でも、使えるものは旧くても、外観が悪くても、機能が満足している間は使うという徹底した考えのようである。

アンバリッドの正面にあるアレクサンドル三世橋(写真-24、25)は3ヒンジの鋼製アーチ橋で、四隅にある塔柱と橋桁などの壮麗な飾りで有名である。フランス革命200年祭ということで、塔柱上の像は



写真-24 アレクサンドル三世橋



写真-25
アレクサンドル三世橋の塔柱



写真-23 ソルフェリーノ橋の下面

元の金色に塗り替えられ、非常にきらびやかになっていた。

エッフェル塔のすぐ下流にあるビラケイム橋(写真-26、27)は地下鉄と道路の2層橋である。パリ市内ではビラケイム橋と上流のベルシー橋(石造りアーチ)が2層橋で、いずれも上層が地下鉄である。ビラケイム橋はカウンタースパンのある鋼アーチ橋で、アーチリブの数箇所を溶接で補強してあった。また鉄道の下になる部分のスラブだけが鋼床版になっていた。

泊まっていたホテルニッコウのすぐ前にグルネル橋(写真-28、29)があった。これは新しく架け替えられた鋼プレートガーター橋で、センタースパンが非常に短い3径間連続桁である。このセンタースパンのところが中洲になっているが、ここにニューヨークにある自由の女神の像のオリジナルが立っている。



写真-26 ビラケイム橋



写真-27 ビラケイム橋の下面
(溶接補強が見える)



写真-28 グルネル橋



写真-29 自由の女神とグルネル橋

グルネル橋の下流に架かっているのが、歌で有名なミラボウ橋（写真-30）である。ミラボウ橋はカウンタースパンのある、3ヒンジのスパンドレイルブレストアーチである。この橋もアレクサンドル三世橋、ピラケイム橋などと同じように、ヒンジ部および橋脚部分に素晴らしい彫像が置かれている。



写真-30 ミラボウ橋

4. ストラスブール

フランスの東北部、ライン川を挟んでドイツと国境を接するのがアルザス地方である。このアルザス地方の首都がストラスブールである。ここはストラスブールの大聖堂、ラ・カテドラル（写真-31）で有名である。大聖堂の塔は本来、双塔となるべきところが建設途中で傾いてきたため、片塔で完成させた（14世紀後半完成）ということだそうで、この塔の高さ140メートルは、19世紀まではキリスト教世界で最高を誇るものであったとのこと。



写真-31 ラ・カテドラル

ストラスブールでは旧市街を囲むように、イル川から引いた水で運河が巡らされており、至る所に美しい小橋梁が架かっている。コルビュー橋（写真-32）やサン・マルチン橋（写真-33）などに用いられている石は、このアルザス地方で産出されている石で、市内の石造建築物のほとんどにこの石が用いられている。運河の岸にはトーイング・パスの名残

と思われるプロムナードが整備されていて、水と橋と街を観るのには非常に具合が良かった。

コルビュー橋とサン・マルチン橋の間にマルチン・ルター橋（写真-34）が架かっていた。これが鋳鉄



写真-32 コルビュー橋



写真-33 サン・マルチン橋



写真-34 マルチン・ルター橋



写真-35 マルチン・ルター橋

のパイプアーチ橋であり、このような橋に出会えるとは思っていなかった。この橋を見つけたときには非常に嬉しかった。このアーチリブは、半割りのリブ付きパイプを、ボルトで綴じて筒状にしたものである。長さ方向には、3メートル程の長さの内外の半割り部材を、部材長の半分ずらして繋いでいた。写真-35に外側部材の継ぎ目が見えるが、継ぎ目と継ぎ目の真ん中にある節のところに内側部材の継ぎ目がくるようになっている。スパンドレイルにはディミニッシング・リングが用いられているが、リングとリングを水平棒で繋いでいるのは珍しい形である。また、床版は写真-36にみえるように鉄筋コンクリート床版になっていた。



写真-36 マルチン・ルター橋の床版

ストラスブール市内に写真-37のような横断歩道橋が架けられていた。我々の視察行程で観察した中には、いわゆる日本的な横断歩道橋（横断歩道橋は

架けられているが、歩行者は面倒臭いからつい道路を横断してしまう、そのような場所に架けられた横断歩道橋）は皆無であった。我々が見た歩道橋は、それが無ければ道路を横断する手段が無いようなところにしか架けられていなかった。それから見ると、この歩道橋の架けられている位置はきわめて日本的であった。しかし、色といい、形といいここまですっきりすると、“ひご細工”を見ているようで横断歩道橋もなかなか楽しいものになる。



