

地域づくりの実践としての都市デザインプロセス —日向市駅前広場—

小野寺 康¹

¹正会員 土木学会（〒102-0072 東京都千代田区飯田橋1-8-10 小野寺康都市設計事務所、
E-mail: yas@onodera.co.jp）

あらゆる公共空間の整備は、波及効果としてのまちの活性化や賑わいの創出が本来の目的であるはずだが、残念ながらハードの整備を目的として完結してしまう事業は少なくない。連続立体交差事業による新たな日向市駅建設とその周辺の駅前広場整備は、本来の目的の実現のために数多くの市民参加型の議論を積み重ね、ハードとソフトの連動を図ってきた。そのデザインプロセスが、ハードウェアとしての駅前広場の空間デザインにどのように反映され、それがまちづくりへどのようにフィードバックされようとしているのか、現場から報告する。

キーワード: まちづくり 駅前広場 デザインプロセス 景観マネジメント 市民会議

1. はじめに

日豊本線は赤字経営のローカル路線だが、宮崎県においては公共交通の主軸といっている。その駅の一つ、日向市駅において、宮崎県と日向市の合同で連続立体交差事業が掛けられ、内藤廣氏設計（構造設計・川口衛氏）のオリジナリティ溢れる新駅が実現した。構想から10年を超えるプロジェクト全体の経緯を詳しく述べる余裕が本稿にはない¹⁾。ここでは駅前広場に限定して報告する。

当然のことながら、日向プロジェクト全体の目的は、駅や駅前広場、及び周辺地区の整備を契機に、都市全体が活性化することである。新駅の建設や駅前広場の整備それ自体ではない。

しかし、一方で（予算化成立と同時に）その目的が形骸化し、施設整備それ自体が目的となってしまう事業のなんと多いことか。「箱モノ行政」と揶揄される事業なぞはその典型である。膨大な予算と人員を投入して実現する複合的な公共整備では、その規模が大きくかつ複合的であるほど、分業化された制度の中で各担当者はしばしば本来の目的を見失い、「つくること」のみに陥りがちになる。

しかし、だからこそ、日向プロジェクトは語られる必要があると思われる。施設整備はまちの活性化の手段にすぎない。日向市はいわば「本気」でそのための様々な戦略を実践してきた。そのことを、駅前広場デザインの成立プロセスの中で示していきたい。

日向市のまちづくりのソフト戦略は、2008年に当研究発表会にて、辻喜彦により『ソーシャル・キャピタル醸成のための課外授業とまちづくり事業との連携方策—日向市立富高小学校のまちづくり課外授業の関係者が形成するネットワークに着目して—』として紹介された²⁾。本稿は、その内容を再度なぞるものではない。あくまでもハードとしてのデザインの成立プロセスにおいて、つまりコンセプト立案から具体的な空間造形とその洗練のプロセスにおいて、「まちづくり」を最終主眼としたその意図が、どのように都市デザインに反映されたのかを示し、またその思考の過程を明らかにすることに目的がある。

違う言い方をすれば、公共空間であればデザイナーは、機能性・経済性は当然のことながら、歴史文化や風土性、そこに暮らす人々の生活習慣や気質までも考慮に入れて造形を発想するものでありたいし、可能な限りそうすべきであると考えている。だが、逆説的だが、結論からいってしまえば、そのことを外部の設計者（デザイナー）の単独で行うことは不可能である。仮にできたとしても、その空間が本当にまちに寄与するものとして成立しているかどうかは疑わしい。歴史文化といった風土性が豊かな土地であればなおさらのことだ。土地に暮らす人々との関わりや会話の積層の上ではじめてデザインは内実を得る。この当たり前すぎる事実を、プロセスとして検証するのが本稿のもう一つの目的なのである。

2. 経緯

(1) 連続立体交差事業と日向市駅

鉄道高架の建設が進み、駅舎設計もほぼ目途がついていた平成16年（2004）の年明け、交通広場のプロポーザルが出され福岡のコンサルタントがそれを受注した。これに呼応して3月に「日向市駅前広場整備検討委員会（委員長／宮崎大学・出口近士准教授，ワーキンググループリーダー／同・吉武哲信准教授）が立ち上げられた。最初に交通広場のレイアウトが中心に議論され、その骨組がほぼ整った平成16年の夏から景観・デザイン担当として筆者が投入された。



