

高知駅・日向市駅・旭川駅周辺整備における まちづくり・景観デザイン関連委員会の経緯と特徴

辻 喜彦¹・吉武 哲信²・出口 近士³

¹学生員 宮崎大学農工学総合研究科博士後期課程 (E-mail:y-tsuji@atelier74.co.jp)

²正会員 博(工) 宮崎大学工学部土木環境工学科 (宮崎県宮崎市学園木花台西1丁目1番地,
E-mail:t.yoshi@cc.miyazaki-u.ac.jp)

²正会員 工博 宮崎大学工学部土木環境工学科 (宮崎県宮崎市学園木花台西1丁目1番地,
E-mail:t.deguchi@cc.miyazaki-u.ac.jp)

まちづくりに市民が参加し、行政との協働によって公共空間の整備事業に対して合意形成を図る手法が定着してきている。また協働まちづくりを実践することで、市民の“居場所”や“活動場所”となる公共空間整備を生み出すことの重要性も指摘されている。本稿は、高知駅、日向市駅、旭川駅周辺整備における景観まちづくりプロジェクトの取り組みを事例として、事業概要と経緯、まちづくりおよび景観デザイン関連委員会の設置の特徴とプロジェクト・マネジメント、およびそのプロセスにおける市民参加の連携方法を考察している。

キーワード:連続立体交差事業, 区画整理事業, 駅舎新築, 景観まちづくり

1. 研究の背景と目的

近年、まちづくりに市民が参加し、行政との協働によって公共空間の整備事業に対して合意形成を図っていく事例が全国各地で増えており、それらの中で、各種委員会やワークショップなどが開催されることも手法として定着してきている¹⁾。加えて、以上のような協働まちづくりを実践することで、市民の“居場所”や“活動場所”となる公共空間整備を生み出し、市民が生き甲斐を感じる暮らし方を実現し、地域におけるソーシャルキャピタル(愛着心や誇り等)を醸成することも景観デザインやまちづくりには求められるようになってきた²⁾。

特に、基本構想策定から事業完了までに長期間を要する大型公共空間整備においては、より多くの市民参画機会を促進しながら良質で一貫性のある公共空間を創出していくために、関連複数事業間の調整を図りながら、事業を進めていくプロジェクト・マネジメント的な考え方の適用が必要とされている³⁾。

しかし、基本構想・計画段階における市民の合意形成手法やワークショップ、イベント開催等を通じた市民参加方法、さらに既存ストックを維持活用したエリアマネジメント手法等については多くの研究がされているものの、事業立上げ時から事業完了後の維持管理段階までのプロジェクト全体を通じて公共空間の一貫性確保(景観形成)をマネジメントする方法や、市民参加手法等については未だ十分な研究がされておらず、今後、多様なアプローチからの研究が望まれるところである。

本稿はこのような問題意識の中で、特にプロジェクト

・マネジメントを担っている(担いうる)組織やプロジェクト内で個別事業や市民参加を実施する組織が有するそれらの機能や関係性に着目するものである。具体的には、連続立体交差事業(以下、高架事業と称する)をベースとした先駆的事例とされる高知県高知駅周辺整備、宮崎県日向市駅周辺整備および北海道旭川駅周辺整備におけるまちづくりプロジェクトの取り組みを事例として、事業概要と経緯、まちづくりおよび計画デザイン関連委員会の設置状況等の特徴を把握するとともに、プロジェクト・マネジメントとそのプロセスにおける市民参加の連携方法を考察する。

2. 調査・分析方法

3事業の新駅舎については、内藤廣建築設計事務所の設計によるものであり、いずれも地元の木材を利用している点に大きな特徴と共通点がある。各プロジェクトの経緯・変遷とマネジメント項目の整理については、プロジェクトの事業記録、議事録、会議規約⁴⁾~¹⁰⁾の整理に併せ、各事業担当者へのヒアリングを実施した。共通または特徴的な委員会システムと関係者のプロジェクトへの関わり方については、市民アンケート調査結果やイベント開催記録⁹⁾等を用い、各プロジェクトにおける市民参加状況について整理・分析した。

