

熊本駅周辺整備における都市デザインの戦略と展開に関する研究

増山晃太¹・山本良太²・星野裕司³・小林一郎⁴

¹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）

²学生会員 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）

³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）

⁴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）

本稿では、熊本駅周辺整備における都市デザイン調整システムに着目し、その戦略立てから運用展開までを一貫して明らかにする。分析の方法としては、一般的なマネジメントの機能の考え方を援用し、デザイン戦略、内部コーディネーション、外部マネジメントという三要素を視点として提案する。これより、デザイン調整の流れを考察し、調整における重要な項目を明確にすることを目的とする。

キーワード:熊本駅周辺整備, 都市デザイン調整システム, デザインマネジメント

1. はじめに

(1)研究の背景

平成23年度に九州新幹線の開業、平成28年度には在来線高架化の完了を予定する熊本駅では、駅を中心とした63.2haに及ぶ範囲で周辺整備を進めている。駅周辺整備のように多様な事業によって形成し、各事業が五月雨的に進捗する場合、全体を一貫する都市デザインの視点を持ち、事業間の連携を図る人材や組織が必要である。このようないわゆる都市デザイン調整システムとして、熊本駅周辺整備では「都市空間デザイン会議（以下、デザイン会議）」を設置している。この組織は、行政が主導し、地元の人材を積極的に起用している点に特徴がある。これらの狙いは県や市における都市デザインの浸透、地元の人材育成などが挙げられる。デザイン会議は、「本会議」と呼ばれる委員会と「ワーキングシステム（以下、WG）」と呼ばれる実務を担う組織で構成し、本会議の委員とWGのメンバーに星野が任命され、筆者らも当事業に関わることとなった。

熊本駅周辺整備のような、行政主導の都市デザインの実践については、横浜市が先駆的な取り組みを行っている¹⁾。ここでは、1970年代前半からアーバンデザインという概念を取り入れ、現在まで続く横浜市の都市デザインにおける重要な点を以下の三項目と考える。

- ・ アーバンデザインの内部組織をつくったこと
- ・ 協議型整備手法である街づくり協議の運用
- ・ 総合的な戦略を持ったガイドラインの運用

ここで取り上げた街づくり協議やガイドラインについて、それぞれ吉田ら²⁾と堀崎ら³⁾が研究を行っている。これらは都市デザイン調整システムを個別に論じたものであり、都市デザインの戦略から展開までを一貫する研究の蓄積が十分になされているとは言えない。

(2)研究の目的

熊本駅周辺整備のデザイン会議では、都市デザインの検討や調整を行う場として本会議やWGがあり、都市デザインの理念や方針、また調整結果を更新していく「都市空間デザインガイド（以下、デザインガイド）」を作成している。これは、横浜市と同様な仕組みを作っていると言える。そこで、本研究では行政主導の都市デザインの実践として熊本駅周辺整備に着目し、その戦略から展開を明らかにし、考察することを目的とする。

(3)研究の方法

都市デザインで重要な三項目に着目した理由として、行政管理から行政経営（パブリック・マネジメント）への移行という考え方を援用している。この考えでは、一般的なマネジメントの機能を戦略、内部管理、外部マネ

ジメントに分け、行政管理においては戦略や外部マネジメントが不要であったとしている⁴⁾。この二つの機能は、横浜市におけるガイドラインや街づくり協議、熊本の事例のデザインガイドやWGに求められている役割と近似している。都市デザイン調整という性質を考えると、これらの機能を欠かすことはできない。

これより、一般的なマネジメントの機能をデザイン調整の重要な要素と定義し直し、以下の三項目を視点として分析を整理する。

- ・ デザイン戦略：デザイン調整を想定し、公共（行政側）がどのような戦略を立てたのか
- ・ 内部コーディネーション：公共でのデザイン検討や調整をどのように行ったのか
- ・ 外部マネジメント：公共が民間とどのようにデザイン検討や調整を行ったのか

