

07. 長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画 作成業務

1. 事例の特徴

本事例は、複合事業のデザイン検討チームをプロポーザル方式で選定したものである。応募条件が、管理技術者が一級建築士で契約者が一級建築士事務所、第二次審査時までには県の入札参加資格を取得すればよい、といった幅広い条件であり、複合分野(土木・建築・交通・都市計画・広場)の担当技術者を加えたチームによる業務実施体制を求められたことが特徴である。

選定後 2 ヶ年でデザイン基本計画を取りまとめることとなっていたため、平成 28 年 3 月にこれが策定された。その後も検討の枠組みを継続しつつ、事業者である JR 九州や実施設計を行う設計事務所に対し、デザイン監修を継続している。

2. 業務諸元

2-1. 業務概要

(1) 事業内容

長崎駅周辺地区(長崎県長崎市)では、JR 在来線の連続立体交差事業及び新幹線の建設事業に伴い、駅舎が全面的に移転新築となるほか、駅前広場や街路等の再整備も行われ、新たな都市拠点の形成が計画されている。

長崎の玄関口にふさわしい「まちの顔」を創出し、多くの市民や観光客で賑わう魅力的な空間とするためには、機能面や景観面が一体となった施設デザインとする必要があるため、関係事業者や学識経験者、地元経済界等が連携し、検討・調整を行うこととなった。

本業務は、JR 九州及び鉄道・運輸機構による駅舎の設計、長崎市による駅前広場や街路等の設計に先立ち、共通の土台となるデザイン基本計画を作成するものである。

プロポーザルで選定された最優秀提案者と契約を行い、平成 26 年 12 月をめどにデザイン基本計画を決定する予定で進められた。

(2) 業務内容

1) 調達方式選定の趣旨

長崎駅周辺では、九州新幹線西九州ルートの建設及び在来線の高架化など鉄道網の整備をはじめ、これらと一体的に構成される周辺施設の整備が行われる他、県庁舎や県警察本部庁舎の建設も進められるなど、重点的な都市基盤整備が相次いで実施され、近い将来、まちなみが大きく変わろうとしていた。

各施設整備を複数の機関が担当することから、不調和なまちなみ景観を生むことが懸念されたため、県と市の共同で「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議」及び、「長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議」の設立を予定し、デザインの検討や調整を行い、国際交流拠点都市・長崎の玄関口に相応しい、一体的で魅力あるまちなみ景観と機能的な都市空間の創出について検討することとした。

これらの複合する分野(土木・建築・交通・都市計画・広場)で構成される施設の統一デザイン検討について、「検討会議」の下部組織である「長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議作業部会」と共同で行うことが出来る十分な実務経験を有した技術者で構成された「デザイン検討チーム」をプロポーザル方式により広く募集し選定した。

2) 発注者

長崎県土木部都市計画課(担当:市街地整備班)

3) 調達方式

プロポーザル方式

4) 選定スケジュール

・一次選考

実施要項発表:平成 25 年 12 月 13 日

質問書受付 :平成 25 年 12 月 13 日~19 日

質問書回答 :平成 25 年 12 月 27 日

応募登録 :平成 25 年 12 月 13 日~翌年 1 月 8 日

技術提案書提出:平成 26 年 1 月 16 日~2 月 24 日

第一次審査 :平成 26 年 3 月 2 日

第一次審査結果通知:平成 26 年 3 月 4 日

表 1 長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画作成のスケジュールについて

事項	平成 25 年度		平成 26 年度												
	12月	1月	2月	3月	4月	5月	6月	7月	8月	9月	10月	11月	12月	1~3月	
長崎駅周辺エリア デザイン調整会議	・デザイン指針 の方向性検討		◎ 第1回	・デザイン指針 (案)の検討	◎ 第2回	・デザイン指針 (案)の検討	◎ 第3回	・デザイン指針の決定 ・デザイン基本計画の承認	◎ 第4回						
長崎駅舎・駅前広場等 デザイン検討会議				◎ 第1回			◎ 第2回			◎ 第3回			◎ 第4回	◎ 第5回	
長崎駅舎・駅前広場等 デザイン基本計画作成業務	◆ 公告		◆ 選定	◆ 発注	◆ 契約	○部会									

