

行政職員が行った道路空間の質的向上を目指す「景観デザイン」について

群馬県 県土整備部 高崎土木事務所 黒須 克実

1. はじめに

魅力ある国土形成に向け、地方都市の魅力を高めるためには、各地域の公共空間の質を上げることが重要である。群馬県では、高崎市にコンベンション施設（Gメッセ群馬）の整備を行い、併せて、そのアクセス道路についても、住民に愛され地域の魅力を高める質の高い公共空間となるよう、道路の景観デザイン検討を行うこととなった。

一般的に、景観デザイン検討を含む公共事業設計の進め方は、基本設計・実地設計等の業務を、受注した設計会社（コンサルタント）が行う。しかし、設計段階やその後における地元や関係機関との調整、現場の施工監理などを担う行政職員の景観デザインの考え方や設計図書の理解が十分でない場合、計画・設計成果のデザイン性が高くても、その質を施工完了まで保持することが困難な場合があった。また、その実現のために必要な業務調整や考え方の整理方法について、理解を深める機会がなかった。

そこで、継続的な真に質の高い公共空間の実現を目的とし、職員自らが積極的に景観デザインに参画することで、公共空間の質的向上と職員の景観デザインに関する理解と技術の向上を目指した取り組みについて紹介する。

2. 取組内容

本取り組みでは、職員が積極的に景観デザインに参画する方法として、設計方法を一般的な進め方（図1）から変更し、基本設計段階におけるデザイン検討・設計案の提案を職員自ら学びながら行う方法（図2）をとった。そして、職員が行うデザイン検討・設計案作成の指導を景観デザイン専門家（以下、専門家）に依頼、職員提案の具体的な図化などの業務を設計会社に委託した。

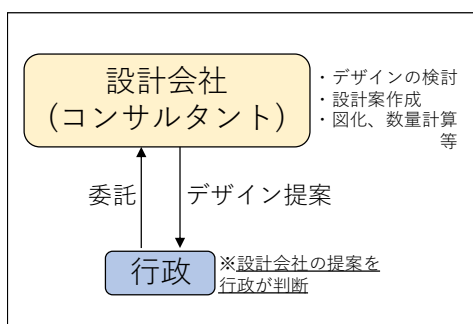


図1 一般的な設計フロー

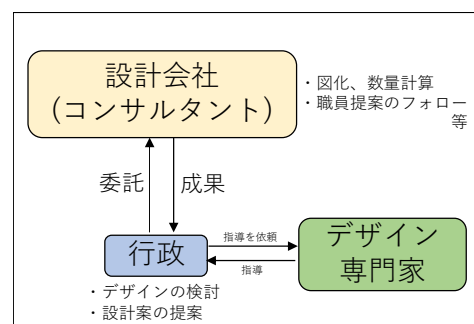


図2 取り組みの設計フロー

2. 1 デザイン検討・提案

デザイン検討にあたり、既に対象路線の横断構成・線形といった道路構造は決定（地元説明済）していたため、歩道路面に模様を施す程度のデザインしかできないだろうと考えていた。

そのような状況の中、専門家からは、段階的なデザイン検討の進め方や具体的なデザイン技術に加え、「道路を平面ではなく、生活空間として捕らえること」「施設利用者や地域住民にどのように道路が利用されるか分析すること」「施設との一体性を考えること」などの指導を受けた。一般的な道路設計では、平面図や20mごとの横断図により道路を捕らえるため、景観デザインも平面図上で検討しようと考えていたが、利用者目線は平面図のような見え方ではないことを学んだ。そこで、「道路及びその周辺環境、利用のされ方の分析」を行い、空間の特徴を整理したところ、平面図、横断図には描かれていない場所ごとの特徴を捉えることができた。(図3)

また、道路計画時に行った地元アンケート結果等では、景観デザイン上ネガティブと思われる意見が出ており、施設の玄関口として景観デザインに取り入れたい事項と相反している(図4)ため取り扱いに苦慮したが、上記の場所ごとの特徴にあてはめてデザインを考えることにより解決する方法を見いだすことが出来た。これを全体的なデザインの基本コンセプトとしてまとめた。(図5)

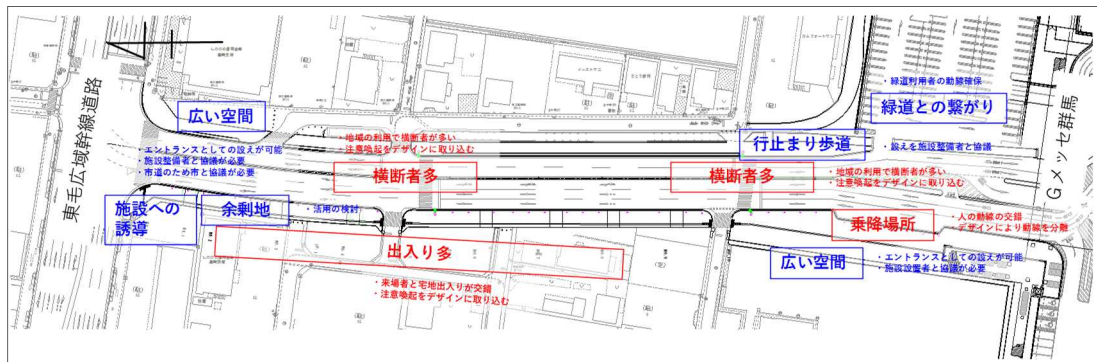


図3 道路分析結果

地元からの要望 (道路計画時アンケート結果)