ここで言う内部とはWGが設計を担う公共整備の関係者とし、外部とはWGで調整を行う民間整備の事業者や設計競技によって選定した設計者とする。

2. 都市デザイン調整システムの概要

(1)熊本駅周辺整備の概要

熊本駅周辺整備の全体像は、平成17年6月に県と市が策定した「熊本駅周辺地域整備基本計画⁵⁾（以下、基本計画）」に示してある。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等整備事業、熊本駅西土地区画整理事業、熊本駅前東A地区市街地再開発事業、合同庁舎移転があり、駅周辺の都市計画道路整備事業などまちなみ形成に関わる事業を計画している（図-1）。これらは区画整理を除くと点的、線的整備で構成していることが特徴である。とくに駅表である東側において、点的な駅前広場、東A地区、合同庁舎や線的な道路、河川整備を面的に連携させ、整備効果を上げていく必要がある。



図-1 熊本駅周辺整備の整備区域と主な事業区域

(2)都市デザイン調整の仕組み

熊本駅周辺整備の都市デザイン調整システムであるデザイン会議は本会議、WG、デザインガイドの三つで構成しており、それぞれの役割は平成19年7月に県と市が策定した都市空間デザインガイド（本編）に示してある。本会議は、主要な公共空間や街並み形成上重要な施設との調整を図るために設置し、知事の委嘱を受けた表-1に示す委員と事務局で構成している。WGは、その他の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図るために設置し、本会議の委員も務める学識経験者と県・市の事務局で構成している。尚、本会議とWGには適時関係コンサルや民間事業者が参加し、デザイン検討や調整を進めていくという仕組みとなっている。デザインガイドは、本会議やWGでの調整における都市デザインのガイドラインとしての役割に加え、戸建住宅や生活道路などの施設にも活用できるように構成している（図-2）。また、デザインガイドは一般の方に都市デザインの考え方を共有してもらう「本編⁶⁾」と、設計者や事業担当者にデザイン展開の具体例を共有してもらう「手引き編⁷⁾」の二部構成となっている。平成20年3月に公表した「手引き編」はベースとなる基本設計をWGで提示し、利用者のニーズの変化や技術の革新などに応じて適時見直しを行い、更新していくというものである。

表-1 本会議の委員名簿

名前	所属/専門
岸井 隆幸氏	日本天学理工学部教授/都市計画
両角 光男氏	熊本大学工学部教授/建築
渡辺 千賀恵氏	九州東海大学工学部教授/都市計画
小林 一郎氏	熊本大学工学部教授/景観工学
田中 直人氏	摂南大学工学部教授/建築(UD)
川内 義彦氏	一級建築士事務所主宰/建築士(UD)
磯田 節子氏	八代高専准教授/都市計画(UD)
田中 智之氏	熊本大学工学部准教授/建築<WG>
星野 裕司氏	熊本大学工学部准教授/景観<WG>
原田 和典氏	崇城大学芸術学部講師/環境景観デザイン(UD)<WG>
事務局	熊本市熊本駅周辺整備事務所<WG> 熊本県新幹線・熊本駅周辺整備事務所<WG>

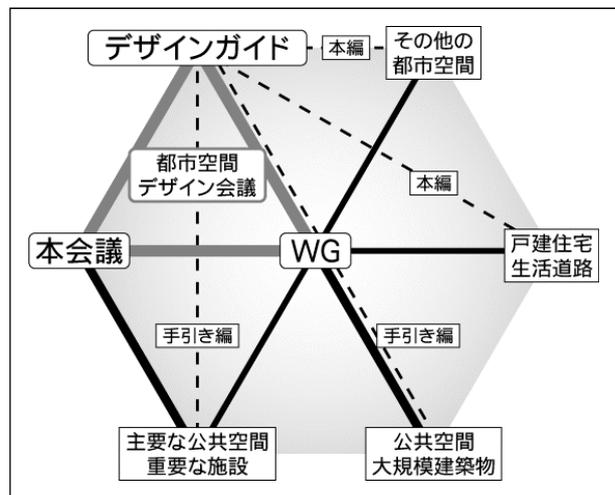


図-2 都市空間デザイン会議の役割図

(3)都市デザイン調整の運用方針

本会議やWGといったデザイン調整の場への参加やデザインガイドの使用は民間事業者や住民に対して強制力を持っていない。このため、調整を拒まれると効力を発揮できないこととなる。しかしながら、デザイン調整を強制的に行っても上手くはいかないという考えから、本会議やWGではまずデザインガイド(本編)に示す都市空間の考え方を事業者や住民の方々に理解してもらってデザイン調整への参加を促す手順を踏んでいる。そして、デザインガイド(手引き編)の具体例を参考にして調整を行った後、地区計画や景観計画を進めていくという立場を取っている。

