

## 熊本駅周辺整備における都市デザインの戦略と展開

工学部附属革新ものづくり教育センター 特定事業研究員 増山 晃太

### 1. はじめに

2010（平成22）年度末に九州新幹線の開業、2016（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63.2ヘクタールに及ぶ範囲で周辺整備を進めている<sup>1)</sup>。駅周辺整備のように多様な事業によって形成され、それぞれが五月雨的に進捗していく場合、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組織づくりが求められる。熊本駅では都市デザイン調整システムとして、「都市空間デザイン会議」を設置している。このシステムは、県と市が事務局となり、デザインの最終決定を担う委員会である「本会議」とデザイン検討や調整の実働部隊である「ワーキンググループ（WG）」で構成されている。また、都市デザインの理念や方針を示した「都市空間デザインガイド一本編」と、検討の成果を随時更新していく「手引き編」を策定しており、この三本柱でデザイン調整を進めている。

小林と星野は知事より委嘱された本会議の委員として、また、星野は兼務するWGの一員として、熊本駅周辺整備における都市デザインの考え方の検討や、実際のデザイン調整を行っている。これらの成果は、本会議やWGの発案として3章や5章で詳述する。とくに5章で星野が担当するデザイン検討や調整の事例を示す。このとき増山や山本は、星野が担当する事例において、模型作製などデザイン検討の補助やWGへの参加を行った。

行政主導の都市デザインの実践では、横浜市が先駆的な取り組みを行っている<sup>2)</sup>。横浜市では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ており、現在まで続けている横浜市の都市デザインを、以下の三つに整理する。

- ・ 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

このうち、街づくり協議やガイドラインについては、吉田ら<sup>3)</sup>や堀崎ら<sup>4)</sup>が研究を行っている。これらはデザイン調整システムを個別に論じたものである。また、都市デザインの実践として横浜<sup>5)</sup>、幕張<sup>6)</sup>、さいたま新都心<sup>7)</sup>などの研究や報告が行われているが、都市デザインの戦略から展開まで、一連の流れを整理した蓄積が十分だとは言えない。

そこで本研究では、横浜市の都市デザインで整理した

三点をシステムとして包括する、行政主導の都市デザインの実践として熊本駅のデザイン調整システムを対象とする。そして、熊本駅周辺整備ではどのような戦略を持って調整を行い、その後のデザイン展開をいかに進めているのかを整理し、明らかにすることを目的とする。

### 2. 熊本駅周辺整備の概要

#### (1) 整備の概要

熊本駅では2010（平成22）年度末の新幹線開業を大きな契機として、在来線の高架化完了後の2018（平成30）年を目標とする周辺整備が進んでいる。新しい熊本の玄関口を創造するために展開している様々な整備には、駅西土地地区画整理事業、駅東A地区市街地再開発事業や合同庁舎移転があり、このほか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。これらを含めた整備全体は広さがおよそ63.2ヘクタールに及び、長期に渡る大規模なプロジェクトである（図-1）。

そもそも熊本駅は、明治時代に市街中心部に建設予定だったものが当時の住民の反対にあい、郊外に春日駅（現熊本駅）と池田駅（現上熊本駅）の二つに分けて建設された経緯がある。そのため、市街中心部から約3km離れており、商業を中心とした副都心を目指すことが難しい立地にある。このような背景もあり、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

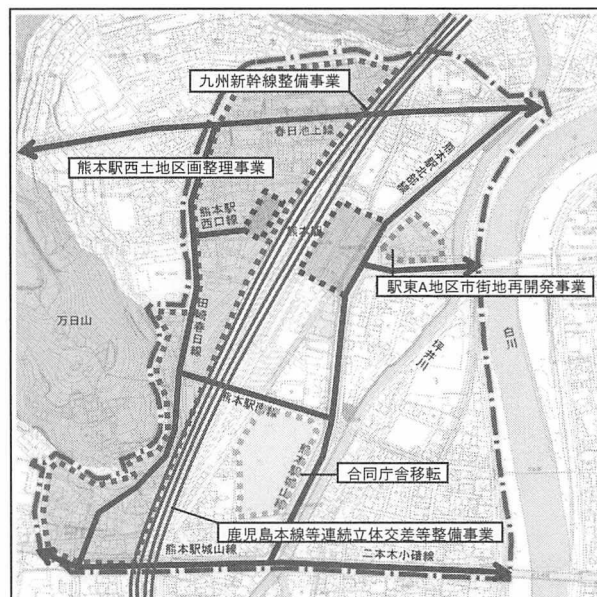


図-1 熊本駅周辺整備の整備区域と主な事業区域

花岡山・万日山や東の白川・坪井川といった周辺の水や緑の自然を活かしたまちづくりを進める構想を持っている。

(2) 整備の経緯

整備全体の統括を行う熊本駅周辺整備事務所（以下、駅周事務所）は、1997（平成9）年7月の「熊本駅周辺地域等整備方針（以下、基本方針）」を策定した際に、県と市がそれぞれの役割分担と推進体制を明らかにした協定書を締結し、翌年の10月に県と市の合同事務所として開設された。

当時の整備を取り巻く状況は、2000（平成12）年8月に在来線高架化の計画区間を当初の4kmから2km延伸することを県が表明、2001（平成13）年8月に駅周辺への合同庁舎移転の方針を国が固めるなど、各事業の動向が慌ただしく決まっていく時期であった。さらに、2004（平成16）年には新幹線開業が2010（平成22）年度に二年前倒しされることが確定的となり、各事業の具体化を急ぐ必要があった。

2004（平成16）年5月に設置された「新幹線新駅周辺整備推進会議」では新幹線開業を一期整備（暫定形）、在来線高架化を二期整備（完成形）と分けて段階整備する方針が確認され、駅周辺整備としては珍しい進め方となる。このほか、住民の意見を反映する場として「熊本駅周辺地域まちづくり推進協議会」の設置、駅東A地区再開発の市施行への転換など、各事業を具体化する枠組みづくりが進められていった。