プロポーザルによる
最優秀提案者の選定

検討チームと作業部会が共同で基本計画の
素案を検討する

基本計画の決定

- ・二次選考：平成 26 年 3 月 16 日
- 第二次審査結果通知：平成 26 年 3 月 20 日

5) 応募総数

- 応募登録者：6 者
- 技術提案書提出者：5 者

6) 最優秀提案者(受注者)

株式会社設計領域の設計者(デザイナー)を中心とし、各分野の専門家で構成された 11 名のチームであり、以下の構成員を含む(契約者は設計者 B)。

- ・株式会社設計領域(設計者 B、一級建築士事務所)
- ・コンサルタント(設計者 A)の技術者

7) デザイン基本計画案の作成

受注者は、関係事業者と学識経験者で構成する「長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議」の作業部会にも参画し、デザイン基本計画案を共同で作成した。作成した案については、検討会議で確認を受けたほか、地元経済界も加わった上部組織である「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議」に報告し、その承認を得た。

8) 技術的懸念に関する検討

以下に示す技術的懸念について必要な検討を行い、実現可能性を確認した。

- ① 駅舎外壁及びホーム上屋に関する構造計画
- ② 駅舎(高架橋除く)・駅前広場・街路における概算工事費及び維持管理費
- ③ ホーム上屋に関する参考重量
- ④ その他の技術的懸念

9) 意見の反映

受注者は、デザイン検討チームとして、作業部会と共同で基本計画案を検討した。また、作業の途中段階で検討会議に案の内容を報告し、その意見を反映させる作業を行った。

10) 委託契約額

技術提案書の 1 つとして提出された見積書に記載された額(約 1,900 万円)で契約を締結した。(最終的には、業務量の増加に伴い増額変更を行っている。)

2-2. 審査

(1) 審査方法

審査は、次の二段階において、点数方式(一次 40 点、二次 60 点の総合計)により行った。

1) 第一次審査

第一次審査は非公開で行い、提出された技術提案書を匿名方式により審査した。第二次審査対象者として 5 者を選定し、審査結果は電子メールにて通知した。

2) 第二次審査

第二次審査は、第一次審査の通過者による技術提案内容の公開プレゼンテーション(プレゼンテーション 10 分程度及びヒアリング 20 分程度)を実施した後、審査委員の審査(非公開)によって最優秀提案者及び次点を選定した。審査結果は二次審査対象者全員に電子メールにて通知した。

(2) 審査委員構成

委員構成は、以下に示す専門家 3 名、行政 2 名、事業実施機関 1 名、民間 3 名の計 9 名からなる。

委員名	所属
篠原 修	委員長、東京大学名誉教授
林 一馬	副委員長、長崎総合科学大学環境・建築学部 教授
岸井 隆幸	日本大学理工学部 教授
村井 禎美	長崎県土木部長
藤本 晃生	長崎市建設局都市計画部長
兵頭 公顕	九州旅客鉄道(株)経営企画担当部長
森岡 公隆	長崎商工会議所副会頭
村木 昭一郎	(一社)長崎国際観光コンベンション協会副会長

(3) 審査における評価視点(審査基準)

1) 第一次審査(匿名方式による書類審査: 40 点)

