

連続討論会

地域再生の起爆剤となる駅周辺整備にむけて

会場：福岡アジア美術館 あじびホール



kyushu landscape design association

平成25年6月14日(金)

13:30~17:30 連続討論会 1

「JR日向市駅は地域を変えた!」

基調講演①「駅にかける思い、実現に向けた戦い」

黒木正一氏(日向商工会議所専務/元日向市建設部長)

基調講演②「杉は木材ではなかった、人材だった」

南雲勝志氏(ナグモデザイン事務所)

基調講演③「駅周辺の街並みをつくる”5つのたまり”」

辻喜彦氏(合同会社アトリエT-Plus建築・地域計画工房)

パネリスト: 黒木正一氏(前掲) 辻喜彦氏(前掲) 南雲勝志氏(前掲)

コーディネータ: 高尾忠志氏(九州大学特任講師)

平成25年6月15日(土)

10:00~13:00 連続討論会 2

「JR日向市駅と西鉄柳川駅におけるデザイン検討体制」

話題提供①「コラボレーション、大テーブル方式が駅を実現した」

井上康志氏(宮崎県企業局 技監
/99-'01 宮崎県土木部都市計画課 都市開発係長
/02-'04 宮崎県日向土木事務所 道路課長)

話題提供②「西鉄柳川駅周辺整備の事業概要」

目野隆広氏(柳川市建設部まちづくり課)

話題提供③「日向市駅で学んだこと、柳川駅の検討体制の構築」

辻喜彦氏(前掲)

話題提供④「柳川らしいデザインの模索」

南雲勝志氏(前掲)

パネリスト: 井上康志氏(前掲) 辻喜彦氏(前掲)

南雲勝志氏(前掲) 目野隆広氏(前掲)

コーディネータ: 高尾忠志氏(前掲)

14:15~16:30 連続討論会 3

「熊本駅周辺整備の都市デザインマネジメント」

話題提供「熊本駅周辺整備におけるデザインマネジメントの戦略と展開」

増山晃太氏(熊本大学工学部研究員)

パネリスト: 田中智之氏(熊本大学工学部建築学科准教授)

中山義晴氏(熊本県道路整備推進委員/当時 熊本駅周辺整備事務所計画課長)

増山晃太氏(前掲)

コーディネータ: 星野裕司氏(熊本大学工学部社会環境工学科准教授)



日向市駅の駅前広場

連続討論会 1

JR 日向市駅は地域を変えた！

黒木正一氏 [日向商工会議所専務 / 元日向市建設部長]、南雲勝志氏 [ナグモデザイン事務所]、辻喜彦氏 [合同会社アトリエ T-Plus 建築・地域計画工房] をパネリストに迎え、高尾忠志氏 [九州大学特任講師] をコーディネータに、パネルディスカッションが行われました。



① 駅にかける思い、実現に向けた戦い

黒木正一氏からは JR 日向市駅整備のお話がありました。日向市駅整備は土木と建築のコラボレーションが行われた最初のまちづくり、「日向市駅の整備は人に恵まれ、事業に恵まれた」と熱く語られました。民官学が連携した総合力がまちづくり成功の理由です。

まちづくりのコンセプトは「山の文化 + 海の文化」。日向市は細島港を中心とした海の文化と日向杉などの山の文化をもち、人々は農林水産業を営みながら暮らしています。山と海が重なる駅周辺は、「山が元気ならまちが元気」をベースに整備が行われました。また、黒木氏は「まちづくりはひとつづくり」と考え、上司部下わけ隔てない、課長の意気込みを部下に伝える、与えられた仕事は何でもするなど、市役所で一番仕事をする市街地開発課にしようとなつて努力されました。

まちづくりの課題は、まちの中心に歩道もなく、空き店舗率 27%、「中心市街地に人を集めるにはどうするのか?」。議論は委員会方式で、①反対意見を大切に、②議論の忘れ物はないかを皆で確認し、復習しながら進めるの 2 点を心がけられました。このように結論を急がない方法を、日向灘の波にたとえ「日向方式」と呼んでおられました。議論は委員会に留まらず、建築士会や商店街の方々やワーキングやワークショップを実施。小学校ではまちづくり課外授業を行い、未来を担う子供たちにいかにして興味を持たせるかを強調しておられました。さらに、ストリートファニチャ等に日向杉を用い、公がきちんとしたデザインをしていくことも重要であると話されました。

整備が終わった今、文化的な活動が常にできるように駅前広場が提供されています。これは、駅のコンコースを利用したイベントの成功により、JR が自分たちの駅ではなく、「市民の駅」という考えを受け入れてくれたことが大きく影響しているのではとおっしゃっていました。最後に、日向に来た時には、常に考えながら日向のまちを見てほしいと述べられました。