写真-37 ストラスブール市内の歩道橋

ストラスブールからバーゼルへ向かう途中、自動車専用道路に突如として信号のある交差点が現われたが、かなり手前から路面に写真-38のような標識がいくつか描かれており、よく目立つので、まず見落とすということは無さそうである。



写真-38 高速道路の途中の表示



写真-39 ライン川とホテル・シッフ
左側はドイツ領



写真-40 ラインフェルデンのマイヤールの橋
(対岸はドイツ)

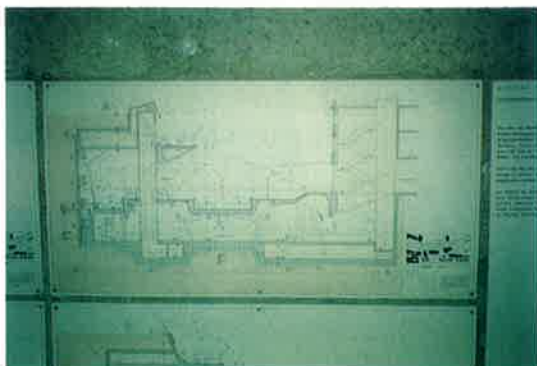


写真-41 シュタデルホーフエン駅の断面



写真-42 シュタデルホーフエン駅



写真-43
ホームの上屋と柱

5. チューリッヒ

ストラスブールからバーゼル経由チューリッヒへ行く途中、ラインフェルデン（スイス）のホテル・シップ（船）（写真-39）で昼食を採ったが、ライン川沿いの小綺麗なレストランであった。丁度、目の前にコンクリートのアーチ橋（写真-40）があり、対岸のドイツ領ラインフェルデンと結ばれていた。この辺りでは、ラインフェルデン、ラウフェンブルグなどライン川を挟んでスイスとドイツに同じ名前の街がいくつかある。このアーチ橋はマイヤールの橋の初期の頃のアーチ橋の一つである。国境の橋ではあるが、歩いて渡る人も結構多く、人の通行は全くフリーパスのようであった。乗用車については、出ていく車はほとんどフリーパスで、入ってくる車についても、国籍によるのか、たまにパスポートの提示を求められたり、トランクをちょっと開けてみたりする程度で、国境の検閲は非常にゆるやかで、自由に行き来しているような印象であった。

チューリッヒで最も印象深かったのは、鉄道（SBB）の複線化に伴うシュタデルホーフエン駅の改築工事であった。総合デザインは、スペインのサンチャゴ・カラトラヴァの手によるものである。写真-41に断面を示されているように、ホームの上屋とホーム上のプロムナード、および地下のショッピング・プロムナードを総合的にデザインしており、カラトラヴァのデザインをスイスの Electrowatt Engineering Services Ltd. がエンジニアリングを担当して工事を進めていた。

写真-42の左側が中央駅行きのホーム上屋、右側が郊外へ向かうホームの屋根を兼ねたプロムナードになっている。写真-43、44は中央駅行きのホーム上屋である。この柱には、サモトラケのニケの像を思わせるような美しさと力強さがある。そこには構造力学的な合理性はないが、デザインに合わせた力学的な美しさと単純さ、力強さがある。

写真-45～47は、郊外へ向かうホームで、斜面を掘り込んで拡幅した関係で半地下になっている。この半地下トンネルの天井を支える柱がまた独創的な形で、構造から入ると絶対にたどりつけない形では



写真-44 ホームの上屋



写真-45 天井を支える柱



写真-46 柱の細部

あるが、出来上がった形を見るとそこには力の流れる感じることができる。またこの屋根の上の一部がプロムナードになっている。

写真-48~50に、向かい側のプロムナードへ上が

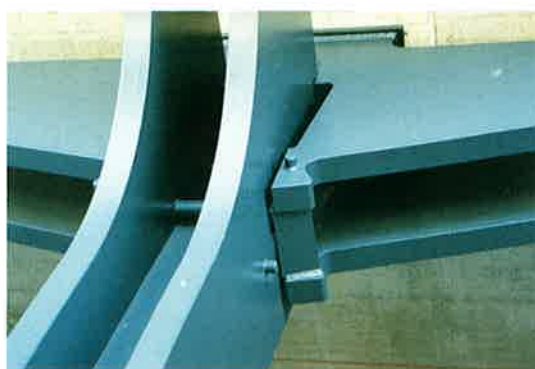


写真-47 柱の細部



写真-48 歩道橋とホームの天井

る歩道橋を示してある。スティーの梁とコンクリートのスラブが有機的に結合されており、ある部分では梁が主構造であり、また、他の部分ではスラブが主構造となっている。

写真-51はホームの屋根を兼ねたプロムナードで、アーチはあるが屋根があるわけではなく、アーチの上のラインは、蔓性の植物を這わせるために張った細いワイヤーである。ホームの上屋とプロムナードのアーチは共に長手方向に通されたパイプを通じて梁、あるいはアーチが構成されている。