- ・幅広い分野を経験した技術者による業務実施体制となっているか。(5 点)
- ・鉄道駅舎や駅前広場などの同種業務実績があるか。(5 点)
- ・見積額が業務上限額の範囲内で有利な額となっているか。(5 点)
- ・下記の記載項目を踏まえた提案となっているか(10 点)
 - 着眼点(長崎駅へ求められるポイント)
 - デザイン検討の方針
 - 駅舎・駅前広場等のデザインイメージ
 - その他まちづくり全体に対して提案したい事項
- ・デザイン検討方針が基本方針に基づいているか。また、他に類を見ないデザインイメージになっているか。(10 点)
- ・提案内容が理論的に裏付けられているなど実現性のあるものとなっているか(5 点)

2) 第二次審査(ヒアリングを加え総合評価: 60 点)

- ・基本方針に沿った優れたデザイン提案力があると認められるか。(20 点)
- ・「検討会議」と共同する上で十分なコミュニケーション能力を有し、多角的な視点のもと発想の柔軟性があると認められるか。(20 点)
- ・上記実現のためデザイン検討チームとして機能的な業務体制となっているか。(20 点)

(4) 審査結果の公開

第二次審査は、第一次審査の通過者より技術提案内容の公開プレゼンテーション(公開プレゼンテーション 10 分程度及びヒアリング 20 分程度)を実施した後、審査委員の審査(非公開)により最優秀提案者及び次点を選定した。点数は同点の場合は審査員の合議により選定することとなっていた。公開プレゼンテーションは日本語で行うこととし、審査結果は二次審査対象者全員に電子メールにて通知した。

2-3. 応募条件と設計条件

(1) 応募条件

1) 応募資格

以下に掲げる要件のすべてを満たすものとする。満たさないことが確認された場合はその時点で失格とする。

- ・応募代表者を予定業務の管理技術者とする他、複合分野（土木・建築・交通・都市計画・広場）の担当技術者を加えたチームによる業務実施体制を形成すること。※業務実施体制については、技術提案書にて内容が確認できること。
- ・管理技術者は建築士法(1950年(昭和25年)5月24日法律第202号)による一級建築士の資格を有し、かつ、鉄道駅舎または駅前広場のデザイン検討の実績を有すること。
- ・管理技術者が所属または代表する法人を本予定業務の受託者とする。法人は建築士法(昭和25年法律第202号)第23条第1項の規定に基づく一級建築士事務所の登録を受けていること。
- ・管理技術者が所属または代表する法人が第二次審査時(平成26年3月16日(日))において長崎県入札参加資格を有すること。
- ・検討チーム内には鉄道駅舎又は駅前広場のデザイン検討の実績を有する、技術士法(1983年(昭和58年)4月27日法律第25号)による技術士[建設部門(都市及び地方計画)]を含むこと。
- ・提案者等の全員が、目的業務が完了する(「調整会議」においてデザイン基本案の承認)まで責任もって関わる意思と能力を有すること。
- ・「地方自治法施行令」(昭和22年政令第16条)第167条の4の規定に該当する者や行政庁・自治体からの指名の停止を受け、平成26年1月8日(水)までにその期間を経過していない者ではないこと。
- ・「調整会議委員」、「検討会議委員」、「長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画作成業務プロポーザル審査委員会委員(以下審査委員)」、「事務局職員」及びその家族が主宰、役員、顧問をしている営利組織に所属していないこと。

(2) 設計と条件

1) 提案範囲

提案パネルの対象範囲は、下に示す提案範囲図の破線に囲まれた範囲である。



図1 長崎駅舎・駅前広場等デザインの提案範囲

2) 提案パネルの内容

提案パネルの作成にあたっては、運用指針、参考資料、前提条件を踏まえ、記載項目について文章及びスケッチ、簡易な図面等により記述する。

・運用指針

- 「長崎市中央部・臨海地域」長崎駅周辺エリア整備計画(平成25年3月 長崎市・長崎県)
- 長崎駅周辺まちづくり基本計画(平成23年2月 長崎市)
- 長崎駅周辺まちづくりガイドライン(平成23年2月 長崎市)
- 長崎都市計画(長崎国際文化都市建設計画)地区計画の決定 長崎駅周辺地区計画(平成23年7月15日 長崎市決定)

