

「景観デザインから考える私たちの道」

熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター

星野 裕司

私の専門が景観デザインですから、「景観デザインから考える私たちの道」というタイトルでテーマをヒト目線、価値、場面転換の3つに絞りお話させていただきます。

それぞれ全部関連してますが、私が参加させていただいている熊本市・豊田市・宮崎市のプロジェクトを紹介させていただきます。

～熊本市の事例～

まず最初に、10年以上関わっており、現在も改良中の熊本駅周辺の都市デザインについてどんなことを考えるかということをお話していきたいです。

まずヒト目線についてです。「まち」の問題というと、新幹線、区画整理や再開発などの様々な事業を尊重しながら、どう組み合わせていくかということがすごく大事だと思います。

私達は、全体をまとめる一つの軸みたいなものをどう作るかという時に、景観の「景」に視点をおいて街を捉えていくとまとまるのではないかと結論に至りました。

私達が作るマスタープランなどは線を書いたり色を塗ったりという表現になりますが、それは神様の視点です。神様の視点で街を見たり、体験する人はいないので、地面に立った風景として考えていくということが大事なのではないかと考えます。

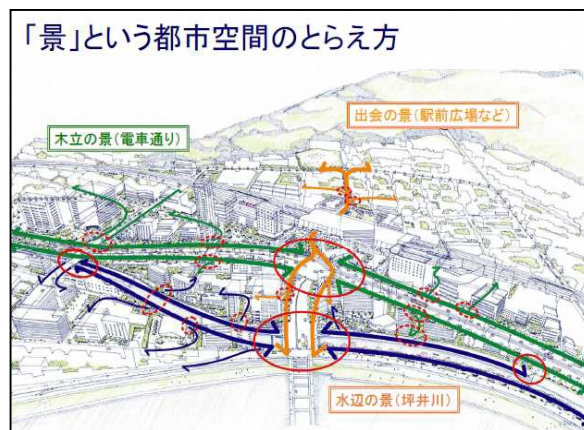
【熊本駅周辺の事業】

熊本駅周辺の整備エリアは、60ヘクタールあるんですが、全部を丁寧に議論してデザインしていくというのは不可能ですので、3つの「景」に分類しました。

駅と直交する駅前広場とかを含むオレンジの部分のまちを中心とした「出会の景」、森の都熊本を体験出来る木立が豊かな緑の部分「木立の景」、川に面している自然豊かな部分を「水辺の景」としました。

この3つの景というヒト目線を中心に議論していくと、自然とこの発想が街全体になじんでいくのではないかと考えました。

利用者として考えれば、道路と自然とビルと歩道と対面の街並みと樹木とってというのがひとつのまとまりとなって体験されるので、それぞれの要素や管理を超えて、全体としてどうあるかということをお皆で議論していくことが重要です。

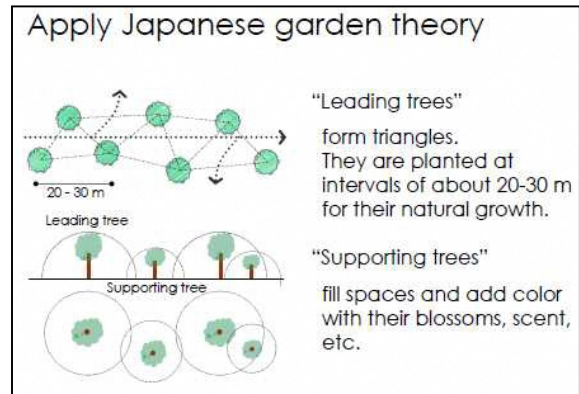
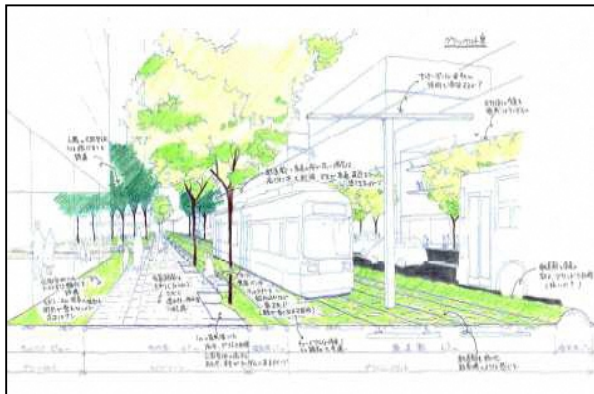