このような状況の変化を受け、2005（平成17）年6月に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（以下、基本計画）」を策定し、県と市で見直した協定書への調印や事業負担の覚書が結ばれることとなった。

この基本計画に基づく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、2006（平成18）年10月27日の第1回都市空間デザイン会議（本会議）以降、定期的に開催している。また、デザイン会議では、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ー本編ー」を2007（平成19）年6月に策定している。

上記に示した経緯について、行政主導の公共空間整備の進捗に合わせて整理すると、基本方針の策定と県市協定を締結した1997（平成9）年7月以前を「方針」、駅周事務所が開設され、基本計画の策定と県市変更協定を締結した2005（平成17）年6月までを「計画」とし、新幹線開業までの一期整備を目安として、おおよそ2009（平成21）年3月までを「設計」、これ以降を「施工」として整理する。

3. デザイン調整の取り組みの概要

(1) 熊本駅周辺整備のデザイン調整の概要

駅周辺整備のように、多様な整備主体が絡み合う複雑な特徴を持つプロジェクトでは、デザイン調整をうまく行わなければ、バラバラで特徴のない街並みがつくられる可能性が高い。デザイン調整の仕組みとしては、「デザインマニュアル」のようなルールを決めて、それらを守らせるような仕組みや、「さいたま新都心整備」で設置されたような、マスターアーキテクト方式<sup>7)</sup>（以下、MA方式）を用いて全体のデザイン調整を行うものなどがある。熊本駅では、これらとは異なる仕組みを用いて進められており、前述したデザイン会議が調整システムに当たる。詳しくは次の三つで構成している（図-2）。

一つ目は、主要な公共空間や街並み形成上重要な施設との調整を行う「都市空間デザイン会議（本会議）」である。本会議のメンバーは知事の委嘱を受けており、座長を都市計画の専門家が担い、ほか数名の地元学識経験者と事務局で構成している。

本会議は、委員会として主に整備全体のチェック機能を果たしている。二つ目は、本会議での調整素案を作成し、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行う「都市空間デザインワーキンググループ（WG）」である。WGは、地元の若手学識経験者と県・市の事務局で構成し、デザイン調整の実働部隊として機能している。尚、本会議とWGには適時、県・市から設計を請け負った関係コンサルタントの担当者、各事業を発注する事業者やデザインを請け負った設計者が加わり、デザイン検討や調整を進めていく仕組みとなっている。三つ目は、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」である。デザインガイドは二部構成となっており、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なる「本編」を2007（平成19）年6月に策定し、より実効性のある都市空間デザインのツールとしてデザイ

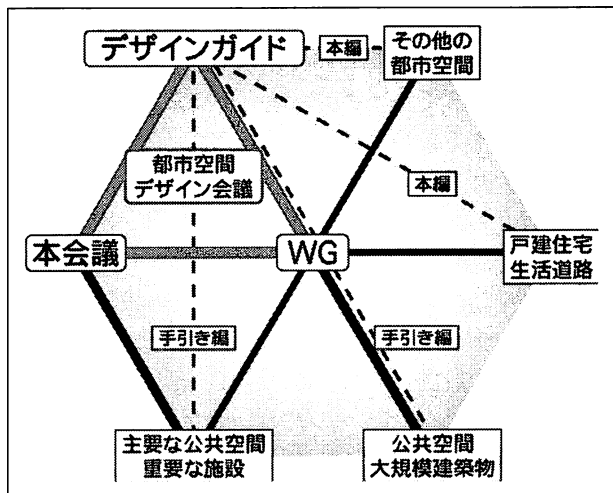


図-2 都市空間デザイン会議の役割図

ンの具体例を示した「手引き編」を2008（平成20）年3月に公表している。手引き編はベースとなる設計案を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。

本会議とWGを併せ持ったデザイン会議の仕組みは、「委員会+デザイナー方式」<sup>8)</sup>と呼ばれるものに近い。これは、デザイン検討を行うデザイナーが委員会へデザイン案を提案し、委員会においてデザインをオーソライズするというシステムである。仕組みとしては、連続立体交差事業に伴う日向市駅周辺地区整備<sup>9)</sup>でも採用されており、多様な関係者の意見調整や長期間にわたってコンセプトの一貫性を担保するという点で、有効であると考える。

一方、当初は駅周事務所でもMA方式の採用が検討されていたが、見送られることとなる。この理由は、トップ・ダウン式の仕組みだと行政内部の人材が育ちにくい点、新幹線開業の前倒しによって、実務作業、関係者間の調整、一貫性の確保を同時並行で進めていくことが必要となり、より機動性に勝る地元の人材を登用できる点を重視したためである。

## (2) デザイン調整の範囲と進め方

まず、デザイン調整の範囲について、WGの事務局である駅周事務所が整備を担当する対象を整理する。駅周事務所では、整備全体の統括を担っているが、県・市が事業主体となっているものは、連立関連、周辺の都市計画道路整備、駅西土地区画整理と市施行の駅東A地区再開発に限られる。とくに、駅東側においてWGでデザイン検討を行うことができる範囲は、幹線道路を中心とした線的整備が主である。このため、周辺の建物や街並みを含めた都市デザインを行っていくには、個別の事業と周辺とのデザイン調整によって線から面へと展開していく必要がある。

つぎに、デザイン調整の進め方について整理をする。本会議やWGにおけるデザイン調整は、規制のような効力を持たないため、まず駅周事務所の担当者が他の事業者や住民に対して、デザインガイドの説明と調整への参加の交渉をする必要がある。WGでは、調整の有無に関わらず、デザイン調整が必要な事業に対してはプレデザインを行うこととしている。ここでは、WGメンバーの田中、星野、原田をデザイン主導の担当とし、駅周事務所の整備を請け負う関係コンサルタントの設計者と協力をしてプレデザインを行っている。これは、他の事業から提示された設計案に対して、WG案として示すことで、都市デザインのイメージやコンセプトだけではなく、具体のデザイン調整が可能となるためである。このとき、WGの設計案は他の事業に対して、調整を強いるものではなく、事業者や設計者の意向を踏まえ、デザインのす