・参考資料

- 長崎県庁舎基本設計方針
- 新県庁舎の基本設計概要(新県庁舎の建設計画を参考にする)
- 長崎駅周辺の景観等に関するアンケート結果

・前提条件

[駅舎]

- 九州新幹線や在来線の鉄道高架構造物については概略設計済みであり、スパン割り及び躯体構造等の基本構造は変更できないものとする。また自由通路(ラッチ外コンコース)の配置も同様とする。ただし、躯体位置については若干変更となる場合がある。
- 駅舎部分については、東、西、南口の3面の外観、ホーム空間及び駅構内(ラッチ外コンコースも含む)に対する提案とする。
- 高架下の利用に関する提案を行わないものとする。

[駅前広場・多目的広場・街路等]

- 駅前広場及び多目的広場並びに街路灯の都市施設の位置や範囲については都市計画決定済等であるため変更できないものとする。(ただし、西口駅前交通広場を除く)
- トランジットモール線については、路面電車の乗り入れを廃止し、一般街路とする。

・記載項目

- 着眼点(長崎駅へ求められるポイント)
- デザイン検討の方針
- 駅舎・駅前広場等のデザインイメージ
- その他まちづくり全体に対して提案したい事項

(3) 提出書類

1) 応募登録

[参加意向申出書等]提出部数1部

- ・参加意向申出書(様式1-1)
- ・一級建築士の経歴書(様式1-2)及び一級建築士資格者証の写し
- ・技術士の経歴書(様式1-3)及び技術士資格者証の写し
- ・一級建築士の業務実績書(様式1-4)及び業務実績を証明する資料の写し
- ・技術士の業務実績書(様式1-5)及び業務実績を証明する資料の写し
- ・誓約書(様式1-6)

2) 技術提案書等

[技術提案書]提出部数12部

- ・技術提案書の提出書(様式2)
- ・業務実施体制書(業務体系図含む、様式3)
- ・技術者経歴書(様式4)(業務実施体制書(様式3)で記載したすべての技術者の経歴を記載する)
- ・同種業務実績概要書(様式5)
- ・同種業務実績詳細書(様式6)(同種業務実績概要書(様式5)で記載したすべての業務実績の詳細を記載する)
- ・見積書(様式7)(予定業務「資料2」に対する見積りとし、上限を1,900万円(消費税及び地方消費税8%込み)とする)
- ・提案パネル A3 サイズ(紙で提出、「提案パネル」の縮小版。縮小以外の加工は不可)

2-4. その他の特記事項

(1)最優秀提案者との契約

審査により選定された最優秀提案者と、予定業務に関する委託契約締結に向けた手続きを行うが、その契約金額については、技術提案書の1つとして提出された見積りに記載された額を上回らないものとする。ただし、契約が不調となった場合は、次点の者と契約交渉を行うこととする。

(2)賞金、最優秀提案者に与えられた権利

審査により選定された最優秀提案者(優秀者との契約が不調となった場合は次点の者)との委託契約金額以外に賞金の支払いは行わない。

業務の成果は、各事業者が行う実施設計等において最大限反映させることとした。

受託者は、これらの実施設計等において受注機会から排除されるものではないが、入札への参加を約束するものではない。

(3)その他、権利の保護など

・技術提案書の内容に関する著作権は、作成者に帰属する。ただし、長崎県及び長崎市は、技術提案書の内容を無償で公表できるものとする。

- ・応募された技術提案書は返却しない。
- ・技術提案書の作成及び提出等に要する費用及び第二次審査におけるプレゼンテーション出席に要する費用は応募者の負担とする。
- ・参加意向申出書を提出した者(チーム構成員含む)の職員は、最も優れた提案者として特定されるまでの間、事務局職員及びその上位の職にある職員に対し、本プロポーザルの手続きとして必要な場合を除き、面談、電話等の接触をしてはならない。また、公示後、審査員に対して本プロポーザルに関する接触を求めてはならない。尚、接触を求める行為が認められた場合、本プロポーザルに係る審査の公平性に影響を与える行為があったとして失格とする。