3. 研究対象プロジェクトの概要

(1)高知駅プロジェクト

高知駅周辺整備(以下、高知駅プロジェクトと称する)は、人口34万人の県都高知市の陸の玄関口となるJR土讃本線の高架事業(県・延長4.08km)と駅周辺の区画整理事業(市・約29.5ha)および関連街路事業(県、市・4幹線街路整備)の三位一体の事業であり、都心部の活性化を目指した拠点づくりを目標としている。図4に、3事業の委員会設置等の時間的変遷を整理したものを示す。同図の左欄上部に示すように高知プロジェクトは、昭和51年度に地元住民の反対から全国で初めて高架事業を休止したが、昭和55年度パーソントリップ調査を契機に、交通処理のための鉄道高架だけではなく周辺まちづくりと一体的なプロジェクト「よさこい咲都まちづくり」として再スタートした経緯がある。その後、平成20年2月に新駅開業し、平成21年5月に南口駅前広場が供用開始され、高架事業が完了している。新駅舎は地元杉材によるアーチによる木鉄ハイブリッド構造の大屋根が高架橋を覆う形状で、市民公募により「くじらドーム」の愛称が付けられている。なお1日平均乗降客数は5,237人(平成18年度)である^{4,5)}。



図-1 高知駅前

(2)日向市プロジェクト

宮崎県日向市駅周辺整備(以下、日向市駅プロジェクトと称する)は、平成8年度より鉄道高架を契機として活力を失いつつある中心市街地の魅力とにぎわいの再生を図ることを目標に、官民協働のまちづくりを基本理念とし「黒潮文化と森林文化の出会い駅」のコンセプトの下にスタートしたプロジェクトで、JR日豊本線高架事業(県・1.67km)、日向市駅周辺地区区画整理事業(市・17.6ha)、特定商業集積整備事業(民間・約24ha)からなる。日向市の人口は約6万3千人で、日向市駅の1日平均乗降客数は約2,600人(平成20年度)と小規模である。新駅舎は地元杉材の大屋根構造で、駅舎内部やキャノピー等にも杉材がふんだんに用いられている⁶⁾。また駅前広場に隣接して約3000㎡の広場も配置された。新駅舎は平成18年12月に開業し、平成19年度には西口駅前広場、平成20年度には駅前交流広場、平成22年には野外ステージが完成してプロジェクトはほぼ終了した。平成20年9月には、耳川流域の杉材を活用した独特の建築様式の駅舎が世界で高く評価されブルネル賞を受賞した^{7,8)}。



図-2 日向市駅前

(3)旭川駅プロジェクト

旭川駅周辺整備(以下、旭川駅プロジェクトと称する)は、JR函館本線、宗谷本線、石北本線が乗り入れる旭川市(人口約35万人)の玄関口として、高架事業(道・3.5km)、区画整理事業(市・86.2ha)、関連街路事業(道、市・9街路)、忠別川河川空間整備(国)、シビックコア地区整備(約10ha)を一体的に整備するものである。旭川駅・忠別川を中心に新たな広域交流拠点を形成し南北市街地の均衡ある発展をめざしており、「北彩都あさひかわ整備事業」と称されている。新駅開業は平成22年10月(予定)で、駅舎は外壁がガラス張りを基調とした大屋根空間を有し、駅南に隣接する忠別川の河川景観を見渡せることが大きな特徴であり、駅舎内部にも「木のまち・旭川」を表す木材が多用されている⁷⁾。1日の駅乗客数は4,955人(平成19年)である⁹⁾。



図-3 旭川駅前(整備中)

4. 各プロジェクトの特徴と成果

以下においては、3つのプロジェクトの経緯とその委員会設置等の取組み方および市民参画の特徴を整理する。

(1)高知駅プロジェクト(昭和55年～平成22年度)

a) 準備・基本構想段階

高知駅プロジェクトは先述のように、昭和51年に地元反対から全国初の高架事業休止となったことを教訓として、昭和55年から交通処理だけの鉄道高架から周辺と一体となったまちづくり事業として再スタートした。橋本知事(当時の)リーダーシップの下での計画が再開され、事