図-1 施工前の日向市駅と駅前

プロジェクトにかかわってまず驚かされたのは「会話」の多さであった。

まず、会議が多い。本会議である都市デザイン会議（議長／東京大学・篠原修教授一当時）を中心に、上述の「日向市駅前広場整備検討委員会」があり、その下に「ワーキング会議」がある。都市デザイン会議の前には、地元・日向市での事前調整会議と篠原座長を中心とする東京ワーキングがあり、必要に応じて「拡大事務局会議」など、臨時的な会議が柔軟に立ち上がる。平成16年度におけるこれらの会議の総数は、筆者がかかわったものだけで（単なる打ち合わせは除いて正規の会議だけでも）14に上った。作業メンバーは少なからずクロスオーバーしており、ほぼ月に1・2度のペースで打ち合わせと会議が繰り返された形である。

交通機能はもとより、バリアフリー、ユニバーサルデザイン、広場の利用方法、周辺街区との連携、そもそも日向市の駅前空間とはどうあるべきか、という様々なフェーズの議論が、専門家以外の一般市民によって、同時に絡み合うように議論された。ほぼ同じような会議の中で、会話の多くが繰り返されるものであったことも少な

くなかった。しかし、誰もその意義を疑わない。これが日向の特徴とといい。作業する側にとっては、毎回大きな発展もないまま資料を出し続けるというのは効率的でないし負担を感じるものだ。だが、今振り返ってみるとき、いつかこの膨大な会話の量が、数多くの人々の「気分」や「情感」を共有し、組織を有機化することに多大な効果をもたらしたように思えてならない。情報の一元化を図る行為に見えて、結果的には「情感の一元化」に向かっていったといえる。その意義こそ大きい。

このことは、合理性・経済性を追求する現代社会において必ずしも普遍的とはいえないものだ。だが、日向プロジェクトが多くの収穫を得たというならば、このことは、景観・デザインという作業がいかにより合理的で矛盾に満ちたものであるかということを端的に示している。それも当然のことである。なぜなら、景観・デザインとは、人間そのものの価値観を問うプロセスなのだから。

余談ながら、会議の後コアメンバーは、しばしばそのまま「宴会」へと突入する。地元と東京という異文化の者同士が一つの目的に統合するには、言わずもがな酒席は有効だが、単なる飲み会にならず、その会話がまちを慮り、節度を持った「本音」で議論がせめぎ合うところが日向らしい。

(2) 住民参加のデザインプロセス

デザインは、この様々なデザイン会議で常に練られた。すべての議論が市民に開放されていたといって過言でないと思う。

たとえば、駅前空間の歩車道境界縁石はこのプロジェクトによって開発されたオリジナルなものだ。

ユニバーサルデザインの縁石の形は、現在でも様々な議論を呼んでいる。とくに横断歩道などの切り下げ部が問題になる。車椅子利用者は段差がない方がいい。そもそも標準設計で定められていた2cmの段差は、車椅子にとってなかなか厄介な高さなのだ。ところが、視覚障害者にとっては、白杖で縁石の存在を認識するため、段差が必要となる。バリアフリーがうたわれるようになってきてから、国土交通省や各自治体はこの問題を繰り返し議論してきており、ゼロ段差にすべき、いや1cmが妥当だ、といった議論がここ十数年重ねられてきた。しかし残念ながら未だに完全な回答とされているものは出されていない。

日向では、歩車道高さを5cmとして、断面形状に工夫してゼロ段差とする縁石を選択した。これを実際に試作品をつくって歩行実験をして決めた。

このときの議論が印象深い。

やはり視覚障害者はゼロ段差を問題視した。だが、車椅子利用者の意見を聞いて、「あなたがたは段差のない

方がいいんですね。私たちは5cmの段差で識別するようにします」といわれ、一件落着いたのである。



図-2・3 歩車道境界縁石の使用実験

しかし、その過程の会話の中で、視覚障害者がいかに歩車道の認識が困難で、いつのまにか車道に出てしまうという恐怖にさらされているかを知った。鉄道駅のホームに落ちたことのある人々が想像以上に多いことも衝撃的だった。そんな方々が、自分たちは段差なしでもいいと主張を譲ろうとするのである。これが日向という土地の気質なのかもしれない。