2-5. 参考資料

- 1)長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画作成業務プロポーザル実施要項(平成25年12月、長崎県)
- 2)長崎駅舎・駅前広場等デザイン基本計画作成業務プロポーザルの審査について(平成26年3月、長崎県土木部都

市計画課)

3. 事例解説

3-1. 実施のねらいと成果

(1)実施を決定した背景と要因

長崎県と長崎市では、以前から市中心部における主要な施設整備事業について、都市計画や土木、建築、ランドスケープ等の専門家で構成する「アーバンデザイン会議^{※1}」の助言を受けながらデザインを検討する手法を採っており、これにより整備した施設は利用者から高い評価を得るなど大きな成果を上げていた。

(※1:主に長崎港周辺で実施される県主体の事業等を行うにあたって、アーバンデザインの専門家から、それぞれの高い専門性や広い見識を活かしたアドバイスを受け、質の高いデザインの創出を目指す仕組み。)

長崎駅周辺地区における都市デザインの重要性についても県・市で共通認識を持っており、当初はアーバンデザイン会議の対象とする考えであったが、同会議座長の伊藤滋教授と副座長の篠原修教授より「大規模で面的な開発事業であり、鉄道事業者や地元経済界等も巻き込んだ別の検討組織を立ち上げた方が良い」との指摘があった。

このため、県・市間で協議し、民間建築物も含めた地区全体のデザイン指針を定め、事業者間の意見調整を行う「長崎駅周辺エリアデザイン調整会議」(座長:林一馬教授)と、中核施設である駅舎及び駅前広場等の具体的なデザインを検討する「長崎駅舎・駅前広場等デザイン検討会議」(座長:篠原修)を設置することとした。

篠原教授から紹介された学識経験者(日本大学・岸井隆幸教授、九州大学・高尾忠志准教授、東京大学・尾崎信助教)や地元経済界は会議のメンバーとなることを快諾してくれたが、鉄道事業者(JR九州、鉄道・運輸機構)は、駅舎を始めとする鉄道施設のデザインに口出しされることを恐れたためか、当初は会議への出席を拒否していた。

しかし、市は実効性のある成果を得るためには、鉄道事業者の意向を反映させることが必要不可欠であると考え、篠原教授に、会議に参画するようJRへの説得を依頼した。篠原教授は、日向市駅のプロジェクを通じて懇意となった同社の取締役を通じて話を進めたという。

駅舎はJR九州と鉄道・運輸機構、駅前広場や関連街路等は長崎市が整備主体であるが、これらがバラバラに設計されると、機能面の連携が十分でなかったり、景観面の不調和が生じるおそれがあるため、一体的なデザイン基本計画を作成し、その後の各施設の設計における共通の土台とすることを企図した。

(2)調達方式の選定の経緯、ねらい

篠原教授が関与し、魅力的な空間の創出に成功した高知駅、日向市駅、旭川駅についてデザイン業務の発注方式を県で調査したところ、競争入札で落札した受注者の下にデザイナーを協力会社として入れたり、特命での随意契約を行うなど、手続きの透明性という点では問題があると思われた。

それよりも、成果の点では問題がある(作成したデザイン基

本計画が実際の設計にあまり生かされていないとの評価があるものの、富山駅で採用された公募プロポーザル方式の方が、能力の高いデザイナーを見出せることや、関係者との協議調整と並行して柔軟に検討作業が進められること、手続きの透明性も一定確保できることなどから適していると判断した。

(3) 選定した調達方式の有効性、事後評価

これまでのアーバンデザインの取り組みにおいて、専門家から公募プロポーザル方式のメリットが繰り返し説明されており、実際に美術館や博物館、新県庁舎などの設計時に採用した実績もあったため、県・市ともまったく抵抗はなかったという。