業主体である県と市は共同で地域住民とのきめ細かな対話型説明会や知事・市長と住民との懇話会等を開催(平成4～7年度)し、基本的な合意形成が図られた。区画整理事業の地元対応については、戦災復興事業以降、数多くの実績を蓄積している高知市のノウハウが活かされている⁹⁾。

b) 基本計画段階

県市合同整備事務所開設後(平成8年)、県と市は「鉄道高架景観検討委員会(県)」と「高知駅周辺再開発基本構想検討委員会(市)」を設置し、事業認可へ向けての検討を行った(平成7～9年度)⁴⁾⁵⁾。

c) 設計・施工段階

事業認可後、これらの基本的な方向性は「高知駅周辺再開発基本計画検討委員会(景観形成方針、交通体系整備方針、拠点街区まちづくり方針)(市)」(委員長.入交二郎.高知商工会議所会頭)と「高知駅舎景観検討委員会(基本案検討(第1～2回)、大架構案検討(第3～5回)(県)」(委員長.伊藤憲介.高知県文化環境アドバイザー)に継承され、具体計画の検討が行われた。この結果、高知の南北都市軸の結節点として駅を位置づけ、都市へ大きく開く南口と住宅地として市民の憩いの場となる北口の性格づけがなされた。新駅舎は、土佐の風土から新しいもの、初めての形式に挑戦する精神を「高知らしさ」と捉え、大架構実現が目指された、このために県・市・JR・専門家による木材WGが開催され実大梁の耐火実験等による技術的検討が行われ、駅舎デザイン原案が決定した。平成16～17年度には高知市が「駅前広場基本設計検討委員会」(委員長.藤塚吉浩.高知大学助教授)を設置し、基本設計案の確定と景観デザインの方向性をまとめた。県市はその成果を基に、さらに関係事業者等との懇談会意見等を踏まえ、入札方式で実施設計、施工等を行う通常型の事業方式が採られた。併せて、学識者からのアドバイスに基づき、事業の重点課題についての変更または決定を行う機関として「フォローアップ会議」(委員長.藤塚吉浩.高知大学助教授)が設置されて、設計・施工の進捗状況が随時チェックされている。

d) 維持管理・利活用段階

新駅開業前(平成20年)に、駅前空間の大口地権者であるJR四国、JR貨物、高知県、高知市によって駅広空間利活用についてのまちづくり協定が締結された。図4左欄下部に示すように平成22年には南口駅前広場がよさこい祭りサブ会場や大河ドラマ博メイン会場として利用されているが、現在のところ市民発意の駅前利活用ニーズの具体案は未だ生まれていない。

以上より、高知駅プロジェクトにおいては、図4左欄に示すように各プロセスごとに独立してプロジェクトをマネジメントする組織(委員会等)が設置されていたが、基本計画以降は、篠原修(政策研究大学院大学教授)、内藤廣

(東京大学大学院教授)が継続的な委員として参加した各種委員会が、プロジェクト全体の景観デザインおよび複数事業の調整等のマネジメントを担っていると言える。ただし詳細デザイン等の設計監理については事業主体の県・市の判断に依る点も多い。

e) プロジェクトにおける市民参加

高知駅プロジェクトにおける市民参加については、図4左欄上部に示すように、事業当初に地元からの高架反対を受けた経緯から事業認可までの約6年間にきめ細かく地元住民への個別対話スタイルによる説明を県市共同で行い、本事業への地域住民の大多数の合意形成を図ることから再スタートしている。鉄道高架景観検討の過程では、高架橋脚のデザインサインに関するWSや昭和元年より愛宕町で開催されてきた金曜市(きんよういち)を高架下で継続するためのWSが開催され、“市(いち)”利用に配慮した側道幅員構成が決定された。この結果、現在も約50店舗の出店があり、多くの買物客で賑わっているところである。