② 杉は木材ではなかった、人材だった

南雲勝志氏には、杉とゆく懐かしいまちづくり、ひとづくりについてお話して頂きました。

南雲氏は、2000 年に初めて日向市を訪れました。最初の感想は「野暮ったい地方都市」。このとき、南雲氏と日向市との最初の関わりである「塩見橋」の橋面デザインをされました。コンセプトは、「日向耳川地域の木材資産を生かす」。南雲氏は、地域の木材を活かした手摺をデザイン。当時、屋外で木材を利用した実績がなく、地元の木材組合の方々やワーキングを繰り返しながら、デザインを決定。日向杉の手摺を地元の子供たちが設置するイベントも開催しました。

2001 年には、日向市駅整備の過程で開催された「富高小学校課外授業」で、再び杉に触れました。課外授業は、南雲氏を含めた 3 名のデザイナーによって開催。授業のテーマは、杉でつくる「移動式夢空間」。子供たちに駅前空間や祭り、イベントなどで、自分たちとまちの人たちが一緒に楽しく過ごせる屋台を作らせました。そのために、子供たちに「自分たちの杉の山」の見学をさせ、話し合いや模型作り、発表会等を行い、使い方まで提案させました。このときに出会った小学生と 6 年後に再開。同窓会を開催したそうです。

また、南雲氏は、塩見橋のときに会った木材組合の方々や 2004 年から杉コレクションを開催。毎年異なるテーマに対して、アイデアを提出、一次審査を通過すると主催者が実物大のモノを製作し、評価を行います。このコンペの素晴らしい所は、ものをつくるということを実際にやって楽しんでもらうことであると話されました。

南雲氏は、日向市のまちづくりでは、地場産業をつかったものづくりやまちづくりが大事であるとおっしゃっていました。日向のように「杉を使って下さい」といえばどこも簡単に用意できるわけではなく、デザインも大事だが、「人と人がどう関わっていくか」がもっと大事であると最後に述べられました。

③ 駅周辺の街並みをつくる“5つのたまり”

辻彦氏が、日向市駅周辺の町並みをつくる“たまり”を誕生させた経緯とマネジメントについて話されました。辻氏は、持続性のあるまちづくりを行うためには、インフラ整備と市民の愛着や誇りが重要であると考えておられます。今の日向市の特徴は、専門家、専門的市民、市民といった幅広い層との関わりです。今回は、市民との関わりについて話されました。

日向市駅整備が終わったあと、辻氏は、市民へ向けて連続4回のシンポジウム、市民主体のイベント祭り等の企画運営の支援、市民による街中の維持活動等を通じて、市民が関わるきっかけを仕掛けていきました。そして、そこで得られたニーズを「陽だまり、緑だまり、水だまり、風だまり、人だまり」という5つのたまりのコンセプトにまとめました。続いて、宮崎県建築士会日向支部の方々と、町並みによるコンセプト実現を考え、建築のデザインブックを作成。デザインブックの目的は、たまりイメージの周知と共通認識を図るためでした。また、デザインブック制作のためワークショップを開き、日向らしい景観やたまりの具体的なイメージも織込みました。これらは自主的な活動でした。

そして、2009年、辻氏を含め皆が取り組んできたことが市のシステムに組み込まれました。これにより、空き店舗を利用したギャラリーの設置、十五夜祭りの竹灯籠を設置、研修会の開催、まち歩きなどを実施。これまで自分たちの考えてきたことが次第に形となり、人々に認知され、自信に繋がっていきました。そこで、まちへのおもてなしとおかえしをしようと考え、デザインブックを誰でも読みやすいものに改訂。こういった経緯を経て、現在の日向らしい5つのたまりができたとおっしゃっていました。

日向市駅整備は、鉄道高架を造るのではなく、鉄道と町を繋げることが重要であり、市民に使われ続けるまでプロジェクトは持続し、その責任を全うすることが大切であると述べられました。

④ ディスカッション-1

和やかな雰囲気の中パネルディスカッションが行われ、活発な議論がなされました。まず、会場からの「息の長い取組みのために特定のデザイナーや先生と関わりをもつことをどうクリアしたのか」という質問に対し、黒木氏は「トップに先生、助役に市長の構成で委員会をつくりあげ駅前が重要であることを話し続けた」と回答、辻氏は「契約継続は大変で危機は何度もあったが県や市がマネジメント費を出し続けてくれたことが大きい」、南雲氏は「行ける回数を考えるより、自分の方から行きたくなってしまった」と回答されました。