施工タイミングが迫っていることもあって、この縁石はこの断面で決定した。ちなみに、縁石表面の二本のミゾは、白杖が引っ掛かることを想定していたものだったが、全く意味がなかった。白杖は常に左右に振られるので、縁石と平行方向にミゾをきいても役に立たない。単なる滑り止めのミゾにすぎなくなってしまった。



図-4 歩車道境界縁石（高さ 50mm のゼロ段差）

後述するが、舗装はアースカラーの煉瓦とした。これも実際に試験施工を行ったのち、暴露試験をして決定した。滑りにくく歩きやすい素材で、夏の照り返しにも耐える落ち着いた色合いであることを現場で検証したのだ。煉瓦は、焼きものだから色が変わることはないにせよ、個体差はある。風雨にさらされても汚れが気にならない製品と、不思議と汚れを吸うように汚くなっていくものがあるのだ。時間をかけて見ていくことで最終決定した。



図-5 煉瓦舗装 試験張り

同時に、案内表示等のサインは、原寸模型がつけられた。担当したIDデザイナーの南雲勝志氏は、サインのテーマカラーを、日豊海岸日向岬における景勝地・馬ヶ背の絶壁の海岸から望む紺碧のブルーに設定した。ブルー3色を微妙に塗り分け、原寸模型にて明示した。ここで決まったブルーは、のちに駅舎内部のサイン表示にも採用された。駅舎内外で共通した様式が整った形である。



図-6 サイン原寸大模型

提案に対して意見を述べるだけでなく、市民からオリジナルなアイデアも積極的に出された。

噴水とせせらぎは、広場ににぎわいと涼やかさを与える重要なアイテムである。アクティビティを創出する装置として最も重視されたものだ。この施設については様々な意見が出されたが、中でもここに手押しポンプを付けてはどうかという素朴な市民意見は、実際に完成してみると子供たちに大人気の遊び道具となった。ここでの噴水は、井戸水を掛け流して使う。濾過機と循環ポンプを省略するローコスト設備だが、その結果、井戸内に水をためるためのインターバルが必要になった。常に水を出しっぱなしにできるほどの水量がないためだ。そこで、最初にゆるゆると水が噴き出し、ある程度の高さまで上がったらい度また落ち込み、そのあと高く吹き上げるという演出をおこない（これも水量制御に貢献する）、その後小休止させた。その間に手押しポンプで遊んでもらえればと思っていた。ところが、子供たちは、そばにある手押しポンプを何回押したら噴水が出てくる、といった小さな「都市伝説」を勝手に作りあげて、より懸命に押そうとする。とにもかくにも人気の水景になった。