り合わせを検討する柔軟なものである。

このようなデザイン調整の範囲や進め方であるため、WGの調整の場は、できるだけフラットに自由な意見を出し合えるような関係を重視している。これは、WGのメンバー間のみならず、関係コンサルタントの設計者、デザイン調整に参加する事業者や設計者、そして住民に対しても一律である。また、WGでの議論については、参加者の合議によって決定することとしている。このような決定方法は、フラットであるがゆえに、議論に時間がかかるなど調整が難航する場面も出てくるが、できるだけ多くの関係者が共有したものを選択できることは利点であると考ええる。

## (3) 都市デザインの考え方

デザインガイドに示された都市デザインのテーマは、「駅として使いやすく、公園として居心地良く、街として暮らしやすい、熊本に育まれた文化に根ざした都市空間」というものである。これは、駅周辺全体が、駅として、公園として、そして街として、一体的に快適な空間を作ろうというものである。

基本計画の段階では、駅前通りである熊本駅帯山線を含んだ中心的な空間を「アメニティ軸」と表現するなど、熊本駅周辺整備を「軸」や「拠点」によって表していた。これは、地域の骨格を把握するには有効な考え方である。しかし、「軸」や「拠点」と位置付けると場所のヒエラルキーが顕著になるため、個別の調整の積み重ねによって都市デザインを実現していく考え方とは異なる。そこで、WGにおいて議論し、本会議によって承認された考え方が「景」というものである。

「景」とは、人の視線からとらえる空間のまとまりを指し、建物や道路、水や緑などすべての空間要素により構成されるものとしている。また、人がみている景観には公共や民間という境界は無いため、連続性のある空間としてデザイン検討や調整の必要性を示している。つまり、整備を行う側の立場というよりは、利用者の立場を取り入れたデザインの礎になると考える（図-3）。

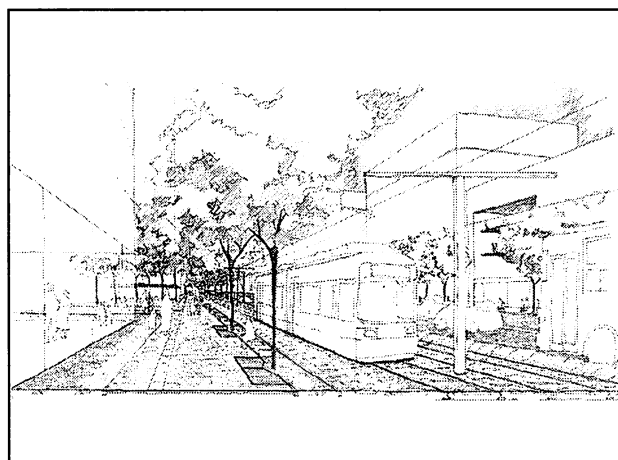


図-3 「景」を表したパース

#### (4) デザイン調整の特徴のまとめ

熊本駅周辺整備におけるデザイン調整の特徴を以下の三つに整理する。

一つ目は、組織体制について、デザインの検討や調整を担うWGに地元の人材を登用し、様々な調整に対して機動的に対応できるメンバーとしたことである。この点については実務経験のある建築、土木、IDの若手の学識経験者が熊本にいたことが大きく貢献していると考えられる。

二つ目は、WGのデザイン調整について、事務局による交渉、WGのプレデザインによる調整、フラットなWGの場での合議という、手間はかかるが、WG参加者で共有した都市デザインを提示できる進め方としたこと。

三つ目は、都市デザインの考え方について、「景」というとらえ方をすることで、個別の事業の範囲を超えた空間をデザインし、利用者のアメニティの向上を目指したことである。これら三点をデザイン会議、とくにWGに持ち合わせたことは、具体的なデザイン検討や調整に対して大きな影響を与えると考察する。

#### 4. 都市デザインの調整の分析指標

3章では、デザイン会議の調整の仕組みについて整理を行った。4章では、デザイン会議において実務を担うWGに着目し、調整によって導き出した具体的なデザインに対する、分析や考察のための指標を示す。

##### (1) マネジメントからみた都市空間デザイン会議

デザインマニュアルのような固定的なルールがなく、マスターアーキテクトのようにデザインを統括する体制とも違う、可変的でフラットな熊本駅のデザイン調整システムに対する整理は、これまでとは異なる視点からのアプローチが必要であろう。そこで、ここでは行政経営（パブリック・マネジメント）について「マネジメント論」を用いた再編を試みた大住<sup>10</sup>の考えを援用する。

パブリック・マネジメントとは、従来の行政システムである伝統的な「行政管理」に対する「行政経営」を意味している。この理論的背景にあるのは「経済学」や「経営学」であり、経済学からは組織のフラット化にあわせた現場に近い業務セグションへの責任・権限委譲の推進といった組織運営の在り方が示され、「意思決定プロセス」への有効性から経営学の理念や手法が導入されている。これらの考え方は、熊本駅のデザイン調整システムにおけるフラットな組織の在り方やWGでの調整プロセスにおいて、完全に一致するとは言えないまでも目指す方向性に類似点が多い。

大住の用いた「マネジメント論」の基礎的なフレームワークは、Graham T.Allisonが「一般的なマネジメントの機能 (Functions of General Management)」として整理した「戦略 (Strategy)」、「内部管理 (Managing Internal Components)」、「外部経営 (Managing External

Constituencies)」というものである。「戦略」は組織の目標およびプライオリティづけの確立、目標達成のための執行計画の策定、「内部管理」は組織編成と職員配置、人事監督・人事管理システム、業績のコントロール、「外部経営」は外部業務単位への対応、独立機関への対応、メディアや大衆への対応と定義づけられている。これらを都市デザイン調整システムの整理に適用できるように、デザインマネジメントという視点で解釈しなおすと、以下ようになる。

