

# 熊本駅周辺整備における都市デザイン調整システムの形成に関する研究

増山晃太<sup>1</sup>・星野裕司<sup>2</sup>・小林一郎<sup>3</sup>

<sup>1</sup>学生会員 修士 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市黒髪2-39-1，  
E-mail:061d9412@st.kumamoto-u.ac.jp）

<sup>2</sup>正会員 博士(工) 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市黒髪2-39-1，  
E-mail:hoshino@gpo.kumamoto-u.ac.jp）

<sup>3</sup>正会員 工博 熊本大学大学院自然科学研究科（〒860-8555 熊本市黒髪2-39-1，  
E-mail:ponts@gpo.kumamoto-u.ac.jp）

駅周辺整備のように多様な事業主体が存在し、五月雨的なスケジュールで進んでいく大規模再開発では、トータルな視点を持った都市デザイン調整の仕組みが必要となってくる。本論文では、平成23年の新幹線開業、平成28年の在来線高架化完了に伴う熊本駅周辺整備の調整の仕組みである「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」の形成過程を整理することで、都市デザイン調整システムのあり方を示す。

**キーワード:** 熊本駅周辺整備, 熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議, 都市空間デザインワーキングシステム, 都市デザイン調整システム

## 1. はじめに

熊本駅では平成23年の新幹線開業、平成28年の在来線高架化完了に伴う駅周辺整備が進められており、整備全体の統括は県と市が設置した熊本駅周辺整備事務所（以下、駅周事務所）が行っている。駅周事務所では整備の基本方針であるパーク・ステーション構想や整備区域、各事業のスケジュールについて示した「熊本駅周辺地域整備基本計画」を平成17年6月に公表している。そして、この基本計画に基づいた都市デザインの指導や事業主間の調整を図る仕組みとして「熊本駅周辺地域都市空間デザイン会議」（以下、デザイン会議）を設立し、平成18年10月27日の第1回都市空間デザイン会議以降、定期的に開催している。この会議ではデザイン指導や調整のベースとなる「熊本駅周辺地域都市空間デザインガイド - 本編 -」（以下、デザインガイド本編）を平成19年6月に策定しており、今後実際の都市デザイン調整の仕組みとしての役割が望まれている。駅周辺整備のような特徴を持つ整備では、このような都市デザイン調整の仕組みが果たす役割は非常に大きいものと考えるが、現段階でこのような仕組みの事例は「さいたま新都心整備<sup>1</sup>」で設置された程度であり、都市デザイン調整システムについてはさらなる議論が必要だといえる。

デザイン会議は平成18年10月に設立された都市デザイン調整システムであるが、それ以前から準備会議やWG

によって熊本駅周辺整備における“都市空間の考え方”や“都市デザイン調整システムのあり方”が議論されてきている。本論文では、この場での議論こそが都市デザインを考える上で重要だと考え、基本計画の策定以降に進められてきたデザイン会議の形成過程を整理し、“都市デザイン調整システムのあり方”について示すことを目的とする。

## 2. 熊本駅周辺整備の概要

ここでは、デザイン会議において議論が重ねられている事業を中心に熊本駅周辺整備の概要を示す。

### (1) 熊本駅周辺整備の基本方針について

市街地中心部から約3km離れた立地の熊本駅では、商業を中心とした副都心を目指すことはなかなか難しい。このような背景から熊本駅周辺整備では“パーク・ステーション”というテーマを掲げ、西の花岡山・万日山や東の白川・坪井川といった周辺の水と緑の自然を活かしたまちづくりを進める構想である。この考え方はデザイン会議でも議題となっており、緑の活かし方や坪井川の整備についての検討が行われている。

### (2) 熊本駅周辺整備の事業について

駅を中心とした63.2haが整備区域の熊本駅周辺整備では、主な事業として九州新幹線整備事業、鹿児島本線等

連続立体交差整備事業，熊本駅西土地区画整理事業が挙げられる（図 - 1）．特に民間プロポーザルによる拠点整備である東A地区市街地再開発事業はデザイン調整の重要な対象であり，当初より検討が行われている．また，いくつかある都市計画道路整備事業では公共側の先導によって沿線のデザイン調整を行うことが出来ることから，特に重要な街路について重点的に検討を行っている．このほか，事業区域にはなっていない街区のまちなみ形成がいくつかあり，これらについても住民とのデザイン調整として，別途検討が行われている．



図-1 熊本駅周辺整備の整備区域と各事業区域

### 3. 都市空間デザイン会議の概要

ここでは，デザインガイド本編に記載してある“都市空間の考え方”や“デザイン調整の仕組み”より，デザイン会議の概要を示す．

#### (1)都市空間の考え方

デザイン会議では，都市空間の骨格を従来の“軸”ではなく，まとまりのある空間として捉えた“景”としている．熊本駅周辺整備の範囲では，“出会の景”“木立の景”“水辺の景”の3景を公共側が主導する重要な整備地区として位置付け，そのほかを生活空間としている．（図 - 2）このような“都市空間の考え方”に至った経緯について第4章で整理する．