【木立の景】

具体的に「木立の景」をどう実現するかという時に、その考え方の大枠が、庭園の考え方で、狭い中でどのように緑を豊かに見せるかと、どのように奥行きを感じさせるかと、日本庭園の空間デザインというテクニックは平安時代からずっと続いているものですので、非常に優秀なものとなっています。お花をやっていると分かるかと思いますが、基本三角形を作ります。木を三角形に置いていくと緑視率が感じられるのです。一直線だと重なりまして、「景」として見た時の緑の量が減ってしまっていますが、ずらしていくことで、それぞれの木が常に視野に入っていますので自然に緑視率も上がりますし、奥行き感も出ます。

空間デザインする時は当然三次元ですので、必ず模型を作ります。これも一本一本ずらしたりしながらです。木の本数を増やしているわけではないのですが、位置を工夫することによって、非常に緑豊かな感じになっているのではないかと思います。これをランダムに配置する際に大変なのは、一本ずらすと全部ずらさないといけないんです。この木をここに植えようと決めたら、最後は全部現場の立会いを行います。きちんと並べてないので、最後どこに植えるかどうかで数十cmとか1mでもかなり印象が違います。

あと安全性です。視距の問題とか、それも全部確認しましたが、非常に緑豊かな「木立の景」というものが実現出来たと思います。



【水辺の景】

もうひとつヒト目線で考えるということで、「水辺の景」を紹介します。再開発ビルが川沿いに建って、その水辺に面したところの広場をデザインしたものを紹介します。元々、ほとんど荒地です。国交省さんで言うとミズベリングとかを頑張ってますけれども、これをどう表現していくか。普通であれば、ほぼ昔の記録は全くありませんけれども、土地というものは、私達が生まれる前から脈々と人に使われてきたわけです。そういう履歴をどう残すかということは常に意識しています。

【熊本駅周辺 UD ワークショップ】

熊本県が、当時ユニバーサルデザインをすごく頑張っていて、計画にあたって熊本駅周辺地域ワークショップを行っています。目が見えない方、車椅子の方、あるいは健常者の方を含めてたくさん議論をしました。これはその風景ですけども、模型なども触ってもらいながら、目が見えない方にも計画を説明しました。その時に車椅子の方が



言われたのが、昔に比べると今スロープがきつくないということです。スロープは長い距離が必要で大体高さの20倍は必要です。例えば公園とかでスロープを作ると公園の端までになってしまうことが結構多いんですが、車椅子の方が、なかった時代から比べるとほんとに有り難い、文句を言う筋合いはないんだけども何かが寂しいというか、つまらないとを感じるみたいです。

例えば皆で遊びに行った時に、車椅子の方は端っこの方から入っていかなければならない。だから本当のユニバーサルデザインっていうのは、本来、僕らが行ける道が一番メインで、行ける行けないではなくて、僕達も健常者も一緒に楽しめるっていうのが実現出来て、はじめてユニバーサルデザインなのではと、それはちょっと求めすぎだけどね、というようなことを言われたんです。それはほんとに大事なことだなあと考えて、是非ここではそれを実現しようと、特に、都市河川とかの場合の高低差です。やはり交通の問題もありますので、この水辺まで表面の4mくらいの高さの差があります。ですので、上下動線をどう収めるかというのが実はデザイン的にはすごく大事なんです。