図-7 噴水と手押しポンプで遊ぶ子供たち

交通広場内部まで貫通する軸線を完成させることによって、日向市駅前地区の「顔」ができる。

クロスするこの二つの軸線が、駅前空間の骨格になると考えた。

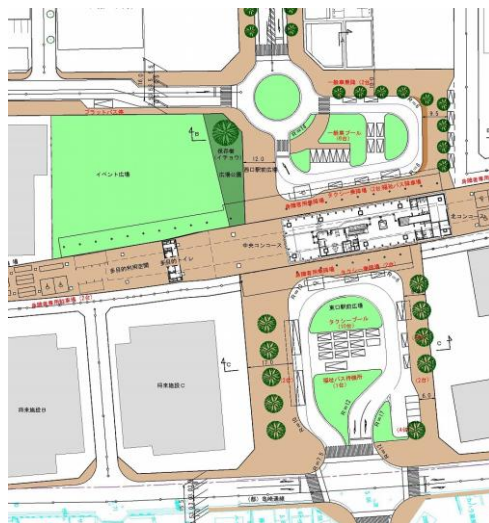


図-8 初期計画図（画面右が北）

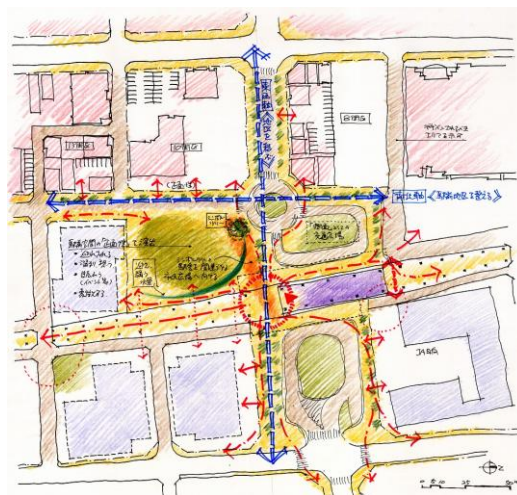


図-9 コンセプト図（同上）

3. 駅前広場のコンセプトとデザイン

(1) 全体コンセプト：クロスする軸線が地域をつなぐ

改めてコンセプトからデザインを解説する。

連続立体交差事業による高架化によって、分断されていた東西の地区がひとつつながりになる。東は海の文化圏であり、西は中心市街地とその背後に森林文化をもつ山の文化圏だ。これら東西を結びあわす東西軸が主軸の一つである。

メインである西口広場は、これに直交する「交流通り」という南北軸を有する。この軸は、駅周辺の開発街区を統合し、駅前広場の接線としてにぎわいの中心軸となるべきものだ。並木と街路でこれを視覚化しながら、



図-10 最終形平面図（同上）
初期計画図がここまで練り上げられた

(2) 交流広場のコンセプト

日向市駅前広場の最大の特徴は、交通広場に隣接して「交流広場」及び「広場公園」という名目で、歩行者空間としてのオープンスペースを確保し、すべてを一体でデザインできる状況をつくりだしたことだ。駅前にかつてない規模の市民広場を持ち得たのは都市計画上の慧眼といっている。

西口駅前広場に隣接するその市民広場はその後、まとめて一つの「交流広場」は呼ばれることになった。ここが日向市駅前空間の重心となることで、駅舎を中心とする駅前空間は、人間のための場所という面目を成し、骨太の骨格を得る。

駅前に交通広場ではなく、穏やかで緑溢れる人間のための広場が主景として広がることは意義深い。日向のまちづくりを象徴するものだ。と同時に駅前広場には様々なイベントに対応可能なフレキシビリティを持つ多機能性が求められた。

a) やわらかな情緒広場

この広場は「日向らしい」空間にしたかった。

日向らしさとはなにか。自然の豊かさと人の心の美しさ、思い遣るやさしさだと思った。

もう少し突き詰めていえば、「受容力のある造形」ということになるだろうか。一つの空間が、日常のおだやかな風景も、様々なイベントもすべてこなし得る受容力。なおかつ、ふるさと感じる緑豊かで穏やかな造形として、様々な人々のアクティビティを日常から受容するフレキシビリティ。それがこの広場のコンセプトである。

それを空間に表現したい。優しい情緒的なやわらかさのある雰囲気のある空間にしたいと考えた。そのイメージの骨格に「西都原古墳群」があった。

自然の微地形の延長ともいえるべき優美なアンジュレーション（起伏）が重畳するその緑地は、人工的な造形でありながら、祈りにも似た静謐さを空間に漂わせつつ、開放的で伸びやかである。神話の国・日向（もともとは宮崎と同義）の心象風景を感じた。



図-11 西都原古墳群



図-12 西都原古墳群

b) 緑の多目的広場

普段は落ち着いた広場空間でありながら、様々なイベントに対応できるフレキシビリティを持たせたい。最大のイベントは「日向ひょっこ祭」である。この祭りがきちんとおこなえるのであれば、日向の大概のイベントに対応が可能と考えられた。西都原古墳群のような柔らかな起伏の持つ芝生広場であれば、日常風景として穏やかでやさしい風情が演出できるだろう。そして一方では多目的なイベントにも対応可能である。しかも「ひょっこ祭」は、これまでは市役所前の広場がメイン会場となっていた。中央部は芝生広場である。したがって、交流広場を芝生とするのは日向の人たちによって使いやすく違和感がないだろうとも思われた。

(3) 交流広場のデザイン

a) ひょっこ祭と多目的芝生広場

朱色の祭り半纏、足袋にふんどし。顔にはめいめい独自のひょっここ面。チンチキチン…という、軽妙な鍾離子が街中に鳴り響く中、全国から集まった様々な「連（れん）」（踊りのグループ単位）が市街のいたるところを練り歩く。滑稽な中にもリズムカルな切れのある動きが楽しく、沿道で見物する人々に笑顔が絶えない、なんとも賑やかで心地よい祭りである。