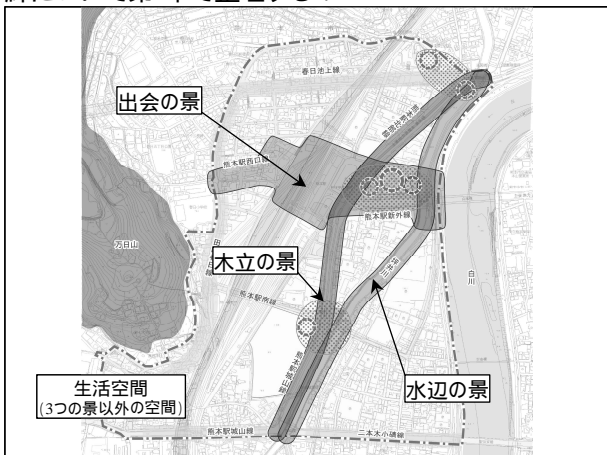


図-2 都市空間の全体像<sup>2)</sup> - 3つの景 -

#### (2)デザイン調整の仕組み

デザイン会議という都市デザイン調整システムは，以下の3つで構成されている．1つ目は，3景の公共空間や街並み形成上重要な施設との調整を行う「都市空間デザイン会議（本会議）」（以下，本会議）である．本会議は，岸井隆幸氏（日本大学教授）を座長とするほか数名の地元学識経験者で構成している．2つ目は，3景に含まれない公共空間や本会議で対象とならない大規模な建築物等との調整を行う「都市空間デザインワーキングシステム」（以下，WG）である．WGは，本会議の下部組織であり，行政と地元の若手学識経験者で構成し，関係コンサルタントとの調整を行う産学官協働の実働部隊である．3つ目は，戸建住宅や生活道路など上記に該当しない施設との調整に活用する「都市空間デザインガイド」（以下，デザインガイド）である．デザインガイドに関しては，事業者や住民と都市空間デザインの考え方を共有するツールとして平成19年6月に本編を策定し，より実効力のある都市空間デザインのツールとしてデザインの具体例を示した手引き編を平成19年度内に策定の予定である（図 - 3）．

このように“都市デザイン調整システムのあり方”を最も議論してきているWGについて，デザイン会議設立以前の準備会議の段階から，第4章で整理する．

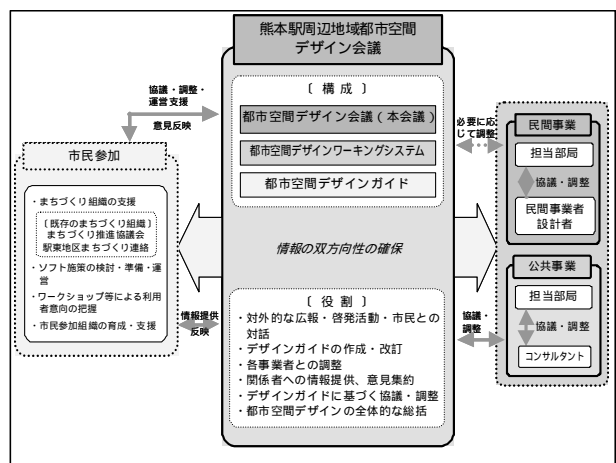


図-3 デザイン調整の体制とデザイン会議の役割<sup>2)</sup>

### 4. ワーキンググループによる議論の流れ

ここでは，平成 17 年 9 月 6 日の第 1 回 WG 以降に行われた WG や都市空間デザイン専門家準備会議（以下，デザイン準備会議）について，3つの期間で整理する．

#### (1)WGのメンバー

当初の WG のメンバーは，県市駅周事務所，地元の若手学識経験者として田中智之氏（熊本大学准教授・建築）と星野裕司氏（熊本大学准教授・土木）で構成し，関係コンサルタント（都市，道路，河川等）との調整を

行っていた。その後、デザイン準備会議と並行して進められていたユニバーサルデザイン専門家準備会議（以下、UD 準備会議）に参加していた原田和典氏（崇城大学講師・サイン）が加わり、現在もこの体制が続いている。

## (2)WGでの議論

第 期 方針形成期（第 1 回 050906～第 19 回 060725）

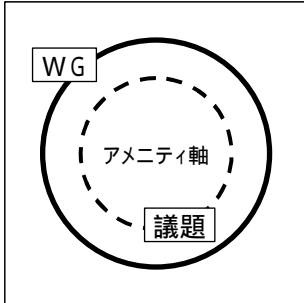


図-4 WG 第 期概念図

第 期の WG では、西口広場、駅舎、東口広場、東 A 地区、坪井川を結ぶ基本計画にも示されているアメニティ軸の議論を中心に行っている。この段階では都市空間を“景”として捉えてはならず、従来の“軸”として考えていた。都市デザイン