- 高木は避けてくれ (落葉が嫌だ)
- たまり場はつくるな (静かな生活を守ってくれ)
- 背の高い照明は嫌だ (夜まぶしいのは困る)

↑ ↓

施設の玄関口として景観デザインに取り入れたい事項

- 高木は必要 (空間に潤い、緑陰)
- たまり場は必要 (来場者の待ち合わせ・休憩場所)
- 夜の景観も重要 (照明で夜の景観づくり)

図4 相反する考え方

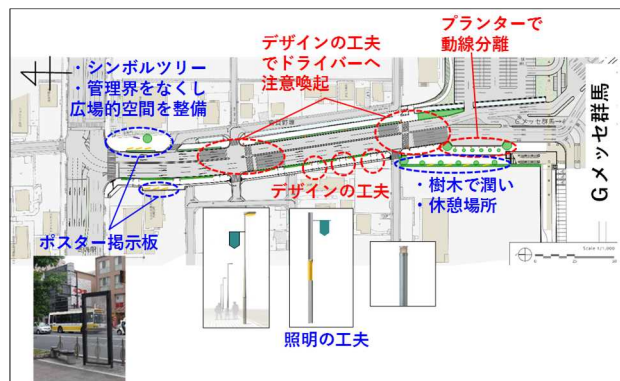


図5 基本コンセプト

「施設との一体性」のあるデザインを検討するため、他部局で実施している施設設計のデザインコンセプトを設計資料等により確認・分析し、施設で採用されている意匠デザインを道路歩道舗装のデザインに展開させることで、施設との一体性を図ることを考えた。

その後、職員の考えたデザイン案について、関係部局や施設設計者など庁内外関係者で複数回に渡り議論し、デザイン案の質の向上を図った。

その後、庁内の協議において、職員がデザイン設計者の立場としてデザイン案を説明することにより庁内の理解が得られ、職員提案を採用案とすることとなった。

2. 2 設計後の取り組み

2. 2. 1 材料選定

通常、材料選定は行政職員に委ねられている。デザイン設計では材料選定が非常に重要となる場合が多いが、そのことについて理解せずに選定してしまうことが多かった。

今回の取り組みでは、舗装ブロックがデザイン上の肝となることを、デザイン検討を通して職員が理解していたため、材料の質感や色味などを施工前に確認してから決定することとした。施工者・メーカーに協力を依頼し、サンプルを複数種取り寄せ、現地で確認した。材料の質感や晴れた日の見え方に加え、雨の日の見え方も確認するため、材料に水をかけ確認した。また、歩いたときの感触も確認し、デザイン性と歩行性から最適な材料を選定した。(写真1)

2. 2. 2 占有者との調整

占有物件は、通常、占有申請が上がってきた段階で把握することが多いが、その段階では調整が困難となる場合もあった。本取り組みでは占有者に事前にヒアリングを行い、どのような物件をどこに設置したいかをあらかじめ把握した。その上で乱立を防ぎ景観上の統一を図るため、占有物の必要性の再確認や柱の集約、他の道路付属物との色味の統一を占有者に依頼した。(写真2)

2. 2. 3 周辺道路管理者等との調整

対象路線周辺に目を向け、空間として統一的な景観となるように、沿線市道上の構造物や市道占有物件について、市道路管理者等と調整し、色彩の統一を図った。(写真3)

2. 2. 4 施工者との調整

施工段階において、発注者である職員自らがデザイン意図を施工者へ説明し、細部に渡り直接意見を交わしながら現場を進めた。その結果、図面上では描きれなかった細部の取り扱いについて、施工者からも全体デザインを考慮した前向きな提案がなされるようになった。



写真1



写真2



写真3

3. 取組成果

今回、職員自らが道路デザインのポイントを理解しながらデザイン検討を行い、デザイン設計案を作成することにより、公共空間デザイン設計のスキルが身についただけでなく、設計後に生じるさまざまな調整の場面において、自らが検討・設計したデザイン案を実現させるために前向きに調整を行おうとする意識が醸成された。

また、デザイン案の意図や本路線において景観デザインを行い空間の質的向上を行うことの意義について、職員が主体的に説明することが出来たため、関係者の理解を得やすく、管理者間を跨いだ統一的な景観の形成につながった。協議者の立場や考え方の違いから、協議が難航する場面もあったが、根気強く協議調整を行うことができた。

その結果として質の高い公共空間の実現を図ることができ、職員のやりがい向上にもつながった。

一般的な設計方法のように設計会社がデザイン案を作成した場合、行政職員は立場上「維持管理性」「経済性」などをより重視してしまい、公共空間の質的向上をどのように実現していくかという視点がおろそかになってしまう。しかし、今回、職員自らが検討したデザインの実現のためのさまざまな調整の機会の中で「なぜ質の高い公共空間を目指すのか」を整理、再認識することで、「行政としての視点」と「質の高い公共空間を目指す視点」の両方から業務を調整し、限られた条件の中で質の高い公共空間を実現する技術を身につけることが出来た。

また、現場監理では、設計図面に描かれたデザインの実現のみではなく、設計思想を踏まえた上で図面に描かれていない細部の取まりなどについても考え、景観デザイン・施工性・現場状況を総合的に判断する技術が身についた。



設計時イメージパース図



完成写真

4. 今後の課題

今後は、今回のケーススタディをきっかけに、まずは群馬県内の事業において本取り組みのような事業モデルの確立を目指し、本取り組みの効果や課題に関する情報発信に努めたい。

また、維持管理段階において、現在のデザイン性が失われないような仕組み作り、例えば当該路線周辺地域における道路付属物のマスタープラン策定などが必要であると考えられる。