図-13 日向ひょっこ祭



図-14 これまでは庁舎前広場が舞台だった

これまでは市役所前の広場が、審査会も行われるメイン会場となっていた。中央部は芝生広場である。したがって、これからつくる交流広場も芝生とするのは日向の人たちによって使いやすく違和感がないだろう。だが、それが芝生広場を採用したすべてではない。



図-15 庁舎前広場の会場周辺には屋台が並んでいた



図-16 椅子が足りずに周辺に座り込む人々

庁舎前でひょっとこ祭りは人で溢れていた。いや、溢れすぎていた、というのが正しい。宮崎名物である地

鶏の炭火焼をはじめ、地場の食材が露店となって周辺に並ぶのだが、用意された椅子やテーブルでは圧倒的に足りない。駐車場の縁石に腰を下ろす高齢者や、そこで子供に食事をさせる家族の光景を見るにつれ、「多目的」の形を考えさせられた。

イベントを見ながらの食事は美しいものであるべきだ。単に食欲を満足させるだけのものではあってはならない。家族で楽しんだという実感を与えるものでありたい。

では美しく食事する場をどのように大量に用意するか。じつは造形された芝生広場こそ、そこに解答を出すことが可能と思われた。

イベント時（ハレ）と日常利用（ケ）の転換が一つの空間で容易に実現可能なのも芝生広場であるところが大きい。（むろん舗装広場も多目的に変容可能だが、その場合の方法論はまた異なる。それを解説するのは別の機会としたい）

平坦な芝生広場は、そのままでは砂漠同様に人のアクティビティを誘発する契機のない単なる空き地である。だが、そこにわずかに起伏があれば「場」が生まれる。中央部を平坦にしつつ、周囲に起伏の襞を整えることで、「見る―見られる」関係性が整い、野外劇場的な空間構成が与えられる。周囲を眺めながら腰をおろして「食事」する（ほどくつろげる）場所にすることが可能だ。起伏に木立を添えるとさらに効果的である。



図-17 木立と起伏に人は集まる

起伏と木立の組み合わせで、人の溜まる場所が様々な演出可能となる。いわゆるベンチは、あえてその外に置く。そうすることで、起伏の襞は多様なニュアンスを得る。木立を与えることで「座っていい」「座りたくなる」場の資質を獲得しつつ、規模に応じて様々に変容することが可能なのだ。

たとえば、混雑の度を超えると平坦部を超えて周囲にあふれ出す。起伏の内側はいつでもイベントスペースの延長になり得る。そのためにも、あえてそうなるようになめらかに境界部をつくらないアンジュレーション（起伏・造形緑地）とすることがポイントだ。さらに、起伏

にエッジを立てることで反対側の法面が明確になる。ここでは常に喧噪を感じつつ食事や会話を楽しめる場として機能し続けることが可能だと考えた。さらに、そこを「裏」にしないために、せせらぎや景石、ベンチ等を用意した。

せせらぎはしかし、そのためだけではない。領域性の確保と、アクティビティの創出という役割がある。このことは次に述べる。

b) 領域性と正面性

この交流広場の「骨格」は、西欧型の広場に近い。日向市駅という求心力の強い、またインフラストラクチャーとはいえシンボル性・公共性の高いこの施設を中心に、人間のための広場を演出しようというものである。そのためには、領域性と正面性が重要であると考えた。

西欧広場の機能的特徴が領域性と正面性にあることは、昨年の研究発表でも述べた³⁾。筆者は、広場をアクティビティの面から“人間活動の活性化を誘い生成する場”であると仮定し、日本でこのようなオープンスペースを演出する場合には、それなりの戦術が必要だと考えている。そして最初に重要なのが、領域性と正面性の確保だ。

西欧広場は、直接建築ファサードに囲まれて領域が既定されているが、日本の広場はこの形になかなかない。車道が貫入し、不揃いの街並みが背景に連なり、領域感が形成しにくい。「広場」という求心性を持った空間構造を得るには領域性の確保は必須である。ただし、囲えばいいというものではない。