3. 都市デザインの基本方針

(1)「景」という都市デザインのとらえ方

基本計画では都市デザインの配置方針について、駅の東西を結ぶ“アメニティ軸”，駅前を南北に走る主要道路の“森のみち”，駅前を流れる坪井川の“水辺の小径”という三つの空間軸と、それぞれの接点を“回遊拠点”として位置づけていた(図-3)。これは都市の骨格や構造を「軸」と「点」で表現したとらえ方である。一方、本会議発足前の準備会議では、都市デザインの基本方針をまとめたデザインガイドの作成に動いていた。その中では、とくにデザイン調整の方針を示すことが重要であったため、調整を想定した都市デザインのとらえ方についての検討をWGでは行っていた。

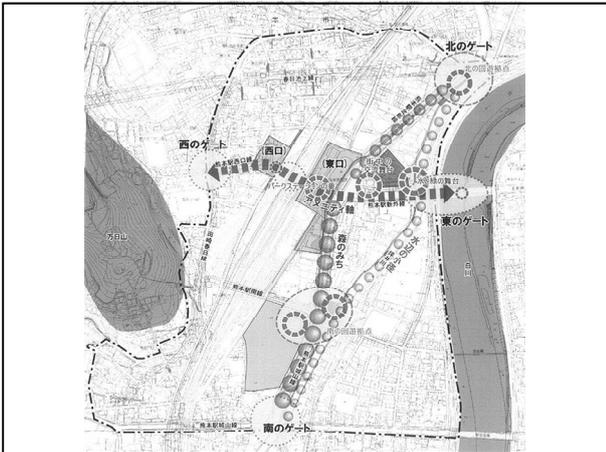


図-3 基本計画の都市デザインの配置方針⁵⁾

このような考えの元、WGが示したものは「景」という都市デザインのとらえ方であった。図-4を例にすると、「通りを行く人々は、木陰のベンチで休んでいる人を目にしながら街路樹の間を進み、その脇を走る市電や自動車とはゆるやかに分節された歩道から、沿道のオープンスペースに入っていく…」というように、「景」とは「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、水や緑を個別に考えるのではなく、全てを構成要素とするまとまりとして空間デザインを行うことを意味している。また、ひと目線の空間には公共や民間という境界が無いため、連続性のある空間としてデザイン検討や調整を行う必要性を端的に表していると言える。

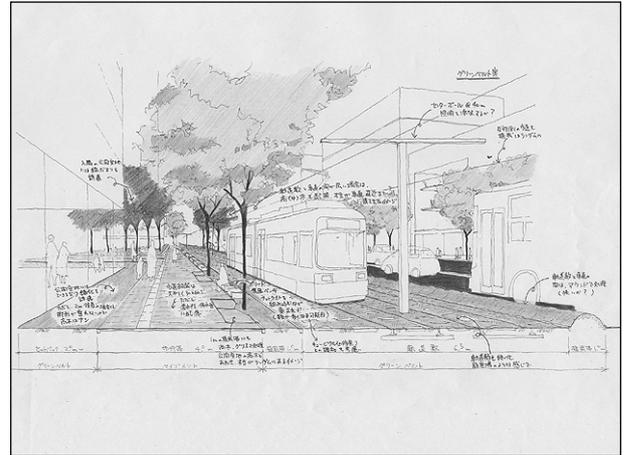


図-4 「景」を表したパース

「景」というとらえ方に基づいた全体像として、アメニティ軸を“出会の景”，森のみちを“木立の景”，水辺の小径を“水辺の景”という三つの景に位置づけなおしており、それぞれの交わる部分については「点」のような象徴的な場所ではなく、「にじみ出すような都市空間」として考えている(図-5)。