- ・ デザイン戦略：WGが示す整備方針のコンセプトや考え方、外部の事業者や設計者とのデザイン調整の進め方
- ・ 内部コーディネーション：WGの整備を担う事務局、学識経験者、関係コンサルタントの設計者のWGの場でのデザイン検討
- ・ 外部マネジメント：WGによる整備以外を担う事業者や設計者とのWGの場でのデザイン調整

##### (2) フィードバックとフィードフォワード

前節では、デザイン調整システムについてマネジメントという視点から、内部と外部の明確化を行ったが、内部における検討や調整は一義的に決まってしまうのではなく、外部とする調整相手も多様な事業者や関係者が存在しており、システムの複雑さには変わりはない。このような複雑なシステムに対して、生命科学の知見から清水<sup>11</sup>は「重要なのは、システムに生命的な秩序ができると、その秩序が要素の自由度をすべて束縛してしまうかどうかという点です。(中略) 生命を持つものの自由と自由とが時には衝突しあう中で互いの自由を確保するためにも調和が必要となるのです。調和とは個の自由の上に立つ秩序です (p.273)」としている。これを都市デザインの調整に置き換えて考えると、「管理」のように束縛をするのではなく、自由を確保するような秩序が必要であるといえる。デザイン会議で示した、「景」というとらえ方が目指しているのはこのような考え方である。

このように多様な事業者や設計者、住民との調和を基本とするWGのデザイン調整について、「フィードバック (以下、FB)」と「フィードフォワード (以下、FF)」という概念を指標に用いて整理をする。

FBやFFは、システムの自律的な制御に関係した情報の流れを示すものであり、WGの外部との調整を主眼に置いた、外部マネジメントにおけるデザインの検討や調整をフロー化できる。図-4は一般的に負のFBと呼ばれ、制御量が収束していく制御である。カッコ内はWGに当てはめた場合のそれぞれの項目である。これは、WGの設計案と外部の事業の設計案との相違を修正しながら、最終案を決定していくプロセスを説明できる。また、正のFBと呼ばれる制御量が発散していく制御や、図-5のようにFFと呼ばれる制御がある。

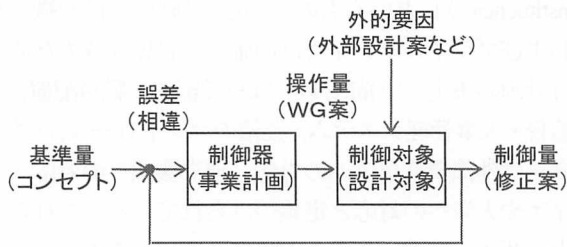


図-4 負のフィードバック制御のフロー<sup>12)</sup>

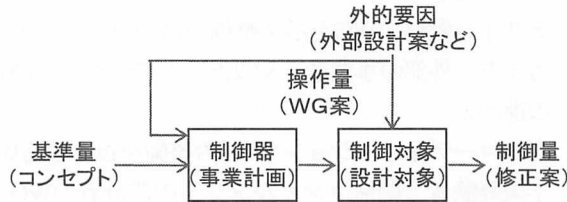


図-5 フィードフォワード制御のフロー<sup>12)</sup>

(3) 整理の枠組み

前節で示したFBとFFの制御について、負のFBを「フィードバック・調整型」、正のFBを「フィードバック・展開型」、そして「フィードフォワード型」の三つに分類する。5章の個別事例の整理において、図-6を用いて各景のデザイン調整の特徴をまとめていく。

この図では、外部マネジメントにおける駅周辺整備と同時期に事業を進めるデザイン調整の相手を「外部事業者」と、その他の「外部関係者」に区別している。「外部関係者」とは、WG主導で整備する公共空間に対して、その周辺を構成する建築物などを指し、今後の建物更新などの際に調整相手となる可能性のある外部主体を意味している。

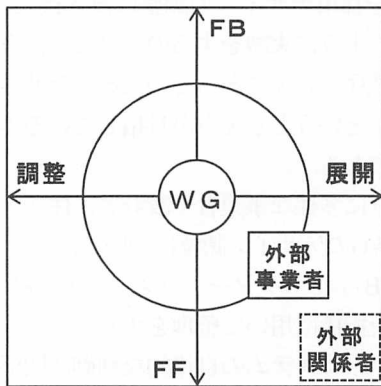


図-6 デザイン調整の分類図

5. 都市デザインの戦略と展開

熊本駅周辺では、主要な景として三つを位置づけている。西から東へ駅を貫通し、駅前広場や駅東A地区再開発から坪井川を結ぶ「出会の景」、北から南へ線路に並行して走る電車通りが「木立の景」、そして坪井川沿いを「水辺の景」としている(図-7)。これらは、それぞれが示す

場所が重要であると同時に、全体の都市デザインの中で大切にしている「人」「緑」「水」という要素も表している。一方、三つの景は具体的デザイン調整においても特徴がある。「出会の景」は、駅舎デザインや駅東A地区再開発といった、公共性が高くかつ大規模な建築物が調整対象である。「木立の景」は合同庁舎の移転といった大規模なものがあるが、基本的には中小規模の建築物が調整対象である。「水辺の景」は駅東A地区再開発が一部あるが、坪井川沿いのほとんどが民有地や住宅との調整である。このように大規模建築物から住宅までを含む三つの景の調整を実現していけば、駅周辺全体のデザイン調整のパターンを構築することができ、それぞれがいわゆるパイロットプロジェクトとして位置づけることができる。

ここでは、三つの景におけるデザイン調整の事例を示しながら、WGにおける内部コーディネーションにより、外部マネジメントにおいてどのようなデザイン戦略を立てたのかを整理する。そして、FBやFFという概念によって整理し、それぞれをどのようにデザイン調整を進めていったのかを明らかにして、考察を行う。

(1) 出会の景

花岡山・万日山から駅を通過して坪井川までを結ぶ出会の景の主な事業は図-7に示す、熊本駅西口線、西口駅前広場、新幹線駅舎、在来線駅舎、東口駅前広場、熊本駅東山線、駅東A地区再開発である。