槇文彦が『見え隠れする都市』⁴⁾の中で、西欧の都市骨格を「中心—区画」になぞらえ、日本のそれを「奥—包摂」と表現したように、日向の交流広場の領域性は、玉葱の皮のように薄く重層したものになっている。ただし、囲い込みすぎて内外の縁を切っては意味がない。中央の芝生緑地は、並木や芝生起伏、せせらぎや軌道高架によって囲い込まれつつ、まちに対しては視線が開かれ、賑わいの雰囲気は波動するように意図した。抜けつつ開く、というニュアンスである。

と、同時に駅舎と、反対側の休憩所（イベントステージ）へは正面性を整える。

駅前空間の中核は駅舎であり、そのシンボル性は確かなものである。だが、軸線を強調してあからさまな主景とはしていない。駅舎エントランスに向けて動線を確保しつつ、正面には人を歓迎するように噴水を上げた。この動線は、巧妙に広場を囲い込むエッジとしても機能するようカーブして、まちへのにぎわいの集散を促した。噴水もまた、せせらぎとなって広場を囲い込む、領域性演出の装置となっている。

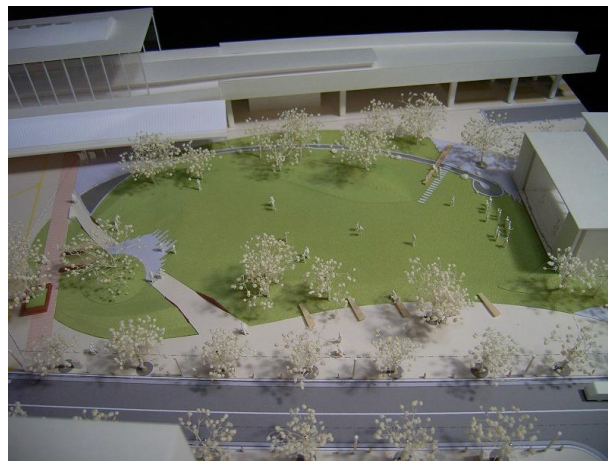


図-18 交流広場模型写真

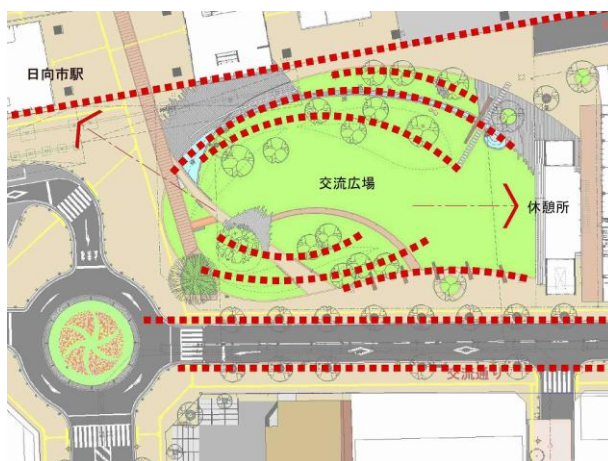


図-19 交流広場の空間構成（領域性と正面性）

このように、各形態が常に単目的でなく、多様な意味性を重ねて演出されているのがこの広場の特徴なのである。

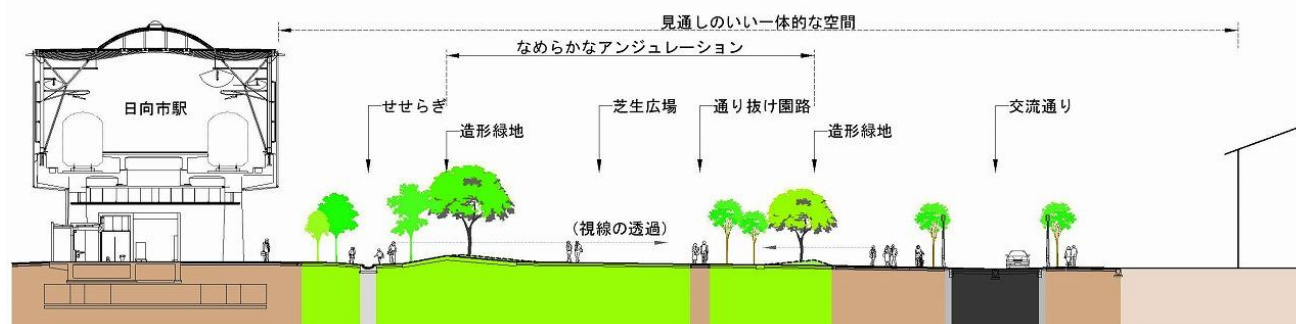


図-20 交流広場横断面図

c) 素材に込められた時間

デザインと素材は不可分である。また、素材はそれ自体でコンセプトを反映するといっている。少なくとも、地域に新たな歴史基盤を形成するためには、素材は、コンセプトに重要な役割を果たすものと考えられる。

石、煉瓦、鉄、ガラス、コンクリート、水、緑……自然の質感豊かなマテリアルが、素材の性質を生かしながら素材色そのままに風景を組み上げることの豊潤さは、何にも代えがたい。

日向市にとって、文字通り世紀のプロジェクトといっているこの駅前空間において、コストパフォーマンスは十分に考慮しつつ、自然素材を質感豊かにどこまで使いこなすかが重要だった。文字通りの社会基盤、社会資産とするには本物の素材感を頼りにしたい。