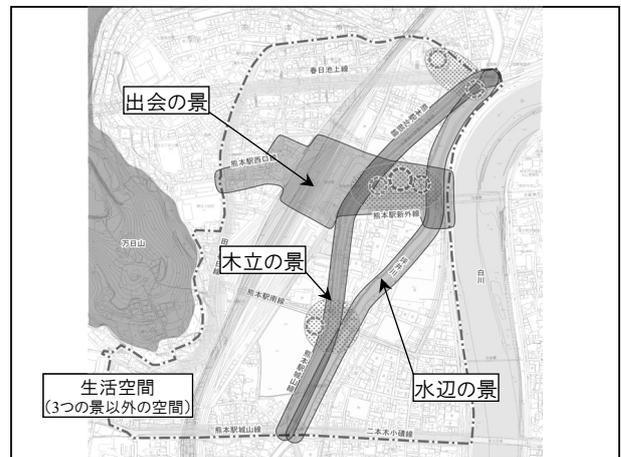


図-5 都市空間の全体像⁶⁾—三つの景—

(2)「緑」の展開

熊本は森の都と呼ばれ、また駅周辺には緑や水といった資源があることから、基本計画では駅周辺の将来像について、“パークステーション”というテーマを示している。とくにWGでは「緑」を地域の一体感を醸成する重要な要素と位置づけている。「景」というとらえ方にもあるように、駅付近から周辺へ「緑」が「にじみ出す」よう自然な連続性をデザインする必要がある。

4. 都市デザインの戦略と展開

(1) 出会の景の戦略と展開

a) 整備内容

出会の景では、平成 23 年度の新幹線開業に合わせて新幹線駅舎、西口駅前広場、東口駅前広場の暫定形、立体横断施設、市電軌道敷の移設、熊本駅帯山線が平成 22 年度までに完成の予定である。また、平成 30 年度の在来線高架化の完了後に在来線駅舎と東口駅前広場が完成する予定である（図-6）。



図-6 出会の景の構成要素⁹⁾

それぞれの設計については、新幹線駅舎は鉄道運輸機構が行い、在来線駅舎のデザインは建築設計事務所に依頼することが決まっている。駅前広場は「くまもとアートポリス (KAP)」の設計競技によって平成 19 年 3 月に東口の設計者を選定、平成 20 年 5 月に西口の設計案を選定した。また、東 A 地区再開発については、平成 18 年に民間から再開発ビルのアイデアを募る事業提案競技を行い、平成 19 年 3 月に施工業者を選定している。

このように WG が直接設計に携わる対象は、立体横断施設と熊本駅帯山線（交流広場）であり、他の構成要素は調整によって連携を図っていかなければならない。

b) デザイン戦略

出会の景の特徴は、熊本駅周辺整備の中でも象徴的な事業が多いことと、競技によって選定したデザインを尊重して調整を行うことである。そこで、WG ではデザイン戦略として「小さな要素」に着目し、その展開によって出会の景のトータリティの担保を試みている。小さな要素のひとつは緑であり、もうひとつはサインである。緑については、東口駅前広場を中心に隣り合う事業へのにじみ出しや、木立、水辺の景へのにじみ出しの検討を行い、サインについては JR、駅前広場、市電、バスや各施設を含めたシステムの構築を目指しており、ユニバーサルデザイン (UD) の視点も取り入れて検討している。

c) 内部コーディネーション

緑については、WG のメンバーで建築を専門とする田中准教授と都市計画コンサルを中心に駅前広場から交流広場、熊本駅帯山線への緑のにじみ出しのあり方を検討している。また、出会から木立、水辺の景への緑のにじみ出しを検討しており、駅周辺整備全体における緑の展開を図っている。