ご存知のように、ヨーロッパでは、鉄道のホームへも一般の人が自由に出入りできる。したがって、このシュタデルホーフン駅のホームの上屋、地下のショッピング・プロムナード、また屋根の上のプロムナードなども、鉄道を利用する人のみでなく、一



写真-49 歩道橋



写真-50 歩道橋の取付部



写真-51 屋根の上のプロムナード



写真-52 急行列車



写真-53 エッケルス・バッハのアーチ橋

般の歩行者も自由に利用し、観賞し、楽しむことができるようになってきている。

6. ミュンヘン

チューリッヒからバスでミュンヘンへ行く途中、オーバ・アマガウに泊まったが、その近くエッケルス・バッハにコンクリートのアーチ橋(写真-53、54)があった。コンクリートのアーチ橋で、設置しにくいにもかかわらず、ちゃんと写真-55のような検査車が設けられていた。

一泊したオーバ・アマガウは、ユダ追放の宗教劇を10年に一度上演するという、また木彫りでも有名な村である。ホテルの直ぐ前がアンメル川(写真-56)で、前述のアーチ橋のかなり上流にあたっている。写真-56に見られる護岸の素晴らしさ、またこ



写真-54 エッケルス・バッハのアーチ橋



写真-55 アーチ橋の検査車



写真-56 アンメル川と橋

の橋の木製の高欄(写真-57、58)が周りの風景とよく調和しており、擬木でない本物の木の暖かみが伝わってくる。



写真-57 橋面と木製高欄



写真-58 木製高欄の細部



写真-59 オーバ・アマガウの人道橋

少し離れたピュウルシュリング小径が、アンメル川を渡るところに架かっている、人道橋（写真-59～61）が特殊な形をしていた。木板張りの三角形断面面をしており、叩くと中は空洞になっていた。木板が構造材とはとても考えられないので、コンクリー



写真-60
人道橋の下面



写真-61 板張りの状況



写真-62 アラベルパークのオフィス



写真-63 アラベルパークの広場と住宅



写真-64 アラベルパーク広場
左側はオフィス棟・右側が住宅

トか鋼の橋に木板でカバリングしたものと思われるが、釘を用いたような様子はまったく見られなかった。

ミュンヘンではアラベルパークとベルリーナ Str. 地区の住宅開発を見た。いずれも工場や倉庫の跡地を利用して再開発したものである。共通していえることは、自動車の交通量の多いメイン・ストリートに面して、事務所やホテルなどを配置して、道路からの騒音を遮らせて、その内側に広場や小公園を設けた中・低層の集合住宅街を建設していることである。

写真-62～66 にアラベルパークの様子を示す。写真-62はオフィスでこの裏側に居住区がある。写



写真-65 アラベルパークの露店

真-63~65でプロムナードの様子がよく分るが、子供がチャプ・チャプと水遊びをされるような水路が設けられていた。また広場の一部には写真-65のような露店も出ていた。写真-66は広場に面した中層アパートである。写真では分りにくいですが、窓のシャ



写真-67 ベルリーナ Str. 地区のオフィスビル



写真-68 ベルリーナ Str. 地区の広場とオフィスビル



写真-66 アラベルパークの中層アパート

ッターが壁面から少し離されているのが面白い。

写真-67~75にベルリーナ Str. 地区の様子を示す。ここでも、写真-67~69に示すようなホテルやオフィスを周辺に配置している。このオフィスやホテルの向こう側はアウトバーンになっている。また



写真-69 ベルリーナ Str. 地区のホテル



写真-70 ベルリーナ Str. 地区の住宅



写真-71 ベルリーナ Str. 地区の住宅



写真-72 ベルリーナ Str. 地区の住宅



写真-73 ベルリーナ Str. 地区の住宅



写真-74 ベルリーナ Str. 地区の住宅



写真-75 ベルリーナ Str. 地区の人工の池

住宅は、写真70～73に示すように4、5階建てのアパートで、色彩、外観などはある幅の中で統一されており、画一的でないのが良かった。

写真59、60、68、73、74などで分るように歩道や広場の舗装は、大部分がブロック張りであったが、

その一部分には必ずコロ石の空張りの部分があり、水が浸透できるような箇所を設けてあった。またアパートの壁ぞいに、写真-74のような蔓草を植えられるような植樹ポットが設けられており、壁面には蔓が這いやすいように木の棧が埋め込まれていた。その棧も、蔓がない状態でも、十分に装飾としての役を果たせるようなものであった。