次に「地元のコンサルが地元でやる時の役割やどういった気持ちで入ればいいのか」という質問がありました。南雲氏は「業務の範囲を超えたことをしていかなければならない。行政と住民とどう解決していくかを考えるが地元にいればそれがもっとできるはず」と回答され、辻氏は「南雲さんたちは職人仕事で現場の出来上がりまで見ないと気が済まない。社会実験などの事例の積み重ねでそれが大事であることを理解してもらった」と回答されたのに対し、高尾氏は「設計条件をどれだけ豊かな標準設計にするか、そのために労を惜しまない姿勢が必要」と述べられました。

続いて、「官から民へイベントの主体が移ったことについてバトンタッチのポイントや仕掛けについて教えてほしい」という質問に関して黒木氏は「イベントには常に行政も参加し、店に屋台の貸し出しを勧めるなどしている」、辻氏は「市民主体に切り替えるのではなくて職員も一緒になって楽しんでいるのが要因」と述べられました。

④ ディスカッション-2

また「調整役やよこのつながりを俯瞰的に行うためのアドバイスを」という問いに対し、辻氏は「存分に発揮できる場をつくり好きにやってもらう。問題には事前に根回しをしていく。チームでやっていく意識が重要」とおっしゃったのに対し高尾氏は辻氏のような方をもっとフィーチャーしていくべきだと述べられました。

さらに、「専門家と周りをどう巻き込むか、意識の浸透の方策や今後の展望について」という質問について「本物を知っている専門家が育てているかが重要」と述べられました。南雲氏は人を巻き込むことについて「祭りのときにシンポジウムを組み込むなどいくつかのイベントをつなげた」と述べられました。

最後にパネリスト3名により、「土地らしさ、まちらしさは難しくなっている。市民とやること、自分の街はこうであるという意思を持つことの2つが大事。(南雲氏)」、「日向が特殊解といわれるのが悔しい。でも、柳川はまた違う。共通項はまだわからない。明日に期待したい(辻氏)」、「まちづくりを何のためにするのか、まちの元気をPRし、それは商業だけでは厳しい。だから文化をもってくるが、そのために市民を巻き込む。ここが成功したから次も成功するではなく、また、考えていけないといけない(黒木氏)」と、話されてパネルディスカッションは終了しました。



西鉄柳川駅の検討模型

連続討論会 2

JR 日向市駅と西鉄柳川駅における デザイン検討体制

井上康志氏 [宮崎県企業局 技監 / '99~'01 宮崎県土木部都市計画課 都市開発係長 / '02~'04 宮崎県日向土木事務所 道路課長]、目野隆広氏 [柳川市建設部まちづくり課]、辻喜彦氏 [合同会社アトリエ T-Plus 建築・地域計画工房]、南雲勝志氏 [ナグモデザイン事務所] をパネリストに迎え、高尾忠志氏 [九州大学特任講師] のコーディネートで、JR 日向市駅事業の内部の話および西鉄柳川駅の事業について議論が行われました。



① コラボレーション、大テーブル方式が駅を実現した

井上康志氏が今回話をするに至るまでの経緯や JR 日向市駅の「ホンネ」について話されました。井上氏はこれまで自身を変える 4 回の転換期が訪れたそうです。その中で最も大きな転換期が訪れたきっかけは、宮崎県土木部所属時代に日南市のとある事業の初めに市の担当者から言われた一言だったそうです。それは「せっかく良い協議をしても（県の）担当者が変わるとまた同じ話を繰り返さなければならない。どうかしてほしい。」という言葉であり、この言葉が「（井上氏自身が）どこに居ても日向に関わり続ける」覚悟に繋がり、その後最後まで井上氏は JR 日向市駅事業に関わり続けています。さらに JR 日向市駅事業の中の危機として、一回の協議で物事が決まらないケースが多かったことが挙げられました。JR 日向市駅事業の特徴ともいえる検討体制においては、関係主体を始めとし、立場がよく把握できていない直接の関係者ではない人物も含めた「（恐怖の）大テーブル方式」が事業促進に繋がったと語られました。またデザイン検討委員会で約束された、①駅らしい駅にすること②駅構内に柱を設けないこと③街を遮蔽しないことの 3 点は無事達成され、その結果日向市民は、市外部の方から「素敵な駅をつくってもらえてよかったね」と言われるようになりました。事業全体を通して、最終的な事業関係者は、10 年間関わり続けた人が全体の約 8 割を占めていたことから、井上氏は、事業関係者全員が意見を共有すること、また人事異動があっても関わり続けてくれる、はたまた市長や首長を巻き込める人材を見つけ出し、最後まで諦めずに検討し、事業に関わり続けることが大事であると強調されていました。