これらほとんどの事業は、新幹線開業の2011(平成23)年3月を完成予定としているが、駅東A地区再開発はその翌年度、在来線駅舎は高架化が完了する2016(平成28)年度以降を予定し、東口駅前広場は2011(平成23)年3月を一期整備とし、2018(平成30)年度の完成予定としている。

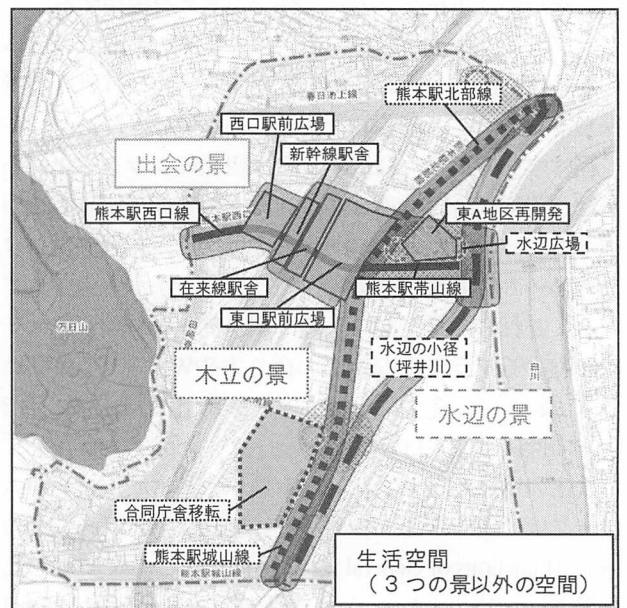


図-7 三つの景と都市空間の全体像<sup>13)</sup>



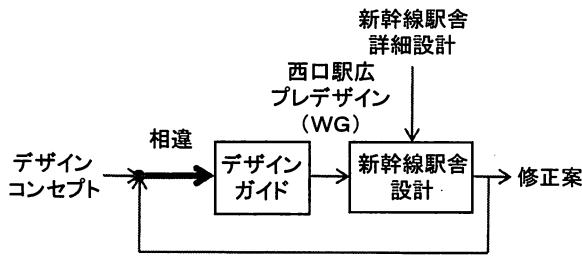


図-8 新幹線駅舎のデザイン調整フロー

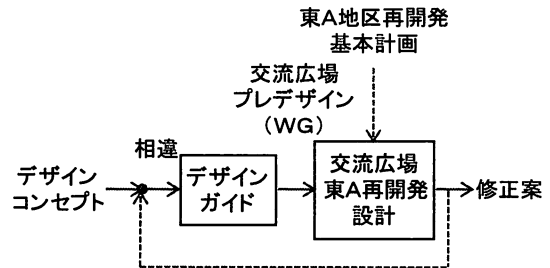


図-9 交流広場のデザイン調整フロー

これらの事業のうち、駅事務所が主導するのは熊本駅西口線と熊本駅帯山線の二つの街路である。その他については、新幹線駅舎は鉄道運輸機構の整備、西口と東口の駅前広場は県の事業である「くまもとアートポリス」の設計競技によって設計案や設計者の選定、駅東A地区再開発は民間から再開発のアイデアを募る事業提案競技による施行業者の選定を行っている。

WGでは出会の景のデザイン主導を田中の担当とし、事務局の担当者、都市系コンサルタントの設計者と検討を進めた。

a) 内部コーディネーションとデザイン戦略

出会の景の基本コンセプトは、基本計画にも示すように、新幹線駅舎から在来線駅舎までコンコースを抜け、東口駅前広場、坪井川、阿蘇と眺望できる空間を活かすことであった。WGではこのコンセプトをもとに、西口・東口駅前広場、在来線駅舎、駅東A地区再開発における基本設計レベルのプレデザインを行っていた。

これより、WGのプレデザインによって、各事業の設計者との具体のデザイン調整を行い、事業間の調和を図っていき、様々な民間事業者の動向に対して機動的に対応することをデザイン戦略としている。

b) 外部マネジメント

ここでは、新幹線駅舎、駅東A地区再開発、東口駅前広場の三事例について分析し、考察を行う。

鉄道運輸機構との新幹線駅舎の設計案のデザイン調整は2007(平成19)年1月の第29回WGにて行われた。WGでは西口駅前広場のプレデザインを行っており、ここから駅舎と駅前広場との関係を調整していく予定であった。これに対し、駅舎の設計案は詳細設計まで終わっており、若干の調整は可能であるものの、駅舎の設計者はWGにおいて最終確認をするという設計段階の差があった。このため、駅舎をセットバックして通り抜けができるスペースを確保できたものの、西口広場の屋根と駅舎のファサードとのデザイン上の干渉や素材、色彩という詳細な調整までは至らなかった<sup>14)</sup>。

新幹線駅舎とのデザイン調整を図-8のフローに示すと、設計対象である駅舎デザインの調整に対する双方の設計段階に差があり、調整が可能な段階での議論ができなかった。これを分類に当てはめると、「フィードバッ

ク・調整型」において「設計段階」による相違の収束が難しかった事例だといえる。これは、WGにおいて相手の状況を把握できておらず、WGへの事前参加や情報収集の不足が原因だったと考える。

駅東A地区再開発の事業者や設計者とのデザイン調整は2007(平成19)年3月に施行業者が選定され、設計を行う企業グループのメンバーが同年3月の第3回本会議に参加して以降、本会議では6回、WGでは3回の調整を行った。WGでは駅前の交差点部にあたる、交流広場のプレデザインを行っており、再開発の事業者が提案する坪井川へと抜ける空間との調整を進めていく予定であった。

これに対し、再開発事業者は再開発ビルの内容の決定が優先であり、基本コンセプトはあるものの、外構部分の設計については、その後の決定事項であった。このため、再開発事業者や外構の設計者からは交流広場への具体的なデザインの要望は無く、お互いのコンセプトを共有し、デザイン調整を行う段階ではなかった。