市民への本プロジェクトの情報公開としては、駅舎工事着工前および駅広基本設計段階(平成17年11月)において、「JR高知駅前広場シンポジウム～みんなで考える駅前広場～」が高知市主催で開催され、市民約230名の参加があった。ここでの駅前広場レイアウトに関する意見等は基本設計へ反映されている⁴⁾⁵⁾。

(2) 日向市駅プロジェクト(平成8～22年度)

a) 準備・基本構想段階

日向市駅プロジェクトは、図4中欄上部に示すように平成10年、全国初の鉄道高架事業着工準備採択後、具体的な計画検討がスタートしている。それ以前には、市内各地の区画整理事業を実践してきた担当者(黒木正一課長)が率先して地権者や地域住民への100回以上の事業説明にあたり、概ねの合意形成が図られていた⁹⁾。

b) 基本計画段階

平成10～13年度には、県・市は共同で「街なか魅力拠点整備検討委員会(市)」(委員長.出口近士.宮崎大学助教授)と「鉄道高架駅舎デザイン検討委員会(県)」(委員長.篠原修.東京大学大学院教授(当時))を設置している。これら委員会は主に地元住民、商業者を対象とした市街地再生計画検討と県、市、JR九州と学識者、専門家による事業調整、協議の場として機能することが意図された⁹⁾。

c) 設計・施工段階

平成14年度以降、鉄道高架駅舎デザイン検討委員会は「日向地区都市デザイン会議」と改称したが、同会議は同一メンバー(学識者(篠原、内藤、出口、吉武、武田)、宮崎県、日向市、JR九州)で構成され、鉄道高架構造物、

駅舎設計、駅前広場設計が基本計画から施工まで一貫して検討、調整協議している⁸⁾。さらに本プロジェクトでは、駅舎設計だけでなく街なかでの杉材活用のために、県・市・JR・専門家・木材関係者による木材WGが設置され、駅大屋根の強度実験や屋外での曝露実験、木材使用のための特記仕様書づくり等まで行った⁹⁾。この点が他2プロジェクトと異なる点である。一方、地元住民、商業者に対しては、「ふる顔委員会」を経て「駅前広場利活用委員会(市)」(委員長.出口近土.宮崎大学准教授)が設置された。メンバーは、商業者、市民グループ、駅広設計者、デザイナー、県、市である。この委員会では、デザイン会議で方向付けられた駅広基本設計に対し、市民からの意見を設計に反映させ設計変更するシステムが採られた。すなわち日向市駅プロジェクトの取組みの特徴は、行政・専門家によるデザイン会議と地元主体の委員会とを並行的に継続し、専門的意見、技術的工夫および市民ニーズを取り入れながら駅舎、駅広や広場の設計案を改善し、とりまとめるマネジメントを導入した点にある。

d) 維持管理・利活用段階

このようなマネジメントの結果として、市民主体で駅周辺を利活用、維持管理していく気運が芽生え⁹⁾、商業者たちは伝統的なひょっとこ祭や十五夜祭開催ばかりでなく、七夕祭りの復活、街なかハロウィンの企画・開催し、さらに商工会議所による月1回の“駅市(えきいち)”の企画運営、地元小中学生を中心とした街育て隊による清掃活動、建築士会によるまちづくり作法書の提言や景観セミナーの企画開催等が行われるようになった⁷⁾⁸⁾。