【桜町・花畑周辺地区オープンスペースのデザイン】

熊本は今二つ大きなプロジェクトを行ってまして、今スタートしたばかりなのが、桜町・花畑周辺の開発です。老朽化したバスセンターをMICEも含めて再建しています。その前の道等もです。道路をやめて広場化して、立派なオープンスペースを作ろうという議論をしています。上から目線の絵を皆さんにお見せしますが、都市を考えるときにパーツだけで考えるのではなくて、どれだけ広い視点からみるかが大事です。ここはお城から真っ直ぐ下りてくるところなんですけれども、ここだけが賑わってもしょうがないので、やはり回遊になります。



コンセプトとして熊本城の見直しという街の議論もあり、花畑公園というのがありました。花畑というのは、元々細川さんが城に住まずに、そこにお屋敷があつて、非常にお庭が綺麗で花畑と言われていたといわれます。そういう歴史も踏まえながら庭を作っているということです。皆さんにも集ってほしいので「街の大広間」をコンセプトとしています。デザイン的には、大きな空間が出来ますので、その大きさはキープしたいのですが、大きい空間って使いづらいと思います。大広間みたいなところにちょこんと居させられても居心地悪いので、大きく使えるということと、日常的に居心地が良い、例えば熊本マラソンのような大イベントと、フリーマーケット、展覧会などの小さなイベントとをどう両立するかという話をこれからしていくことになっています。デザイン的には27mというラインが入っていますが、これが一つの部屋のようなものになっていて、日本の仕組みと一緒に、大体数畳の部屋があつて、全部ふすまで仕切れてて、仕切って使うことも出来るし、全部開けても使うことも出来るというようなものを何とか実現出来ないかということです。

熊本市の担当者がイベントするということで頑張られていて、それも大事ですけど、普段の小さな催しであるとか、リラックスするとかということも、本来都市施設として一番大事なことで、イベント広場は普段は使えたもんじゃありません。もうカンカンに陽が照って大きくて非常に勿体無いことになります。

逆に普段居心地が良いように木陰もたくさんあつて、ベンチもたくさんあるとすると、大きなイベ

ントが出来なくなります。ですからそのへんをどう実現するかっていうことを現在、議論してます。

実際、交通バスセンターを壊して新しく作ってますが、道が仮バスターミナルになり、それが後々道路を廃止し、広間にすることになっています。現状は一部広場として使えるところがありますので、仮称花畑広場と言ってます。ここで一気に作るのではなくて、暫定的に少し広場的なものを作って、屋根があった方が良いという意見もありますので、屋根を作って検証する作業も取り入れています。

熊本の場合ですと「熊本地震」ということが大事になります。この花畑広場というのは交通センターの横にありますので、熊本地震直後はボランティアセンターとなりました。

少し狭いのですが、地震前は日常として大きなお祭りみたいなイベントを行ってましたが、地震以降はボランティアセンターであるとか、近くに国立病院とかもありますので、そういうものが運営されたり、国際交流会館とかが側にありますので、限定して対応したり、一時避難ポータルとか一時的なエアポータルとか、エリア防災という形で、周辺の半公共的な人達と色々議論をしています。やはり都市というのは、ひとつのルーツとか広場、イベント用ではなくて、災害とかも含めて、多様な場面転換を促すひとつの舞台というものをどう作っていくのかというのが更に重要になってきたなと思っています。

～豊田市の事例～

【豊田市都心地空間デザイン】

熊本市の桜町・花畑周辺地区のオープンスペースもつくる前から使っているイメージをご紹介しますけれども、それをより積極的に行っているのが愛知県豊田市になります。名古屋鉄道豊田市駅と愛知環状鉄道新豊田駅を結ぶ西口デッキとその広場を作るなど、連携した色んなプロジェクトで、熊本駅周辺と同じような形で、