という観点からは、アメニティ軸での議論を駅周辺整備の全体に反映させるという考えの下、数十案のプランと模型を作製し、案を分類していくことで検討を行っていた。第 6 回 060111 の WG からは原田講師も加わり、トータルデザインが必要となるサインの議論も始まった。この期間も WG だけではなくデザイン準備会議が行われており、第 4 回デザイン準備会議 060317 において「都市空間はひとの目線から捉える空間のまとまりであるべき」ということから“景”という“都市空間の考え方”が示された。この時点では、「出会の景」「木立の景」「水辺の景」のほかに「行来の景」（春日池上線）、「路辺の景」（その他の街路）が位置付けられていたが、第 17 回 060704 の WG で「本地域の都市空間は“骨格となる 3 つの空間=景”と“「地」の空間”により構成される」として、3 景に絞られることとなった（図 - 5）。

第 期の“都市デザイン調整システムのあり方”についての議論では、平成 18 年 4 月 28 日にデザイン準備会議（第 5 回）と UD 準備会議（第 3 回）が合同会議を行い、両会議を一本化したデザイン会議を設置することを



図-5 WGの議論風景

確認した。

第 期の WG は基本計画に基づいた都市空間のイメージがメンバーの間で様々であり、最初はそれぞれの考えを全て出して議論する場であった。議論を重ねる中で、数十案あったアメニティ軸の考えを 3 案に整理し、また“都市空間の考え方”として“景”という捉え方が WG の統一認識となっていった。このようなことから、第 期を WG 内での方針形成期とする（図 - 4）。

第 期 内部調整期（第 20 回 060811～第 28 回 061220）

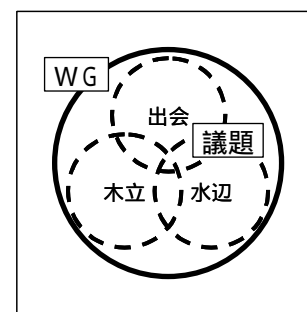


図-6 WG 第 期概念図

第 期の WG ではメンバー間の都市空間に対する方針が固まったといえる。第 20 回 060811 の WG において、「3 景を進める上で、3 先生を 3 グループに分けて具体的なデザイン、概略設計を議論していく」ということが決定し、平成 18 年 9

月 1 日には「木立」と「水辺」の小 WG が開催された。小 WG にはそれぞれ道路系コンサルタントと河川系コンサルタントと調整を行い、星野准教授がそれぞれの担当となった。「出会」について都市系コンサルタントとの調整は田中准教授と原田講師が担当となり、3 景の具体的なデザインを進めていくこととなった。3 人の学識経験者はいずれも実務経験者であり、各コンサルタントのデザインアドバイザーとして調整を行っている。第 期では、小 WG での 3 景の議論を WG に持ち寄り検討するという進め方となったため、トータリティを確保する意味合いもあり第 23 回 060928 の WG では 63ha の 1/500 模型を囲んで議論を行った。このときの議題では、「出会」は緑と水で熊本らしさを表現する、「木立」は官民境界が分からない設えで一体的な歩行空間を表現する、「水辺」は“見る・見られる”を意識して数珠繋ぎのように表現するという方針となった。これらの表現を良く表し、“景”という“都市空間の考え方”にも有効

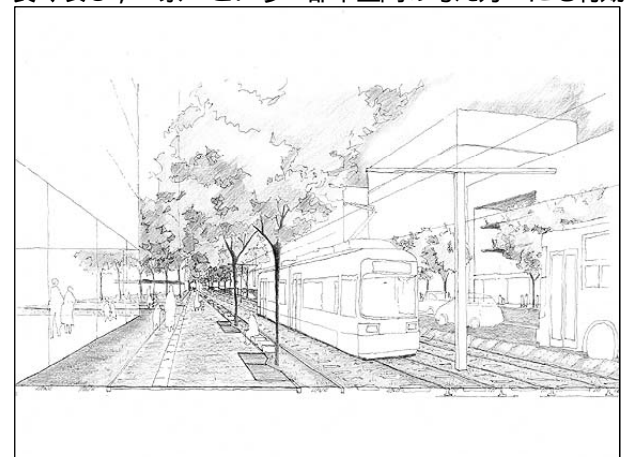


図-7 「木立の景」のパスでの検討

であるパースを用いた議論が行われた(図-7)。

“都市デザイン調整システムのあり方”については、平成18年10月27日に第1回のデザイン会議が開催され、デザインガイドについてデザインしすぎな面がみられるという指摘を受けた。そこで、第27回061206のWGにおいてデザインガイドを本編と手引き編の二部構成で作成することが決まり、手引き編で「設計や事業担当者などが考え方や方針に大きなズレが生じないように手引きする望ましい具体事例を提示」することとなった。ここでは、小WGでの3景の基本設計を掲載する予定である。