② 西鉄柳川駅周辺整備の事業概要

目野隆広氏が、現在進行している西鉄柳川駅の事業概要および今後の柳川のまちづくりについて話されました。目野氏は、柳川の現状として観光施設が多く存在する駅西側からの利用客が多いことや、年間約 120 万人の観光客の大部分が西鉄柳川駅を利用していること等を挙げられました。柳川事業の全体整備では、『柳川市の玄関口として、市民・来訪者の交流空間を創出すること』を方針として掲げ、整備計画において①駅東側からの利用を促進する自由通路の確保②既存の西口広場に加え東口にも広場を設置すること③賑わいの消失を防ぐデザインの検討④駅舎自体の整備⑤駅前の渋滞・混雑の解消の 5 点が重要であると挙げられました。また本整備事業では、当初の検討組織で浮上した問題を解決するために JR 日向市駅視察を行い、その際検討体制の在り方やマネジメントのコーディネータとの携わり方等を学び、コーディネータとして辻氏の協力を得ることができ、より良い検討体制を組織することができたそうです。しかし、この検討体制においても庁内学習会の不完全燃焼や市民 WS での意見からまちづくり課だけで対処することが困難になり、再度体制が変更されました。最後に目野氏は、今後の取り組みにおいてデザインワーキングの体制を駅周辺だけではなく、市全体に繋げることや状況に応じて柔軟に検討体制を変更していくことの重要性、また交流人口増加を促すためにも地元の人々との交流の場を設置し、さらに柳川のブランドを立ち上げる活動も行いたいと強調されていました。

③ 日向市駅で学んだこと、柳川駅の検討体制の構築

辻喜彦氏が、JR 日向市駅事業から学んだことをどのように西鉄柳川駅に活かしたのかを話されました。まず辻氏自身が西鉄柳川駅に関わるまでの経緯を話されました。他の事業で柳川に関わったことのある辻氏は、日向視察中の目野氏から突然の連絡を受け、本事業に参加することになったそうです。しかし本事業に携わる中で「考えの違う 2 つの案（市役所案と西鉄案）をどう刷り合わせていくか」等様々な問題が浮上しており、辻氏はコーディネータとして横の調整に注視した検討体制の変更を提案しました。デザイン検討を行う中で辻氏が心掛けたことは、日向から学んだ「関係する検討内容を一つに束ね、話の内容をすべての組織が共有する＝計画における忘れ物の確認」だそうです。また辻氏が柳川と日向との違いで決定的なことは、（検討の）時間がないことであると述べ、そのため、集団政策での取り組みや市民 WS と駅周辺デザイン WG の関係性が重要であると考え、デザイン検討委員会の原則一般公開（傍聴自由）を行う等対策を施していると話されました。

④ 柳川らしいデザインの模索

南雲勝志氏が、柳川の魅力について紹介し、この魅力をいかに西鉄柳川駅のデザインイメージに繋がられるかを話されました。南雲氏は、「柳川らしさ」とは「掘り割りを通し川と育んできた情緒的で優しい和の文化」と表現されました。南雲氏が現在イメージしている西鉄柳川駅のデザインでは、シェルターに筑後川流域の杉材、駅広場の街灯にはかんざしを模したものの、さらにベンチには八女の石等といった柳川を想起させるものをふんだんに利用されていました。結びとして南雲氏は、今後本事業では川とまちなみの共存に着目し、住民の持つ『街中』のイメージを紐解いていく作業が必要であり、デザイン検討だけではなくベンチに使用予定の石を切り出す作業等を住民と共に行いたいと話されました。

⑤ ディスカッション

話題提供後、会場との討論が行われました。討論では第 1 セッションと同様、高尾氏のコーディネートにより、パネリストに対する質疑から始まりました。最初に、JR は日向市駅事業に対してどのように評価しているのかという質問が挙げられました。これに対して井上氏は、「あくまで噂なのですが」と、日向市駅の生まれ変わりは、駅員の意識の変化やそれに対する住民・JR 九州内の評価が良くなったことに貢献していると考えていると述べ、乗客数も減っていないこと等から駅整備はやって良かったと評価しているのではないかと話されました。次にデザイン検討における自由な意見と予算のバランスの取り方の工夫に関する質問に対しては、機能面を最大に考慮しながら意匠面でバランスを保つ必要があると回答されました。まちづくりにおける「統制的なデザイン」の重要性に関する質問について、井上氏は「それぞれの都市の在り方によって変えるべきであるが、検討内容等をしっかり議論すべきである」と回答され、辻氏は「最低限のルールを設定することは大事である。ただしデザインに携わっている人物が構成の中に居るのであればルールだけに縛られる必要はないと思う」と回答されました。これに併せて高尾氏が「建物の足元だけではなく、公私の境目に存在する公共空間の見え方の検討や議論、利用者からの見え方が大事である」と述べられました。最後に、西鉄柳川駅のデザインに柳の要素も必要ではないのかという意見に対し、南雲氏は「その柳がどの程度（資材として）確保できるのか現段階で明確になっていないので検討していくつもりである」と回答されました。