3-2. 実施上の知見、工夫点

(1) 実施方針の作成、目的設定

プロポーザルの内容は、富山駅の事例を参考に、駅舎、駅前広場、街路、広場の一体的なデザイン基本計画を作成するものとした。

また、応募者の要件についても、篠原教授の賛同を得て、これら諸施設に関する技術的専門性を持つデザイナーやプランナーのチームを対象とすることとした。

(2) 実施運営事務局の体制づくり

プロポーザル実施要項の作成は、発注窓口である県の都市計画課が担当したが、内容については、県のまちづくり推進室、市のまちづくり推進室と長崎駅周辺整備室、それに市の景観専門監でもある高尾准教授と随時協議を行い、課題の整理を進めた。

(3) 関係機関協議、発注組織内部の合意形成

県・市間の調整は、高尾准教授の努力で比較的スムーズに進んだが、審査基準の設定に関し、調整が難航した場面もあった。

県側が「プロポーザル方式においても価格を考慮すべき」という県議会の意向に配慮し、価格に関する項目を審査基準に加えようとしたためであるが、最終的には100点満点中の5点のみを配分することで折り合いが着いた。

プロポーザルの実施前に検討会議を一度開催し、審査基準や仕様書についての議論を行い、その意見を踏まえて修正を加えたうえで、公告した。

(4) 予算確保と運用

学識者には、3回分の委員会出席の報酬と旅費交通費を支給した。

県の業務委託費は、手元の予算の中から整備促進費を活用して捻出した。当初から計上されていた予算ではなかったが、新たに獲得する必要がなかったので大きな問題にはならなかった。

3-3. 審査上の知見、工夫点

(1) 審査基準の作成、要求事項の設定

業務の内容は富山の事例を参考に、デザイン基本計画を作成する内容とした。また、GSデザイン会議^{※2}の実績で、いろいろな分野が必要とわかっていたので、チームを作って応

募してもらうことにした。

(※2:GSデザイン会議は、篠原修氏を代表とする実践の蓄積を土台にして、来るべき時代の総合的な空間デザインをより広範に実現するためのプロ集団、強力で密な分野協働型の専門家ネットワークで、日向市駅等の実績があるNPO法人)

これらの要綱案の作成では、県のまちづくり推進室・都市計画課、市のまちづくり推進室・長崎駅周辺推進室が協力した。特に県の植村氏と長崎市の建設局長の信頼関係が厚く、調整はスムーズに行われた。

評価基準は富山の事例を参考に長崎県都市計画課で主導的に作成された。

(2) 審査員の選定

審査員は、検討会議の委員である学識経験者と行政関係者、JR九州、地元経済団体から選出した。この頃にはJR九州も前向きになっており、デザイナーの選定に直接関与したいということで受諾したが、鉄道・運輸機構はJR九州に任せるとして固辞した。

篠原教授から一般市民を加えてはどうかとの提案もあったが、公正に選定するには相当な手間と時間を要するため、経済団体からの選出にとどめた。

(3) 審査における透明性の確保、市民参加

審査の透明性を確保するため、第二次審査に関するプレゼンテーションと審査委員によるヒアリングは一般市民に公開(傍聴者数167名)したほか、審査結果は直ちに報道機関へ提供し、周知を図った。

なお、プロポーザル方式は設計競技方式と異なり、選定後に内容が変わることが多々あるため、検討のプロセスを継続して公表することが肝要であり、定期的にシンポジウムを開催するなどして情報発信を行っている。