サインについては、WG のメンバーでインダストリアルデザイン (ID) を専門とする原田講師と都市計画コンサルを中心に検討を行っており、こちらも駅周辺整備全体へのサインシステムの展開を検討している。

d) 外部マネジメント

当初、東口駅前広場の設計案には、樹木の配置計画が明確には示されていなかった（図-7）。その後、WG の場で設計者との議論を進めていくうちに、木立の景へのにじみ出しを想定できる樹木の配置計画が東口駅前広場の図面や模型に反映されるようになった（図-8）。これは、WG で KAP の設計競技を開催する以前より、東口駅前広場に対する緑の展開も含めた事前設計を進めていたため、WG と設計者がお互いの設計案を元に議論を進めることができ、提案の意図を理解したデザイン調整が可能になったと考える。

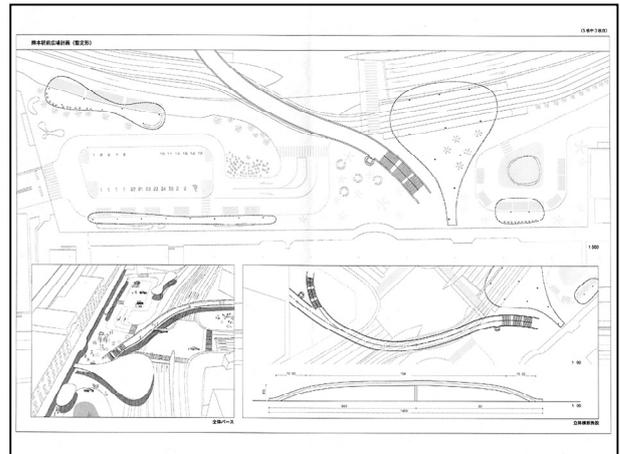


図-7 東口駅前広場の設計競技案

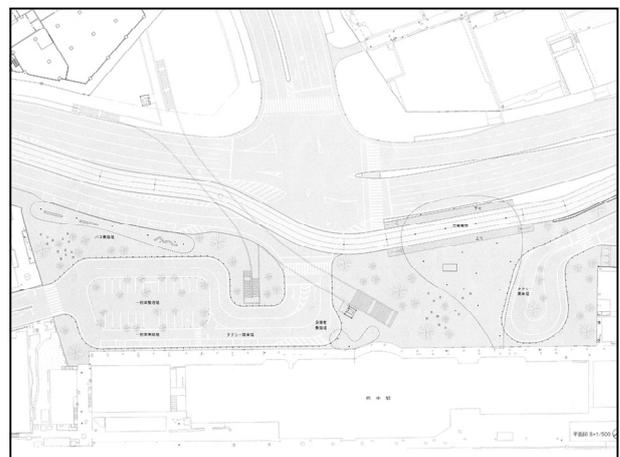


図-8 東口駅前広場の修正案

一方、東 A 地区再開発に面する交流広場については、再開発の一階部分の業態を WG では把握できなかったため、再開発のヴォイド部分と連携して検討することができなかった(図-9)。このため、WG の場での再開発事業者との議論は、まず空間構成のような大枠の確認を共有することから始まったので、東口駅前広場のよう

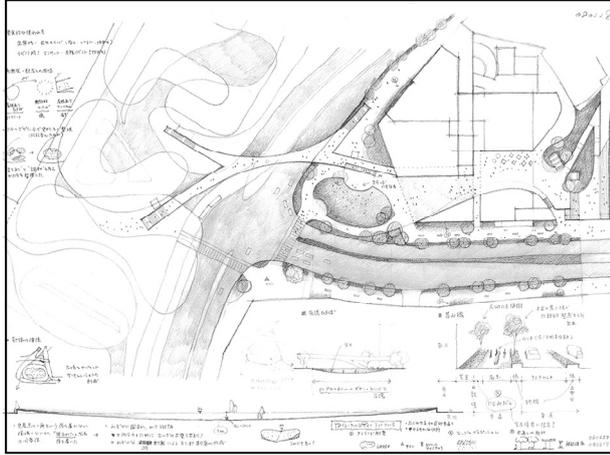


図-9 交流広場の検討図

e)まとめと今後の展開

WG のデザイン戦略である小さな要素の展開は、最も人に近いところにある要素に着目しているのので、「景」というとらえ方においても意味合いは大きい。

東口駅前広場と交流広場とのデザイン調整の違いは、事前設計ができていのかどうかが一因だと考える。これより、今後のデザイン調整において、小さな要素である緑の展開やサインシステムの調整を行う場合でも、全体的な事前設計を基に調整を進める必要があると考える。