e) プロジェクトにおける市民参加

会議における検討内容や事業進捗等の情報公開と駅周辺のまちづくりがめざす将来像についてPRを積極的に展開するために、県・市は共同で図4中欄中段に示す試みを実施している。すなわち基本計画段階では、4年連続で「都市景観と鉄道施設のデザイン」「木を活かしたまちづくり」「21世紀への魅力あるまちづくり」「まちづくり・次代をつなぐもの」をテーマとしたシンポジウムを開催している。これらシンポジウムは、多様な主体がその後のまちづくりへ参画する契機ともなった¹⁰⁾。具体的には平成14年度からの次代を担う小中学生を対象としたまちづくり課外授業(計4回)、舗装材やSF色彩確認実験、工事現場での市民見学会や高架ウォーク等のイベントが県・市共同で企画実施されている。これらを通じてデザイン会議メンバーのみならず設計者、デザイナーと市民との距離が縮まり¹⁰⁾、設計者は市民意見を実施設計に反映し、市民側も設計段階から整備後の管理活用を意識するようになっており⁹⁾、この点が日向市駅プロジェクトの特徴と言える。

(3)旭川駅プロジェクト(平成4年度～)

a) 準備・基本構想段階

旭川駅プロジェクトは、図4右欄に示すように、鉄道高架、区画整理、街路橋梁整備、河川整備、シビックコア整備等に一体的に取り組むプロジェクトとして平成4年度からスタートしている⁹⁾。

b) 基本計画段階

平成6年に「都市拠点地区まちづくり計画調査委員会」(委員長.井上孝.東京大学名誉教授)と「シビックコア検討部会」(座長.大矢二郎.北海道東海大学教授)等が設置、基本計画が策定されている。その後、平成8年の都市計画決定を受けて「駅舎・鉄道景観検討委員会(景観)」(委員長.篠原修.東京大学教授)、「駅舎駅広利活用懇談会(利活用)」(座長.高原健一郎.北海道東海大学助教授)、「北彩都あさひかわ顔づくり委員会(区画整理)」(委員長.大矢二郎.北海道東海大学教授)が設置され、複数事業の一体的整備へ向けた計画が検討された。

c) 設計・施工段階

事業認可(平成10年)後は、「高架・駅舎・駅広検討懇談会」(座長.高原健一郎.北海道東海大学助教授)と「シビックコア地区整備推進協議会」(座長.小林英嗣.北海道東海大学教授)を束ねる組織として「北彩都あさひかわまちづくり推進会議」(メンバー.学識者(篠原, 小林, 大矢, 大野), 国, 北海道, 旭川市)が旭川市によって設置されている。新駅舎設計については「鉄道高架事業景観検討委員会(平成8～10年度)」と「高架推進懇談会(平成11年度)」によって検討され、学識者(篠原, 大矢, 加藤, 内藤), 北海道, 旭川市, JR北海道がメンバーとして継続して参加している⁹⁾。

旭川駅プロジェクトの取組みの特徴は、「高架・駅舎・駅広デザイン(主に学識者, 専門家による検討)」と「拠点地区整備(主に地元住民, 事業者主体)」と並行して「まちづくり推進会議(学識者, 国, 道, 市)」がプロジェクト全体の調整協議をマネジメントできるシステムとしていることで、事業規模は異なるが仕組みは日向市駅プロジェクトと類似している。さらに多くの関連事業(河川, 橋梁, 景観形成, 活性化等)のための懇話会, 懇談会, 討論会等が多数開催されている点は旭川駅プロジェクトの特徴である。また本プロジェクトにおいても篠原, 内藤が中心的存在としてプロジェクトをコントロールしているが、加藤源氏((株)日本都市総合)が基本構想(平成4年度)段階からプロジェクトへ参画し、各種委員会等のコーディネイトや行政、市民、専門家間の調整やマネジメントを行っている⁹⁾。

d) 維持管理・利活用段階(事業中のため省略)