歩道部の主要素材は煉瓦とした。いわゆる普通の赤煉瓦ではなく、「大地の質感そのままに焼きしめたような」温かみのある風合いと色彩と重厚な質感を併せもつ煉瓦を特注で用いた。これに縁石や車道舗装のディテールとして御影石を組み合わせた。親しみやすさと品位を両立させる素材表現である。

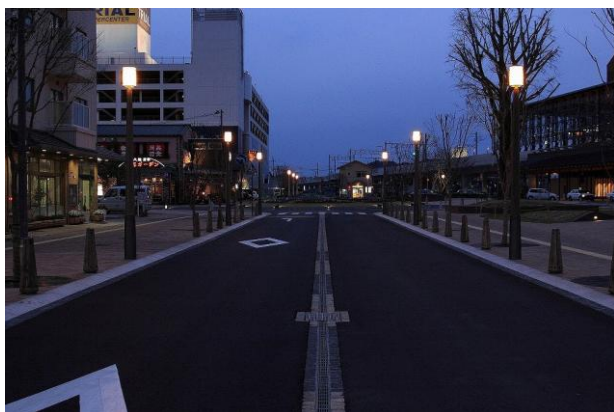


図-21 街渠・中央線に御影石を用いた交流通り線

西口の交流広場では、日向商工会議所の会頭が自らの資産を無償で供出してくれた素材が一部に使われた。手加工の大判の自然石や景石、様々な樹木である。交流広場の高木はほとんど会頭宅のものであり、購入木は一本もない。

会頭宅は交流広場の至近にある。ながく日向で生きてきたそれらの素材を再利用することは、歴史を伴った時間を空間に取り込む上で意味があると思ったし、なにより素材感が素晴らしいため、空間の資質が上がる。日向市駅はスギ集成材による木造大架構と、それを支えるスチールトラスが建築のファサードを力強いものにしているが、これを主役にする「舞台」としての広場空間がバランスするためには、素材は極めて重要なのだ。

商工会議所会頭の資産供出は、まちづくりの議論の賜物だ。まちを良くしたいという市民の方々の会話が生ん

だ結果である。駅周辺開発の土地区画整理事業によって会頭宅は移転を余儀なくされた。長年育ててきた庭木を無為に捨てるのは忍びないし、かといってすべてを新築に持っていくわけにはいかない。そのタイミングからきた発言ではあるが、それにしても「どれを持っていてもいい」との発言には一同驚きを禁じ得なかった。

実際、それらの素材は広場の質感を飛躍的に引き上げた。高木なら、普通の現場では全て購入された新材が使われ、せいぜいが四、五m程度の若木が運び込まれるところだ。だが、この現場ではすでに成木になったものばかりである。敷石も同様で、古色ある手加工の風合いは、現在なら高価すぎて公共事業に使えない。しかもこれらはすべて、何十年も前から日向に、しかも広場のすぐそばに在り続けたものたちなのである。