サインシステムについては、現在 WG の場で東口、西口駅前広場の設計者を交えた検討を行っている。検討結果がまとめた段階で、発表時に成果を示したい。

(2)木立の景の戦略と展開

a)整備概要

木立の景では、平成 21 年 9 月末に市電軌道敷がサイドリザベーションへ移設して供用を開始し、合同庁舎の A 棟が平成 21 年度中に完成、平成 22 年度末には熊本駅城山線の道路整備が完了する予定である(図-10)。

WG では大規模な事業者である合同庁舎の外構デザインと道路整備との調整を随時行いながら、沿道建物の更新に伴う個別の連携と調整を想定しなければならない。

b)デザイン戦略

木立の景の特徴は、合同庁舎を除く沿道建物に対して、公共整備である熊本駅城山線を先行して整備していくことである。これは、整備完了後のデザイン調整を想定しておく必要があるため、WG ではデザイン戦略として

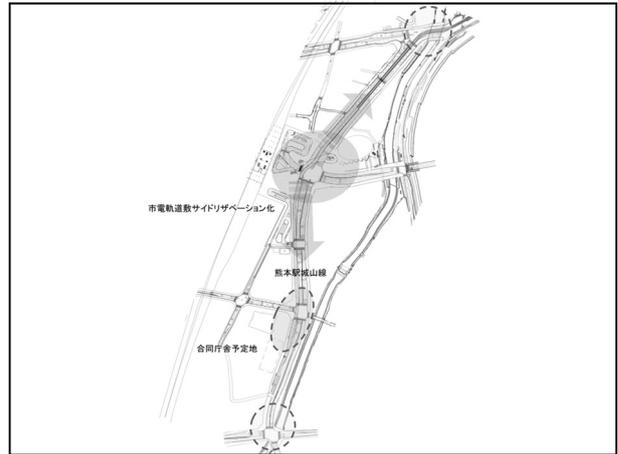


図-10 木立の景の構成要素⁶⁾

「可変性」に着目し、木立の景のトータリティの担保を試みている。ここでいう可変性には二種類あり、ひとつは緑の展開を可変性のあるシステムとすることと、もうひとつは沿道建物の可変性に左右されない「景」とすることである。前者は沿道建物の更新に対応するためであるが、後者は調整がうまくいかなかった場合を想定するための戦略である。

c)内部コーディネーション

可変性のある緑の展開については、星野と道路コンサルを中心に会合、水辺の景とのにじみ出しも考慮しながら検討を進めており、樹種選定では樹木の専門家との協議も行っている。

木立の景の検討当初は、広幅員の道路における市電と歩行者と街路樹の関係性について議論しており、軌道緑化をして街路全体の本木をランダムに配置する「グリーンベルト案」と、歩道と軌道の一体感を重視し反対側の歩道は列植とする「トランジットモール案」の二案で検討していた。ここでは、ゆるやかにカーブする道路特性や市電サイドリザベーションの効果から「グリーンベルト案」をベースとして検討することが決まり、この案では樹木のランダムな配置という強いコンセプトがあるので、沿道建物の可変性に左右されない「景」が形成できていると考える。一方で、緑の展開としては、沿道建物との調整を前提としており、この後は可変性のあるシステムの検討を進めた。

WG では 1/200 模型を用いて、「公園のような植栽の中を道が走り、まちが形成される」というイメージを共有した上で、樹木のランダム配置の検討を行った。ここでは、主景木(大喬木)を広間隔にランダムに配置して、その間に添景木を配置する「単植での配置」(写真-1)と、主木を群としてランダムに配置して、添景木でその間を繋ぐ「群植での配置」(写真-2)の二つのパターンで検討をした。この検討では、景全体としての一