写真-75は、このベルリーナ Str. 地区に設けられた人工の池である。住宅地区のだ真ん中にありながら、柵もなにもない。自己管理、自己責任という考えが強くなるとこのようになるのであろう。“池には落ちるもの”危険性を身に付けるには、このような形が望ましいと思える。柵をするということは、危険性にまで蓋をしてしまうことになり、世の中すべてどこにいても安全という感覚になってしまう。写真に写っている赤い箱には、救助用の浮き輪が入っていた。柵を設けずに、浮き輪を設けるという感覚に賛成したい。

ベルリーナ Str. 地区にあるアウトバーンを越える歩道橋(写真-76～79)が非常にユニークであった。モノケーブルで非常に薄い補剛桁を持った吊橋ではあるが、両側のパイプや床版の重量、それと耐風索が剛性に寄与しているようで、ほとんど揺れない安定した橋であった。6車線のアウトバーンを越える橋であるにもかかわらず、高欄が写真のような低さのフェンスだけということは、いかに自己管理、自己責任に徹するとはいえ、驚きであった。



写真-76 ベルリーナ Str. 地区の歩道橋



写真-77 歩道橋の橋面



写真-78 歩道橋の下面



写真-79 歩道橋の塔柱の先端

いま一つ、環境との調和という点で話題になっていたのに、シュバーベン地区で数年前に建てられ、デパートが入っている黒いビルが取り壊されるということがある。写真-80、81の黒いビルで、周りの建物と合わないということで、住民から訴訟が起こされ、裁判の結果、取り壊されることになり、ビル側も同意しているとのことである。これからも、公共ということへの住民の参加意識の高いことが分かる。それだけに公共ということに対する自己責任という意識も強いものと思われる。



写真-80 シュバーベン地区
(黒いビルが取り壊される)

おわりに

シビックデザインの面から見ると、わが国の土木構造物は概して機能一点張り、美しいといわれるものは非常に少ない。シビックデザインの必要性が叫ばれてはいるものの、根本的にデザインされたといえるものは少ない。橋梁においても、やっていることは、高欄や舗装をどうするか、バルコニーを付けようか、歩道にプランターを置こうかなど付随的なことや、部分的な色彩をどうするか、角に丸みをつけるかといったようなミクロの話になりがちである。

このような時期に、シビックデザインの先進国であるヨーロッパのいくつかの国を訪問して、デザイン面での取組をどのようにしているか、また、その面での決定権をだれに持たせているかといった調査を行ったことは非常に有意義であった。

各国に共通していえることは、デザインに関しては専門家にまかせること、プロジェクトの責任者であってもみだりに口出しをしないことである。プロジェクトの責任者のなすべきことは、シビックデザイナーを選ぶことである。そして、最初に、意図を十分に伝えてデザインを考えさせ、デザインを決めたあとはエンジニアとデザイナーが十分打ち合わせをしながら建設を進めるということになるようだ。

わが国では、もの事の決まり方『委員会など集団合議で決めたかのように見えながら、それらの決定事項が、自分の気に入らなければいつでもひっくり返すぞと思っているもう一つの上の決定権者。「任せろぞ」といいながら、よう任さない決定権者。このような中で物事が決まっていくこと』を考えると、いつの日にシビックデザインが定着するか、土木を良く知ったシビックデザイナーを養成することも急務ながら、それを受け入れる監督官庁の意識改革がさらに急務と思われる。



写真-81 取り壊されるビル

シビックデザイナーを養成し定着させるには、若い人にいかに興味をもたせるかである。それにはデザインに対する正当な報酬がなければならない。金銭的な評価もさることながら、〇〇がデザインしたといった個人名の評価、デザインの所有権（物の所有権ではなくデザインの形、色彩などの改造、塗り替えなどにおける意見聴取など）のようなものの確立も必要であろう。

今一つ、今回の調査で気の付いたことは、非常に広い場所、拡がりのある場所が基本になっていると思われることである。本来その構造物が置かれた時に、その構造物を眺めるべき視点の無いような場合には、デザインは無意味になるのではないと思われる。

わが国においても、早い時期にシビックデザインが定着し、素晴らしいインフラストラクチャーで社会が満たされる日が来ることを期待したいと思う。

最後になりましたが、立派な企画と綿密なスケジュールを作成し、また旅行中もいろいろお世話いただいた国土開発技術研究センターの幹事の方々、および中村団長はじめ団員の皆さんに、楽しく旅行ができましたことを、この誌面を借りまして厚くお礼申し上げます。