駅東A地区再開発とのデザイン調整を図-9のフローに示すと、設計対象となる交流広場について、再開発側はデザインの調整を行う段階ではなく、波線部分は未着手のまま、再開発側の内部コーディネーションを進めている段階であったといえる。今後、再開発の外構部分が設計段階に入れば「フィードバック・調整型」となっていくため、その前段階のコンセプトの共有を行い、その後の設計段階での相違をできるだけ小さくしておくことが重要だと考える。

東口駅前広場とのデザイン調整は2007(平成19)年11月にくまもとアートポリスの設計競技によって設計者が選定され、同年11月の第5回本会議に設計者が参加し、それ以降ほとんどの本会議やWGに参加して調整を進めていった。東口広場については設計競技によって提案が示されていたため、WGとしては、東口広場の事前設計をしていた経緯から植栽、舗装、照明、サインといった詳細で具体的なデザインの調整を進めていくことができた。また、東口広場の設計者は設計競技の要項に示されていたデザイン調整を理解しており、WGにはほぼ毎回参加し、双方向の調整が可能であったといえる。

その一例として、東口広場の設計競技案(図-10)の植

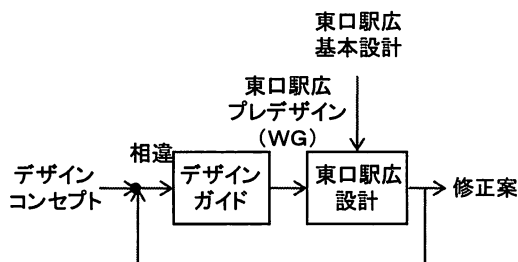


図-10 東口駅前広場のデザイン調整フロー

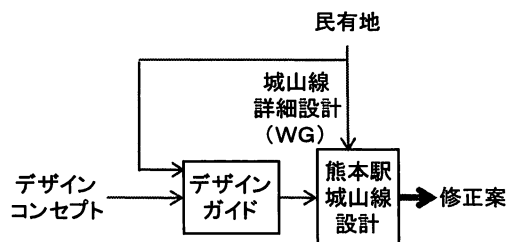


図-12 熊本駅城山線のデザイン調整フロー

栽計画から、WGでの議論を重ねた後の修正案には、出会の景から木立の景へにじみだしていくような植栽配置がされている。また、熊本駅周辺整備のトータルデザインに寄与する、信号柱や電柱といったポールのデザイン、防護柵や手すりといった柵のデザイン、サインのデザインのWGでの議論にも東口広場の設計者が参加し、意見を出し合っている。これは、図-10のようなフローとなり、東口広場の「フィードバック・調整型」のみならず、WGの場でフラットな関係を作りながら、デザイン調整を行うことができている事例だといえる。WGが目指す一つの理想形だと考える。

出会の景のデザイン調整の三事例を、分類図に当てはめると図-11の実線のようになる。出会の景の外部マネジメントは、事業期間が同時期の大規模な外部事業者との調整であるため、「フィードバック・調整型」だといえる。このとき、それぞれの段階は少しずつ異なるため、調整が間に合わなかったり、調整の段階ではなかったりする場合が今後も想定される。実際に、西口広場や在来線駅舎との調整は残っており、少しずつ時間差があるなかで調整を行いつつ、周辺との関係を持つようなデザインをしていく必要があると考える。

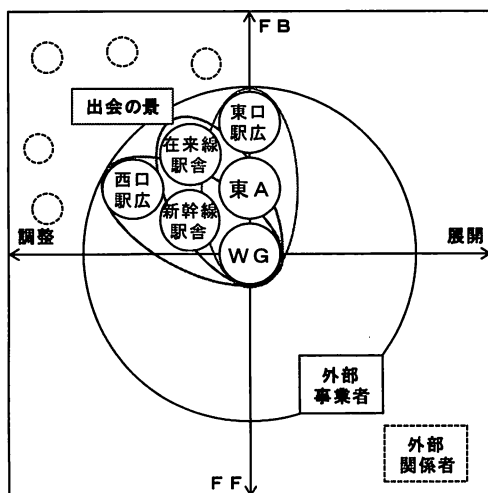


図-11 出会の景のデザイン調整の分類図

## (2) 木立の景

鉄道の線路に並行して駅前を南北に貫く木立の景の主な事業は、熊本駅北部線、合同庁舎移転、熊本駅城山線

である(図-7)。

このうち北部線はすでに完成しており、路面電車が道路の中央ではなく片側の歩道沿いを走るサイドリザーベーション化が行われる城山線が2011(平成23)年3月に完成予定である。合同庁舎はA棟とB棟に分離されており、A棟は2009(平成21)年度の完成予定、B棟の完成時期は未定である。

WGでは木立の景のデザイン主導を星野の担当とし、事務局の担当者、道路系コンサルタントの設計者との検討を進めた。この際、筆者らは模型制作などのデザイン検討の補佐を行った。

### a) 内部コーディネーションとデザイン戦略

木立の景の基本コンセプトは、広幅員道路における歩行者、路面電車、街路樹、沿道建物に着目し、“公園のような植栽の中を道が走り、まちが形成される”とした。

WGで主導する熊本駅城山線の基本設計では、このコンセプトの強みであるランダムな樹木配置を具体化する検討を行った。ここでは、街路全体にクスノキ、ケヤキ、イチョウという大木を主景木として三角形を形成するように20~30mの間隔で配置し、その間を埋めるようにハナミズキやサルスベリ、モクセイなどの花や香りのする樹種を添景木として配置していった。これは、庭園的な手法を参考にしたもので、配植によって空間に広がりや奥行きを与える手法である。この三角形は街路内に完結せず、沿道の民有地と連携をして面的に広がることを期待しているため、プレデザインとして沿道建物の前庭への植栽も想定しながら、新幹線開業時には街路内のみで成り立つように配植をしている。

これより、新幹線開業時に街路のデザインとして成り立つことを前提に、沿道建物の更新時にデザイン調整が可能であり、調整がうまくいかなかった場合でも、街路内の配植のみでコンセプトが崩れないことをデザイン戦略としている。