それをどう統合していくかという議論に参加させていただいています。「カスタマイズとよた」というキャッチフレーズでやっていまして、「使う」ということをデザインにどう盛り込んでいくかを、「あそべるとよたプロジェクト」という公共空間の利活用について、私が入る2年前ぐらいから始まっています。

例えば、老朽化しているデッキを付け替えるんですが、そのデッキの上のデザインがどうやって決まったかという、まずは調査です。スペース診断士による、最新の都市解析の数字を使いまして、動線であるとか使われやすさというものを検証して色々なことを議論していきます。



デッキの上にどのぐらいの人がいるのか等、社会実験も今ずっとされてますので、どう利用されるのかを、ほぼ通年でやっています。それらを積み重ねながら、最終的なデザインにしていくことが大事なと思っています。ヒト目線の場面転換を使うということが景観デザインから考える私達の道にとって大切なことであると考えています。

～宮崎市の事例～

【小戸之橋】

最後に、宮崎市と一緒にやっている小戸之橋の架け替え工事で、コンセプトは「歩いてみたくなる広がりのある風景の道」としています。これが改修前の写真です。以前の橋は非常に危なく老朽化していましたし、交通安全という点でも非常に問題があった。その道を歩いてみたくなる広がりのある風景にして、何かのんびり体験できる橋にした方が良いという考えです。

当然、橋の議論を市民の方とするのはなかなか難しいのですが、「橋だけじゃなくて周辺の街を含めてどんなことが問題なんだろうか？」という話をしたり、「橋についてをこんなことを考えているけど皆さんどう思います？」とか、「話を聞いてこんな風に修正してみたけどどう思います？」みたいなことをやっています。



これも5年前ぐらいからこういう形で橋のデザインをやってます。出来るものがそれなりに良い橋なものも当然大事なんですが、良くも悪くもお金なくて、普通は仮橋を架けて架け替えますけれども、仮橋を架けるお金がない。すぐ下流にほぼ同程度の橋があるということもあって、橋を落として、7年半通行止めにして橋を架け替えるというプロジェクトです。

通常、通行止めはネガティブな要素にしかならないかもしれませんが、若い人達はその7年半をどう過ごすかということもすごく大事なのではないかと思います。先程のような対話ですね、それをここでは遊びと書いてますけれども、どう続けていくのか。時間はかかりますが、本来橋が架かるってすごく嬉しいことです。地元の方にとって「橋はあって当たり前」というところに一度少し不便さを与え、不便を経験することでまた皆と盛り上がると、そのためにもやはり橋ができるまで何か想いを繋げていかないといけないのではないかと思います。

それで行ったのが「ありがとう小戸之橋さよならフェスティバル」です。これはもう4年前になります。壊す直前に、皆で遊ぶということを一日だけやりました。風船を飛ばしたり、子供神輿が復活するなど、あるいはナイアガラの水をやって、戦隊もののオリジナル脚本の劇を行ってもらいまし

た。これは最後の渡し納めというか、通行止めになる直前の風景ですね。雨の中多くの方が歩いてくれたということです。

例えば橋を壊すのもお金がかかってすぐにはできないので、半分残るなんていう期間がありました。橋の半分を使ってどうやって遊ぶかを考えました。普通こういう公共物に落書きしたら犯罪ですが、橋を壊しますので、皆で絵を描いて遊ぼうということになり、地元のアーティストさん方に参加・企画をしていただいて、色んな魚が逃げていくのを鯨が追っていくというようなストーリーの絵をこんな感じで皆で描きました。

この風景はもう二度と見れませんが、その橋でフォトストーリーという形で写真を撮り、開通した後に、また同じ場所から変化を同じポーズで撮ろうという企画も出しています。その時間の経過ということ自体もひとつのストーリーとしてまとめていけるといいなと思います。新たな橋が出来ることは良いことではありますが、最終的には時間の経過で何ができるか、ストーリーを創っていくというところが実は一番大切なことかなと考えています。

以上で終わります。ありがとうございました。