e) プロジェクトにおける市民参加

図4右欄に示すように、市は基本計画段階からプロジェ

段階	高知駅周辺整備プロジェクト	日向市駅周辺整備プロジェクト	旭川駅周辺整備プロジェクト	備考
準備 基本構想 段階	S51年 地元反対により高架事業計画休止 S55_57年度 パンツトップ 調査実施 S58_60年度 高知駅周辺整備基本構想 H2_4年度 新都市拠点総合整備事業調査 H4_7年度個別説明会・知事市長懇話会 H7年10月 都市計画決定	H7_10年度 住民説明会 H8年度 連立事業補助調査採択 H8年度 日向市駅周辺まちづくり研究会 H9年度 日向市駅周辺まちづくり委員会 H10年度 連立事業着工準備採	H4_5年度 都市拠点総合整備事業調査 H6年6月 旭川駅周辺開発整備計画書 H7_7年度 旭川市都市拠点地区 検討部会 まちづくり計画調査委員会 H7_10年度 まちづくり検討会	高知駅事業休止の教訓から着工準備採択制度が生まれた。第1号は日向市駅。この段階で、概略設計が行われる。
基本計画 段階	H8年 県市合同事務所開設 H8_9年度 駅周辺再開発基本構想検討委員会 H9年1月 鉄道高架事業認可 H11_13年度 駅周辺再開発基本計画検討委員会 H13_15年度 高知駅舎景観検討委員会 H13_16年度 駅基本設計検討委員会「木材WG」 H15年度 高架側道WS H16公園WS H17シホ H20年2月よさこい咲都まちづくり協定締結 H20年2月 高架切替・新駅舎開業	H10_13年度 街なか魅力拠点整備検討委員会 H10年12月 都市計画決定 H11シホ H12年12月 鉄道高架事業認可 H14年度 街なか魅力拠点整備検討委員会 H14_22年度 日向地区都市デザイン会議 H13シホ H14シホ H13_15年度 駅広活用委員会・市民WS H16_20年度 駅広活用委員会・市民WS H18年12月 高架切替・新駅舎開業・東口駅広供用開始 H19年3月 西口駅広供用開始 H20年5月 交流広場供用開始 H22年11月 グランドオープン	H7シホ H8_10年度 都市計画決定 H8_10年度 駅舎・高架景観検討委員会 H9年度 北彩都あさひかわ顔づくり計画(ふる顔) H9シホ H10シホ H10年10月 鉄道高架事業認可 H11_12/ H14/ H16_18年度 高架推進懇談会 H13シホ H17シホ H14_19年度 北彩都あさひかわまちづくり推進会議 H19年度 旭川駅舎駅広検討懇談会	高架構造物、駅舎の基本デザイン設計および実設計。駅前広場については基本設計段階。
設計 施工 段階	H13_16年度 駅基本設計検討委員会「木材WG」 H15年度 高架側道WS H16公園WS H17シホ H20年2月よさこい咲都まちづくり協定締結 H20年2月 高架切替・新駅舎開業	H16_20年度 駅広活用委員会・市民WS H18年12月 高架切替・新駅舎開業・東口駅広供用開始 H19年3月 西口駅広供用開始 H20年5月 交流広場供用開始 H22年11月 グランドオープン	H10_19年度 地区整備推進協議会 H13シホ H17シホ H14_19年度 北彩都あさひかわまちづくり推進会議 H19年度 旭川駅舎駅広検討懇談会	高架構造物、駅舎の施工が先行するその後、駅前広場の実設計、施工。
新駅舎開業後 維持管理 利活用段階	H20年8月 北口駅広供用開始 H21年5月 南口駅広供用開始	H18年12月 高架切替・新駅舎開業・東口駅広供用開始 H19年3月 西口駅広供用開始 H20年5月 交流広場供用開始 H22年11月 グランドオープン	H22年10月 高架切替・新駅舎開業	新駅舎開業後、旧駅舎撤去した後に駅舎全体が供用開始となる。
イベント 活動、等	行政・メッセジ刻印、愛称募集、NHK大河ドラマ博等 市民・金曜市、よさこいサブ会場	行政・見学会、メッセジ 取付、旧駅お別れ会、各竣工式等 市民・ひよっこ祭、十五夜祭、ハロウィン、駅市、杉コレ等 街育て隊(清掃)、まちづくり作法書(建築士会)	行政・見学会、事業愛称募集、メッセジ刻印、河川 生誕観祭会、こどもフォーラム、車座討論会等 市民・マツナガバンド、夏・冬祭り会場(予定)等	