### b) 外部マネジメント

合同庁舎の外構部分の設計者とは、事務局が情報交換を行い、外構部分の設計案を入手している。これを木立の景の図面に重ね合わせると、群植の配置がされている。木立の景の主景木、添景木の考え方からすると、それぞれの群植をひとつの主景木と考えることで、三角形の展

開が合同庁舎まで広がっているように感じるができる。今後、WGでのデザイン調整を行う必要はあるが、木立の景のコンセプトとの連携は図ることが可能だと考えている。

このように、木立の景ではデザイン調整を街路が完成した後に行っていく必要がある。このような外部マネジメントは、将来の協議・調整を見越した「フィードフォワード型」だといえる(図-13)。

木立の景のデザイン調整を分類図に当てはめると図-17の破線で囲まれたようになる。木立の景の外部マネジメントは、デザイン調整が不可能な場合が十分に想定される。このため、二種類の破線が記されているように、外部マネジメント枠組みがどのような形をとっても成立するようなデザインを行う必要があると考察する。

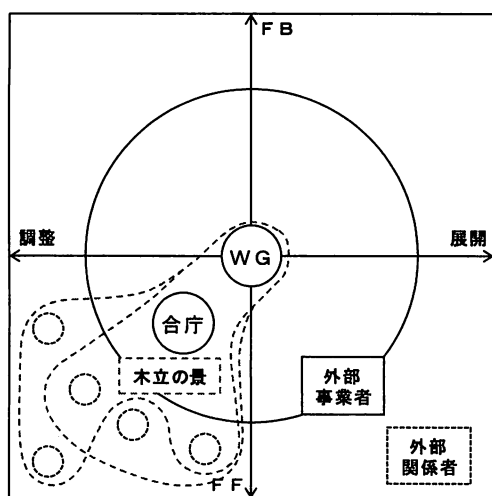


図-13 木立の景のデザイン調整の分類図

### (3) 水辺の景

坪井川を中心とした水辺の景の主な事業は、2011(平成23)年度に完成予定の駅東A地区再開発とそれに伴う水辺広場の整備のみであり、坪井川沿いに計画している水辺の小径は、周辺建物の更新とともに整備を進めていく予定である(図-7)。

WGでは水辺の景のデザイン主導を星野の担当とし、事務局の担当者、河川系コンサルタントの設計者との検討を進めた。木立の景と同じく、筆者らは補佐を行った。

#### a) 内部コーディネーションとデザイン戦略

水辺の景の基本コンセプトは、坪井川両岸の「みる・みられる」という関係を連続させていって、回遊性を高めるということである。その拠点の一つに位置づけられる水辺広場では、今後の水辺整備に展開できるような、デザインの考え方や調整の方法を検討した。

WGで主導する水辺広場の基本設計では、対岸との関係を考慮し、周辺道路から坪井川への道の抜けを活かして回遊性を向上させ、今後の水辺整備のパイロット事業となることをデザイン戦略としている。

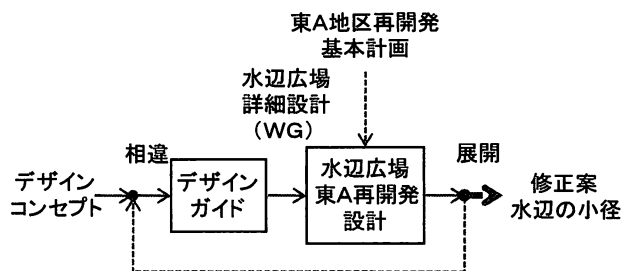


図-14 水辺広場のデザイン調整フロー

#### b) 外部マネジメント

駅東A地区再開発の事業提案では、建物を三つに分棟し、その間をコミュニティウォークと呼ばれる通り抜けが駅から坪井川までを結ぶというものであった。これは、基本計画にあった駅から坪井川までの眺望空間からすると、WGとしては大事にしたい空間である。そこで、坪井川や水辺広場までのアプローチを検討しながら、再開発事業者と協議・調整を行うこととした。ここでは、コミュニティウォークから水辺広場までのシークエンスをスケッチに起こし、空間の変化点や重要な視対象を定める検討を行い、スケッチを示しながら再開発事業者とのデザイン調整を行った。

このような検討から、大正時代に建設された旧石塘堰(農業用水門)の遺構が、囲まれた再開発地区から開放的な水辺広場への変化点としてゲート性を持っていることや、対岸の空地と一体的な広場と考えることで、より広がりのある水辺空間となる可能性があることを確認できた。今回の整備対象地は駅東A地区再開発前の水辺広場のみとなっている。しかしながら、WGでは橋をはさんだ四隅を一体的に考えており、水辺広場以外の三隅についても事前設計を行っている。坪井川下流橋詰は、兩岸を専門学校とホテルの私有地に囲まれているため、WGの事務局からの調整のお願いをしながら、水辺広場の設計条件の変更に対して、ほか三隅も合わせたプレデザインの修正を行っている。

このような外部マネジメントは、坪井川の整備自体が未定のため、駅東A地区再開発にともなう水辺広場の整備をきっかけとして、今後の整備につながっていく「フィードバック・展開型」だといえる(図-14)。

水辺の景のデザイン調整を分類図に当てはめると図-15の長破線で囲まれたようになる。今後の坪井川の整備は未定であるので、駅東A地区再開発から水辺広場にかけての整備が、水辺の景のパイロット事業として豊かなアメニティを示すことは重要だと考える。また、検討の手法として扱った、周辺道路から坪井川までのシークエンシャルな「景」の考え方や、「みる・みられる」ことを意識して対岸までを考慮する考え方を、次の整備の検討でも活かすことで水辺の景の一貫性を作っていくことは重要であると考えられる。