kyushu landscape
design association



熊本駅周辺整備「木立の景」

連続討論会 3

熊本駅周辺整備の 都市デザインマネジメント

増山晃太氏 [熊本大学工学部研究員]、田中智之氏 [熊本大学工学部建築学科准教授]、中山義晴氏 [熊本県道路整備課審議員 / 当時 熊本駅周辺整備事務所計画課長] をパネリストに迎え、星野裕司氏 [熊本大学工学部社会環境工学科准教授] のコーディネートにより、都市景観大賞を受賞した JR 熊本駅周辺整備とそのデザインマネジメントについて議論が行われました。



① 熊本駅周辺整備におけるデザインマネジメントの戦略と展開

増山晃太氏が「熊本駅周辺整備におけるデザインマネジメントの戦略と展開」と題して話題提供を行いました。熊本駅周辺整備の概要説明と共に、デザインマネジメントのポイントとして①地元メンバーを起用した「委員会+WG 方式」による柔軟な仕組みづくり②「景」という調整のための考え方、調整による進め方③段階整備の活用による未完成の完成、という 3 点を提示しました。また、都市デザインマネジメントにおけるフレームワークとして、①デザイン戦略、②内部コーディネーション、③外部マネジメントの 3 点が重要であることを、空間的な整理とともに説明されました。その後、フィードバック・フィードフォワードという概念ならびにデザインマネジメントの考え方への展開について、「出会いの景」「木立の景」「水辺の景」という考え方に基づいた実空間における整備プロセスと併せて説明されました。

② ディスカッション-1

話題提供後、会場との議論が行われました。討論では、最初にパネリストの 4 名で事業について振り返り、その後質疑をするという形となりました。振り返りはじめに、中山義晴氏から熊本駅周辺整備の特徴として「デザインを道具として使ったこと」「マスターアーキテクト (以下、MA) が存在せず、委員会とワーキンググループ (以下、WG) の 2 層方式で進められたこと」の 2 点が挙げられました。MA が存在しなかった経緯として事業計画がタイトであったことや初期段階での人手不足などから MA をすえるのではなく地元と結びついた委員会・WG を主体とする事業とすることになったことが語られました。

次に田中智之氏から事業初期の方向性の模索期間について、「今思えば」という形で、基本計画の骨格に光るものがあったということの説明がありました。その光るものに気づくことの出来た経緯として、多くの案を出し徹底的に議論することで見てきたということも語られました。

また、中山氏から模索期間について、デザイン会議のメンバーを調整役とするのではなく実際にデザインをしてもらうことで、デザインを通して議論が深まり考え方の軸がはっきりしてきたということもあわせて語られました。

続いて、コーディネーターの星野裕司氏から「景」という概念の共有についての質問が投げかけられましたが、中山氏、田中氏の両名から徹底的にデザインを議論し、考え方を共有していくなかでひねりだした概念だというような回答がありました。

② ディスカッション -2

熊本アートポリス（以下、KAP）と事業との関係についての議論として、KAP の建築家ともコミュニケーションをとることで、目標やイメージの共有をすることが出来たこと、KAP 側が柔軟性のある案を提案してくれたことなどによりうまく進めることが出来たという話がありました。

さらに、小林一郎氏から事業初期段階に若い技術者を育てるという意図もあり地元技術者を起用するに至ったという話も明かされました。

事業についての振り返り後の質疑の中で、官民境界をあいまいにすることの難しさや重要性、駅周辺の実情などについて活発に議論が交わされました。

ディスカッションの最後に熊本駅周辺整備事業の普遍性についての議論となり、徹底的に議論をすることで方向性を見出していくことの重要性に加えて、田中氏から「調整していく中でデザインをシンプルにしていくことにより地域性が活きるということ」、中山氏から「何かを変えていくなかで、誰かにやってもらうのか、自分たちなり変えていくのかについての違いと、少しずつ変えていくことが地域を変えていくのではないかということ」、最後に増山氏から「事業を進めるにあたり、それぞれがライバルでありオリジナルであるべきだ」という提言がありディスカッションの結びとされました。

kyushu landscape
design association