図-22 商工会頭宅から支給された石材の再利用

d) 最後の市民意見の採用

デザインの市民会議は施工中も開催された。

それは、実際にできつつある現場の中で、イベント時の使い勝手等の検証を図る目的で意見を出してもらおうという意図だった。

しかし、どこでどんな意見が出るか分からないのが市民会議というものだ。

ある程度施工が進んだ段階にも関わらず設計変更の意

見が出された。芝生広場は車椅子が積極的に入っていけるものではない。だが、この広場を見ると、どうしても車椅子の人たちも入って行きたくなるだろう。それを叶えてくれないかというものだった。

工事予算も確定し、施工も進んでいる段階での意見である。断るのは容易なはずだったが、一同その妥当性にうなずかざるを得なかった。日向のまちづくりが目指してきたものを考えると、それを叶えることが必要だとその場にいたほとんどのメンバーが感じたのだと思う。果たして議論の結果、実現させることに決定した。芝生広場の中央に切り込むようなサブ園路が設けられることになったのは、実にこのタイミングだったのである。

この園路は機能した。竣工式の際に多くの車椅子の方々がこの園路をぬけて、広場の賑わいを感じながら進んでいったのである。竣工後の市民会議でもこの園路の実現に対する評価はとても高いものだった。このような積み重ねが、「自分たちの意見が実現した」「自分たちが一緒につくりあげた」という意識へと昇華する。そのことが、施設づくりをまちづくりの起点として機能させることに大きく意味をなすのである。



図-23 芝生中央の曲線園路が最後に追加された



図-24 園路を歩く人たち

6. まとめ

今回紹介したデザインプロセスに並行して、地元小学校とのワークショップや、旧駅舎を偲ぶさよならイベントといった数多くのイベントが進められた。それらほとんどが日向市民の手弁当によるものだ。

数々の仕掛けは、とにかく駅舎および駅前空間の整備を、まちづくりの契機、起爆剤にするのだという思いから始まっている。その意識に日向市の担当課一同まったくブレがないところに心底感心させられる。

交流広場のデザインコンセプトにおいて、日向らしさとして自然の豊かさと人の心の美しさ、思い遣るやさしさだと述べた。

それは宮崎県や日向の人々との会話の中で、設計者の内部に自然と生まれた意識であった。それを無心で造形化したのが日向市駅前広場であり、とくに西口の交流広場である。機能性から最初は幾何学でスタートした造形は、やがてやわらかなフリーハンドとなり、さらに幾度も修正されて図面にまとめられた。

現場に入ってから必要に応じて修正は進んだ。日向市担当者と現場職人とが設計者と同じ目線で同じ目標を目指して格闘していった時間は極めてエキサイティングであり、意義深いものであったことを報告する。



図-25 日向ひょっとこ祭の賑わい（前夜祭）

今年の夏もまた、「日向ひょっとこ夏祭り」は開催された。今年は初めて駅前広場がメイン会場となった。多くの人々が訪れ、広場からあふれんばかりだったが、ひょっとこを踊るのを尻目にせせらぎで子供たちが遊んだり、実に自由な雰囲気がそこにあった。まるで以前からずっとここで開催していたような錯覚に陥ったのは、おそらく筆者ばかりではないと思う。

来年は交流広場の一角に、内藤廣氏設計のイベントステージ（正式名称は休憩所）が完成する。これをもって日向市駅前空間のハードウェアは一旦完成を迎える。

しかし、ソフトウェアはすでに多くの実績を残し、駅と駅前広場がまちのにぎわいの中心に名実とも成長しつつある。次第に周辺市街地も建て替えが進みはじめた。シャッター通りだったものが次第に息を吹き返しはじめていくといっている。

日向は少しずつ、確実に再生しつつある。



図-26 完成した日向市駅前広場

参考文献

- 1) 篠原修・内藤廣・辻喜彦編著：GS軍団総力戦 新・日向市駅，彰国社
- 2) 辻喜彦：ソーシャル・キャピタル醸成のための課外授業とまちづくり事業との連携方策—日向市立富高小学校のまちづくり課外授業の関係者が形成するネットワークに着目して—，土木学会デザイン研究発表会2008
- 3) 小野寺康：地域デザインにおける現場主義的手法の実践—道後温泉本館周辺広場—，土木学会デザイン研究発表会2008
- 4) 槇文彦：見え隠れする都市，鹿島出版会