図-4 高知駅・日向市駅・旭川駅周辺のまちづくり・景観デザインおよび関連委員会の経緯

クトの節目ごとに「水と緑と都心ルネサンス」「つくる人・使う人・払う人」「水と森の都市に住まう」「地球環境映像祭」「クリスタルトーク」「川のある駅」の計6回のシンポジウムを開催し、多角的なテーマを設定することによって、幅広い市民の参加とまちづくりへ関心を高めることに努めた⁹⁾。また、約270回の事業説明会(平成4～19年度)で事業PRに努める⁹⁾とともに、中高生等を対象とした「未来を語る会」(計2回)、公募市民による懇話会開催(計8回)や、新駅舎への市民メッセージの刻印、市民見学会忠別川自然観察会、子供まちづくりフォーラム等の数多くの取組みを実施している⁹⁾。ただし現時点では、具体的な駅前広場等の利活用については、買物公園商店街や地元学生等による街使いが検討されている段階である。

5. 考察とまとめ

3つのプロジェクトにおける委員会と関係団体および市民活動の関係を以下に考察する。

(1)高知駅プロジェクトの特徴

図-5に、高知駅プロジェクトにおける委員会と事業主体、関係団体および市民活動の関係を整理したものを示す。同図には、事業主体および関係団体等を基軸に、プロジェクトをマネジメントした委員会を上部(以下、上流側と称する)に、プロジェクトから派生した取組みや活動、成果等を下部(以下、下流側と称する)に整理した。図より、高知駅プロジェクトについては、上流側((マネジメント組織)が大きく、下流側(市民活動)は少ないことがわかる。このことは、プロジェクトの目標具現化へ向けて、複数の基幹事業をマネジメントする組織(上流側)は、プロセスごとに独立して設置されている。また、プロジェクトから派生した取組みや活動(下流側)については、駅舎設計に関する木材WG(県・市・JR・専門家)や高架構造物設計、周辺整備に係る高架側道WS、公園WS等は多く開催されている。ただし、他2プロジェクトに比べて市民活動に繋がる展開が少ないと言える。

(2)日向市駅周辺整備プロジェクトの特徴

日向市駅プロジェクトにおける委員会と事業主体、関係団体および市民活動の関係についても図-6のように整理できる。本プロジェクトについては、上流側(マネジメント組織)が小さく、下流側(市民活動)が大きい。ただし、プロジェクトに関わる複数事業をマネジメントする組織(上流側)が「デザイン会議」の同一メンバーで一貫性を確保するかたちを採っている。また、プロジェクトから派生した取組みや活動(下流側)については、駅舎設

計に関する木材WG(県・市・JR・専門家)や市民ニーズを把握する利活用WSの開催、シンポジウムや次代へ向けたまちづくり課外授業、見学会等の行政および専門家が企画開催したイベントに留まらず、市民発意のイベント開催(市民および商業者)や清掃活動(街育て隊)、まちづくり作法書提案(建築士会)等があり、市民活動の裾野が広がっていると見える。

(3)旭川駅周辺整備プロジェクトの特徴

旭川駅プロジェクトにおける委員会と事業主体、関係団体および市民活動の関係については図-7のように整理できる。本プロジェクトについては、上流側(マネジメント組織)が大きく、下流側(市民活動)についても多様な取組みがされているが旭川市に役割が集中していることがわかる。なお、プロジェクトに関わる複数事業をマネジメントする組織(上流側)はプロセスごとに推移し、現時点では「推進会議」が全体を掌握するかたちとなって