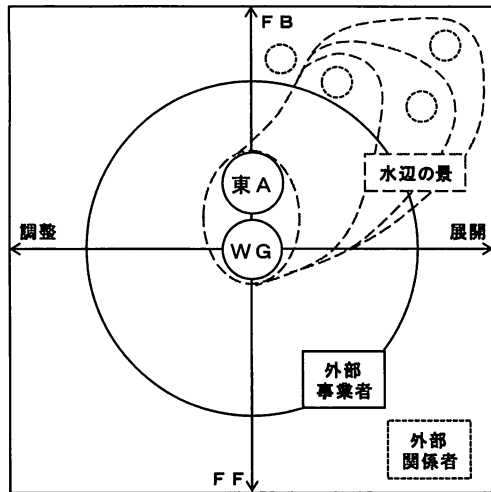


図-15 水辺の景のデザイン調整の分類図

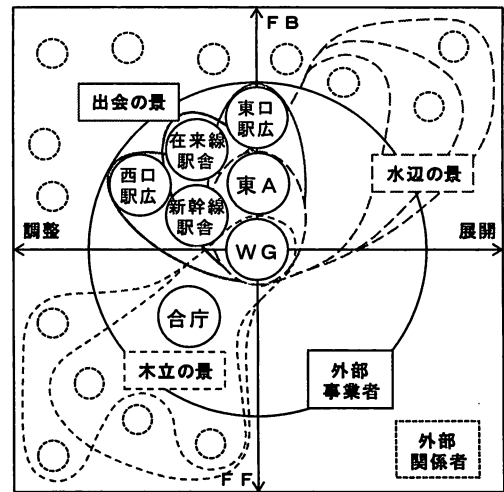


図-16 三つの景のデザイン調整の分類図

## 5. まとめ

### (1) 熊本駅周辺整備における都市デザインの戦略と展開

熊本駅周辺整備において、都市デザインのデザイン調整の特徴について整理し、個別のデザイン調整の事例を分析することによる、組織体制と個別のデザインの相関を考察する。

出会の景では、多様な事業の同時期に進捗する設計に機動的に対応をしながら、各事業とWGのプレデザインによる調整を行っている。木立の景では、WGの設計・施工の完了後でも、周辺の状況の変化に対応可能なプレデザインを行っており、その都度、機動的な調整を行っていく準備をしている。水辺の景では、今後の水辺整備に対して展開できるプレデザインとデザイン調整の手法を検討している。

これより明らかになることは、機動性、プレデザイン、「景」という、デザイン調整の仕組みの持つ「柔軟さ」が個別のデザインにおいても反映され、自由度を持った戦略やデザインを導き出しているということである。個別デザインの自由度は、周辺との調整や、駅周辺整備全体への展開を可能とし、利用者や住民のアメニティの向上にも貢献していると考えられる。

一方、三つの景のデザイン調整の分類から、それぞれの調整の差異が明らかとなった。この差は、大きく三つの調整パターンを示しており、これらを展開していくことで駅周辺整備全体のデザイン調整に対応し、一貫性のある都市デザインが実現するものと考えられる(図-16)。

### (2) 今後の課題

本研究では、都市デザインにおけるデザイン調整について、組織体制、手法、考え方を示した。しかしながら、具体的設計における、仕様書や契約書に及ぶ設計変更や制度に対する言及までは至っていない。今後の都市デザインやデザイン調整への発展を考えると、手続きの段階まで含めた仕組みの構築が必要であると考えられる。熊本駅周辺整備においても、実質のデザイン調整はこれからで

あり、取り巻く状況も変わっていくはずである。この点においては、研究を継続するとともに、現在の組織の機動性や柔軟性がどのように働いていくのか、その効果と課題を整理することが重要だと考える。

## 6. おわりに

本稿の成果は、以下のとおりである。

- 1) 熊本駅周辺整備の都市デザインにおける、デザイン調整システムは「委員会+デザイナー方式」に類され、体制の継続性に有効であることを示した。
- 2) 都市空間デザイン会議の特徴について、WGのメンバーの地元登用、プレデザインによる調整、「景」というとらえ方の三点を明らかにした。
- 3) マネジメントという視点から「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」を定義し、外部マネジメントにおける「外部事業者」と「外部関係者」を位置づけ、フィードバック、フィードフォワードという概念から、「FB」と「FF」、「調整」と「展開」という二軸を用いた分類指標を提案した。
- 4) 三つの景に共通するデザイン戦略として、柔軟なプレデザインによる調整を明らかにした。
- 5) 三つの景の分類として、出会の景をFB・調整型、木立の景をFF型、水辺の景をFB・展開型とし、設計段階の違いによるデザイン調整の差異を明らかにした。

### 参考文献・補注

- 1) 風景デザイン研究会著：風景のとらえ方・つくり方，pp.170-177，共立出版，2008  
※本稿では、当書籍の熊本駅周辺整備に関する文章を概要として引用し、整理を付記したものである。
- 2) 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
- 3) 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, pp229-234, 1989

- 4) 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, pp193-198, 2001
- 5) 田村明著: 都市プランナー田村明の闘いー横浜く市民の政府をめざして>, 学芸出版社, 2006
- 6) 前田英寿: 都市建築の実現に向けた設計調整の実践ー幕張ベータウムの事例ー, 日本建築計画論文集, 第548号, pp.153-160, 2001
- 7) 埼玉県など: さいたま新都心 景観デザイン調整会議 記録集, 2000.3
- 8) 国土技術政策総合研究所「美しい国土の創造」ワーキング・グループ: 景観検討・評価のための計画デザイン・システムに関する研究, 平成17年度国土交通省国土技術研究会, 2005

- 9) 日向地区都市デザイン会議編著: 市民・行政・専門家の協働による駅を中心としたまちづくり, 都市づくりパブリックデザインセンター, 2007.6
- 10) 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
- 11) 清水博著: 生命を捉えなおす, 中公新書, 1990
- 12) 内山章: フィードフォワード・フィードバックと経営の関係, BPD研究分科会報告
- 13) 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
- 14) 駅舎については, 路線によって一貫したコンセプトでデザインをする場合があり, 駅舎と周辺地区との調整が必ずしも可能とは限らない。九州新幹線の場合, 他駅をみる限りでは個別に設計されたデザインだと思われ, 調整は可能だと想定していた。一方で, JRの経営的な面を考えると, デザイン調整の内部手続きの煩雑さなどから, 最終確認としてWGへ設計案を示したものと推察する