写真-1 単植での配置模型



写真-2 群植での配置模型



写真-3 配置転換をした模型

体感が優れていると判断した「単植での配置」を採用しており、こちらのパターンでは沿道建物への緑の展開がしやすく、可変性のあるシステムが構築できていると考える。

d)外部マネジメント

木立の景では、実際の調整はこれからであるので、外部マネジメントを想定した検討結果を示す。

写真-1 では沿道建物が更新された将来像で模型を作っており、オープンスペースができると想定する民有空間に樹木を植えている。これを見ると民有空間に植栽が可能であれば街路に面的な広がり生まれ、より奥行きのある空間が形成されることがわかる。ここからも合同庁舎の外構や沿道の民有空間との連携や調整の重要性と実現に向けた努力の必要性が確認できる。

一方、民有空間との連携や調整が図られなかった場合も想定し、公共用地のみの樹木配置でも「景」として感じられるように、歩道の幅員 4m や市電軌道内の落葉を考慮して植樹帯、中央分離帯、官民境界付近への樹木の配置転換を行っている（写真-3）。

e) まとめと今後の展開

WG のデザイン戦略である可変性については、樹木なランダムな配置というコンセプトによって、緑の展開を可変性のあるシステムとすることと、沿道建物の可変性に左右されない「景」とすることを両立するデザインが形成できたとと言える。

出会の景での成果のように調整を想定した事前設計と民有空間を含めた「景」の検討結果を元に今後の調整を進めていく必要があると考える。

(3)水辺の景の戦略と展開

a)整備概要

水辺の景では、坪井川周辺の面的整備が計画されている状況ではないため、民有空間の既存建物の更新に合わせて公共整備を行っていくという進め方となっている。このような中、拠点の一つである春日橋の上流右岸に位置する東 A 地区再開発では平成 19 年 3 月に施工業者を選定し、WG の場に再開発事業者が参加して基本設計から実施設計にかけてのデザイン調整を行っている。完成は平成 23 年度の子定（図-11）。

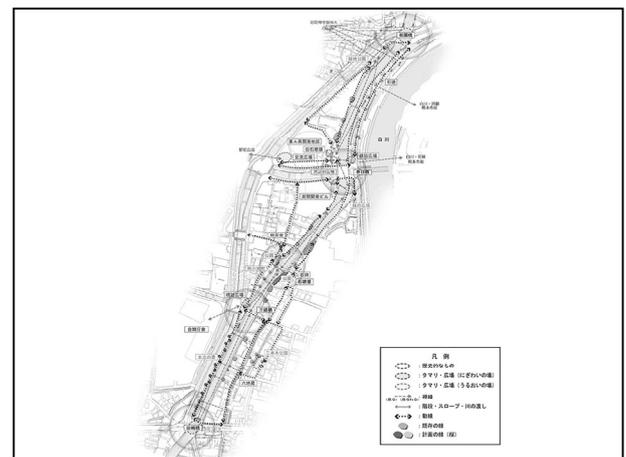


図-11 水辺の景の構成要素⁹⁾

b)デザイン戦略

水辺の景の特徴は、公共整備が民間建物の更新に伴って進んでいくため、東 A 地区再開発前の水辺広場が今後の河川整備のベースとなっていくということである。WG ではデザイン戦略として、デザインガイド（本編）に示す「水、樹木、緑、歴史的遺産といった地域資源を活かし、安全で変化に富んだ水際の回遊歩行空間の創出」を元に「見る・見られる」という関係と「回遊性」

に着目し、水辺の景のトータリティの担保を試みている。

c)内部コーディネーション

水辺広場における見る・見られるという関係と回遊性の形成については、星野と河川コンサルを中心に検討を進めており、今後の水辺の景の整備への展開を考慮して検討を進めている。