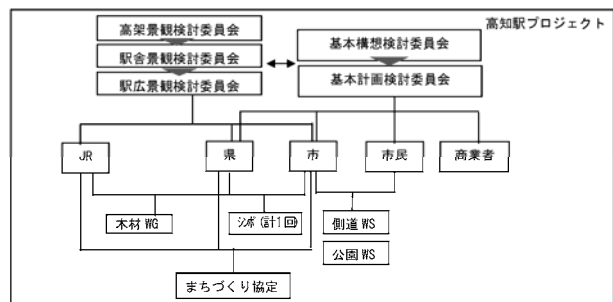


図-5 高知駅プロジェクトにおける委員会と関係団体および市民活動の概略

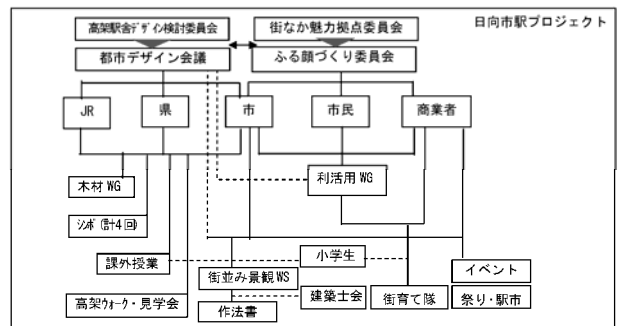


図-6 日向市駅プロジェクトにおける委員会と関係団体および市民活動の概略

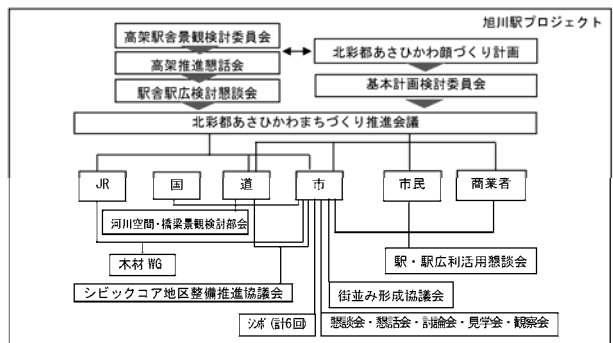


図-7 旭川駅プロジェクトにおける委員会と関係団体および市民活動の概略

いる。プロジェクトから派生した取組み等(下流側)については、「シビックコア協議会」を中心とした多様な市民参画機会が旭川市によって促進されているものの、具体的市民活動は顕在化していない。

(4)まとめ

本研究における3プロジェクトにおける委員会の経緯と特徴の整理からは、長期に亘る公共空間整備においてプロジェクトをマネジメントする委員会の継続した存在が重要であると考えられる。また、プロジェクトの推移の中で派生した市民活動等が事業完了後の公共空間の維持管理や利活用に影響を与えると考えられる。

以上より、長期に亘る公共空間整備においてプロジェクトをマネジメントする委員会の継続性とそのプロセスから派生する市民活動等の展開の関係についての重要性が示唆される。その関係性を検証していくことが今後の研究課題である。

謝辞：本発表にあたり、旭川市役所駅周辺開発課の皆様、宮崎県都市計画課、日向市市街地整備課の皆様、高知県都市計画課、高知市市街地整備課の皆様および各プロジェクトに参加した関係各位には多大なご協力を頂きました。ここに厚く謝意を表します。

参考文献

- 1) 田中尚人：ユーザー参加によるまちづくりとデザイン，都市計画，No.286，pp.19-22，2010.
- 2) 篠原修：連載・後世に何を残せるか，積算資料経済調査会，2006.
- 3) 辻喜彦他：歴史的空間整備を契機とした市民活動の醸成プロセスに関する研究，土木計画学論文集，No26，2009
- 4) 高知市：高知駅周辺整備報告書，2007
- 5) 高知県：高知駅連立事業記録，2009
- 6) 篠原修，内藤廣他：新・日向市駅，彰国社，2009.
- 7) 日向市：日向市景観マネジメント報告書，2008
- 8) 宮崎県：日向市駅連立事業記録報告書，2008
- 9) 旭川市：北彩都あさひかわのあらし，pp.11-57. 82-127，2008
- 10) 辻喜彦他：ソーシャル・カ・醸成のための課外授業とまちづくり事業の連携方策，土木学会景観・デザイン研究発表，2008.