第期のWGはWG内に3景のグループを形成し、それぞれの小WGで議論したことをWGの場で検討、調整するという進め方をしている。これは、第期の外部調整期のシミュレーションと考えることも出来ることから、第期をWGでの内部調整期とする(図-6)。第期 外部調整期(第29回070110~)

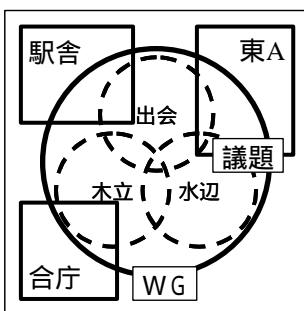


図-8 WG第期概念図

第期のWGでは、3景についてより具体的なデザイン案が示されることとなり、第29回070110のWGでは新幹線駅舎デザインの説明・意見交換が行われ、第期までと比較すると実務的なデザイン調整の段階に入ったといえる。第期にな

ると具体的なデザインの議論と“都市デザイン調整システムのあり方”の議論が中心となり、3景についてもデザイン展開や要素別デザインといった調整を行うための検討を行っている。平成19年6月にデザインガイド本編が策定され、デザイン会議やWGの都市デザイン調整システムとしての役割が大きくなっている。

第期のWGは、大規模な調整対象の新幹線駅舎デザイン、東A地区再開発事業、新合同庁舎整備計画についての議論に加え、市民参加の議論も本格化している。このようなことから、第期をWGでの外部調整期とする(図-8)。

## 5. 結論

熊本駅周辺整備における都市デザイン調整の仕組みであるデザイン会議の形成過程を整理し、以下のような特徴を示す。

### (1) “景”という都市空間の考え方

「都市空間の骨格を、ひとの目線から捉える空間のまとまりを指し、建物や道路、水や緑など全ての空間要素により構成される“景”として捉える」という定義は特

徴的であり、都市空間を考える場合に有用であると考えられる。また、熊本駅周辺整備の場合、3つの景を「出会」「木立」「水辺」に設定しているが、それぞれの個性をみていくと非常に興味深い。「出会の景」は駅舎デザインや東A地区再開発といった公共性が強く大規模な建築物が調整対象である。「木立の景」は新合同庁舎整備計画のような大規模な建築物もあるが、基本的には中小規模の店舗が調整対象である。「水辺の景」は東A地区再開発が一部あるが、基本的には民地や住宅との調整が中心である。つまり、調整対象で3つの景は分類でき、今後の都市デザイン調整パターンを3つ示すことができるものとする。

### (2) “WG”という都市デザイン調整システムのあり方

本論文では、WGでの議論を3つの期間に分けて整理した。方針形成 内部調整 外部調整という流れの中で実際に行ってきたことを言い換えると、構想 計画 設計という一般的な事業の流れに即しているといえる。つまり、基本計画という大きな枠組みは保持しながら、同じメンバーで構想、計画、設計という事業段階を踏んできたことになる。大抵の場合、プランナーとデザイナーは別々に存在し、お互いが協働することが少ないことを考えると、WGの活動の意義は大きい。ただし、WGが示したデザイン案がどれほど実効性のあるものになるかは未知数であり、施工・管理という4つ目の段階をいかに組み込むことが出来るのかが今後の課題である。これはWGだけではなく本会議も含めた都市空間デザイン会議が、機能するかどうかにかかっている。

### (3) これからの都市デザイン調整システムのあり方

都市デザイン調整システムのあり方として、一つ挙げられる手法が「さいたま新都心整備」でも行われた、マスターアーキテクト(以下、MA)を置いて、全体のデザイン調整を行う仕組みである。このやり方は、MAの力量に負うところが多く、地方都市で力のあるMAを配置することがいつも可能であるとは限らない。ここで、熊本駅周辺整備で進めている仕組みをみると、MAがすべき役割をWGが行っていると考えれば、WGがデザイン会議のプレーンとして機能することで全体のデザイン調整を行っているといえる。また、WGでの調整で担当者の技術を集結し活かすことが出来れば、これまでにないやり方で都市デザインの調整を行うことが可能になるものとする。

## 参考文献

- 1) 都市基盤整備公団埼玉地域支社 埼玉中央都市整備事務所：さいたま新都心地区公共空間デザイン記録集、2001.3
- 2) 熊本県・熊本市：熊本駅周辺地域都市空間デザインガイド-本編-、2007.6