水辺広場の検討当初は、東 A 地区再開発に対して市がまとめた「市図書・情報センター」の計画素案を元に検討を進めていた。この素案では、駅から坪井川、石塘への大きなビスタが確保されており、「見る・見られる」という関係や「回遊性」が作りやすい案であった。その後、WG では水辺広場のアクセシビリティの向上を図り、階段やスロープを配置した案などを作成していた。しかしながら、平成 19 年 3 月に東 A 地区の施工業者が決定し、再開発の案が大きく変更したため、水辺広場の案も再検討を行うこととなる。

d)外部マネジメント

東 A 地区再開発の設計案は、敷地内に三棟の建物が立ち、それぞれに公共施設や住居などが分配された計画であり、熊本駅から旧石塘堰へと抜けるヴォイドが特徴である。ここでは、出会の景における交流広場と同じく再開発の一階部分の業態が把握できなかったため、再開発事業者とは東 A 地区の駅側から水辺までをストーリー性のある空間として考えることを共有し、水辺広場の検討を進めていた。再開発事業者とのデザイン調整には、東 A 地区と水辺広場の回遊性を意識して考えることができるように、ヴォイドから水辺への歩行体験について数か所のパースを描き、パラパラ漫画のように示して検討を行った。このパースによって WG では緑の設え、対岸との見る・見られるの関係や回遊性のチェックを行った。また、再開発の一階部分が把握できない中で、旧石塘堰を活用してヴォイド部分と水辺広場をゆるやかに分節し、舗装などは水辺広場で完結したデザインとすることで、例えば東 A 地区再開発がどのような舗装を提案しても水辺の景のトータリティが担保できるように想定した。

e)まとめと今後の展開

WG のデザイン戦略である見る・見られるという関係や回遊性については、「景」というとらえ方に基づいたパースなどを用いたデザイン調整によって空間的な連携が図れていれば良く、その調整プロセスが重要である。

水辺の景の今後の整備においては、東 A 地区再開発とのデザイン調整プロセスを参考に進めていく必要があると考える。

5. まとめ

(1)都市デザインの戦略と展開のパターン

出会の景では「小さな要素」の展開をデザイン戦略とし、内部での事前設計と検討を進めた後に、外部の設計者との調整に臨んでいる。木立の景では「可変性」のあるデザインの形成を戦略とし、調整を想定した道路デザインを内部で詰め、外部の民間事業者などとの調整に臨もうとしている。水辺の景では「見る・見られる」という関係と「回遊性」の形成を戦略とし、内部で進めていた事前設計は大幅に変更となったが、外部の民間事業者との調整のプロセスを重視し、調整に臨んでいる。

このように各景で共通していることは、デザイン戦略を元にした事前設計を行っており、それが調整において効果を発揮しているということが重要である。また、景ごとに整備の特徴は異なっているが、景のトータリティを担保するデザイン戦略を導き出しており、それぞれが線的、点的整備を面的に広げていく可能性を持っていることが重要である。

(2)今後に向けて

本稿では、熊本駅周辺整備の進捗中の整備について、都市デザインの戦略と展開のパターンを明らかにし考察を行うことに留まっているが、デザイン戦略、内部コーディネーション、外部マネジメントの三要素を図化して整理することができれば、複数のパターンをモデル化できるのではないかと考えている。現段階では、パターン自体が少ないので、例えば交流広場がうまくいっていないことを掘り下げてみるなど、いくつかのパターン出しを行っていきたい。今後、都市デザインの戦略と展開についてのパターン出しと分析、三要素による図化を進め、発表会のときには分析結果を示したい。

参考文献

- 1) 渡辺定夫編著：アーバンデザインの現代的展望，pp.60-82，鹿島出版会，1993
- 2) 吉田岳，小林重敬，大方潤一郎，高見沢実：協議型市街地整備手法としての横浜市「街づくり協議」に関する研究，日本都市計画学会学術研究論文集，第 24 回，pp.229-234，1989
- 3) 堀崎真一，北沢猛，西村幸夫：山下公園・日本大通周辺地区におけるデザインガイドラインの変遷と運用に関する研究，日本都市計画学会学術研究論文集，第 36 回，pp.193-198，2001
- 4) 大住荘四郎：パブリック・マネジメント，pp.21-23，日本評論社，2002
- 5) 熊本県・熊本市：熊本駅周辺地域整備基本計画，2005.6
- 6) 熊本県・熊本市：熊本駅周辺地域都市空間デザインガイドライン（本編），2007.7
- 7) 熊本県・熊本市：熊本駅周辺地域都市空間デザインガイドライン（手引き編），2008.3