(4) 参加者のインセンティブの考慮

プロボ特定者には賞金はなく、業務委託をした。結果的には、翌27年度は基本計画を策定するための継続業務が随契となっている。

最優秀提案者は、業務の金額は十分ではないと考えたが、駅舎の設計の機会はなかなかないことと審査員を見て、チャレンジするつもりで参加したようである。

最優秀提案者に選ばれて業務委託契約を締結した。業務履行中に条件が変更になり、設計変更があった。JR機構との協議が整わず、次の年度に継続業務が発注された。

3-4. 選定後の事業実施上の知見、工夫点

(1) 事業実施上の知見、工夫点

デザイン基本計画策定後も検討組織を残し、設計を進めるJRに、デザイン基本計画を踏襲して進めるよう働きかけるデザイン監修を継続している。

(2) 設計、施工の発注

基本計画が完了し、今後設計へと進むが、計画を実現していくことが今後の課題である。

事業主体が、県・市とJR九州、JR機構と別のため、デザイン基本計画の効力、実効性の担保が課題である。

4. まとめ

(1)関係者の合意形成について

特定後の業務の中で、高架と駅舎を担当する JR、鉄道・運輸機構は当初非協力的だったが、途中からだんだん協力的になってきたという。

(2)審査の合意について

先行していた隣接する県庁舎のプロポーザルでは、海への視線が抜けることを重視していることを認識していなかったなど、審査員の中で目指す駅舎像が共有できていなかった。審査方法は、審査員がそれぞれ点数を採点し合算し確認する方法であったが、デザインの経験がない委員は派手でサービス精神旺盛な案を評価する傾向が強かった。大屋根の提案が多かったが、お金の調整もできていなかったのも、特定後業務が始まってから議論が始まっている。

業務価格については、本プロポーザルでは点数化されているが、長崎市単独で実施した出島表門橋のプロポーザルでは、価格自体を評価項目とはせず、技術点が同点だった場合、安い方を選定することとしている。

審査前に方向性についての議論やディレクションがあってもよかったと考えられる。学識者は、提案の意味を翻訳し、審査員に共通見解を持たせる役割もあると考えられる。

(3)デザインの実現性の担保について

1)デザインを担保する仕組み

プロポーザル、業務の主催者、発注者は、県および市で、実際の駅舎の事業者は JR 九州と機構のため、デザイン基本計画を策定しても、その後も設計段階で関わり続けないとそのデザインは実現しない。県・市は、基本計画ができれば、その通りで実現されるものだと思っていたようだが、現実はいまうまいかない。プロポ時には、継続する体制や仕組みは担保されていなかったため、設計者が関わり続けるための説得資料などを作成して、県・市に何度も説明して、おおむね理解を得られたようである。基本計画策定後は、JR 九州の設計に対する意図伝達業務により、監修的な業務が発注されている。

2)関係者の審査段階での関与の重要性

プロポーザル時に鉄道・運輸機構はオブザーバーであったため、議論のテーブルにのるまで1年かかっている。デザインの実現にかかわる関係者が審査に加わることは非常に重要である。

3)最優秀提案者を守る仕組み

デザインプロポーザルでは、選ばれた人を守る仕組みが重要である。デザイン案を見て選ぶこと、公開で行うことに加えて、選ばれた人を応援する体制(委員会等)が重要である。それがないと最優秀提案者が孤立する恐れがある。それを防ぐためには、デザインを実現する仕組み=実現化する業務(監修業務など)が必要である。

(4)条件変更時の対応

業務が開始されてから、条件の大きな変更があった。プロポ時は在来線と新幹線を一つの大きな屋根で覆うことが条件であったが、業務開始後に、時期も事業者も異なるため、構造を分ける条件が出された。デザインや構造は若干変わった

が、当初の一つの大きな屋根で覆う、というコンセプトは維持している。

デザインプロポーザルは、人を選ぶ、という趣旨であるが、デザインをビジュアルに提案することが重要である。人だけ見て選んだわけではなく、デザイン案も見て選んでいるため、案を簡単に変えることが難しい。そのため、ヒアリングを公開で行うことが非常に重要である。公開で案を見ながら人を選ぶことによって、その案を実現するための求心力が働くからである。

(執筆担当:太田 啓介)