

令和6年度 みんなで学ぶ景観まちづくり市民教室

演題：まちづくりを育む土木のデザイン

講師：星野 裕司 氏

（熊本大学 くまもと水循環・減災研究教育センター 教授）

日時：令和7年3月17日（月）18時30分～20時00分

場所：かごしま市民福祉プラザ 5階 大会議室

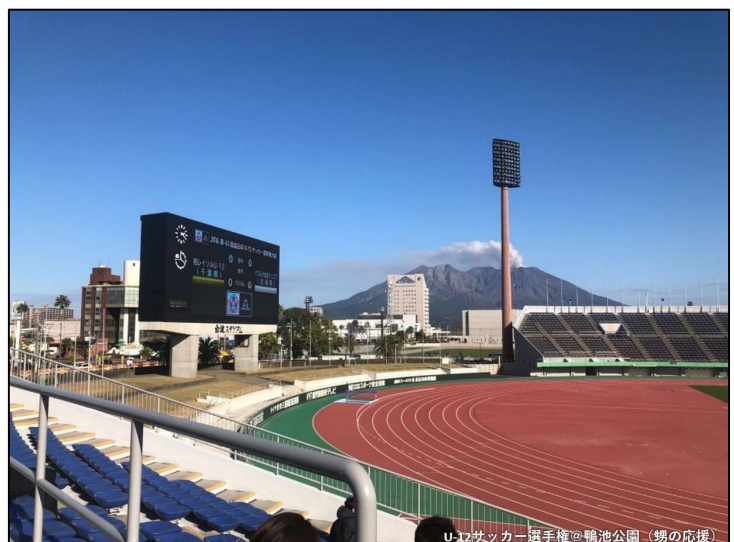


※この講義録の内容、画像等の著作権は講師に帰属しており、無断で転載、転用等することはできませんのでご注意ください。

【講演要旨】

ご紹介ありがとうございます。また、機会をいただきまして本当にありがとうございます。熊本から来ました、星野といいます。今ご紹介いただいたようにまちづくりを育む土木のデザインということでお話させていただきたいと思います。

今回こういう機会をいただいたのは、今年度に鹿児島市の景観まちづくり賞、これも歴史のある賞ですけれども、ありがたいことに審査委員長というのをさせていただいてっていうところからご縁をいただいたのかなと思います。ぜひホームページやパンフレット等で見たいと思います。実際、審査自体は前に1日で鹿児島市を北から南まで巡らせていただいてすごく楽しかったのですが、思ったよりその後が大変でした。文書を全部審査委員長が書かないといけないってよく知らなくてですね。大変だったんですけど、鹿児島のまちっていうものをこういう建築とかいろんなものを通じて体験させていただいてすごくいい機会でした。そこで、ここの前書きみたいなのところにも書いたんですけど、これは審査のときじゃなくて、これは完全にプライベートで来たときで、神奈川県に住んでいるおっさんが小学校のサッカーの大会の全国大会に行っているというそれがちょうど鹿児島で4、5年前ですかね。



あるということで、家族で応援に行ったときの写真です。皆さんにとっては当たり前ですけど、これは鴨池公園ですかね。海沿いだからというのものもあるかもしれませんが、桜島はすごいなと思って。皆さんにとっては当たり前のことだと思いますし、灰とかで大変なのかもしれませんが。全体というか一部ですけども巡らせていただいて、鹿児島は桜島っていうある種、ランドマーク、シンボルというか、へそみたいなものがしっかりとあって、大きなカルデラの中に海もあれば、もちろん山もある、緑もある、台地もある、川もある、街もあるという1つのまとまりの中にすべてが含まれているという感じです。それぞれ例えばいろんなことが起こりますけれども、それが1つのまとまりの中に、コスモロジーというかその中に包含されているという感じが、やっぱりすごく素敵だと外から見た者としてはすごく思いました。おそらく熊本にしろ、どこにしろどんな地域でもそういうコスモロジーっていうのはしっかりあるはずなんですけれども、なかなかやっぱりビルが建ったり何なりっていう中で見えなくなっていくと思うんです。やはり鹿児島の場合は、それがすごく今でも分かりやすい。今日この講演の前には城山の展望所であるとか、磯庭園にも連れて行っていただきましたけれども、常に桜島を中心としたコスモロジーの中に自分がいるんだということを実感できる。これは本当にすごく羨ましいことだなと思いました。それが私の鹿児島の、多分皆さんからそれはすごく浅いと思いますけれども、感想ですというところからスタートしていきたいと思います。

今日はいろいろと実務的に実践的に関わらせていただいた話、仕事、プロジェクトについて皆さんにご紹介していきたいと思っています。タイトル「まちづくりを育む土木のデザイン」というふうにしましたがけれども、僕は、専門は土木です。建築とかではなくて、道を作ったり、橋を作ったり、堤防を作ったりという土木工学科で学んで、土木構造物のデザインっていうものを勉強して、今に至っています。

こういう都市的な施設ですね。

これは数年前にできたバスターミナルの再開発に合わせて作った広場ですね。もともと道路だったところを広場にして、人が集えるような場所にしたという花畑広場という都市的なものから、これは有明沿岸道路というこれ福岡県ですね。福岡市にある大きな橋梁のデザインにも関わっています。この辺りはまさに土木ですね。

鹿児島ですと、伊佐市に曾木の滝というものがあります。皆さんご存じだと思いますけれども、その横に洪水が起きたときのバイパスですね。滝が少し洪水を堰止めてしまいますので、堰止めないようにその横にバイパスを掘るという事業があったんけれども、その分水路というやつです。全部、もともと山だったところを掘り込んで作っていくというものです。だから土木と言っても、本当にいろんなことに、公共的なものであればほとんどいろんなことに関わっているかなということを思っています。

あともう1つ、ましきラボと僕らが呼んでいる施設ですけども、熊本の場合ですと、2016年に熊本地震がありました。僕も被災者ですけども、やはりその地元の大学として、被災からの



復興っていうものをどうサポートしていけるかということを考えたときに、これは益城町で一番熊本地震の被害が大きかったところですけども、そこにこのコンテナでサテライトの研究室とか施設を作って、毎週土曜日、今でも教員と学生がここに出向いて、ただ待っているという。何か大学の先生は、復興とかっていうとまちを考え直すすごく良い機会ですから、こういうまちを作ったらどうですかみたいな提案をしていくっていう形が多いし、僕らもそういうことも一部していますけれども。それ以上にやはり地元の大学ですから、こうずっとそばにいるよと、一緒にいろいろ考えるよ、考えさせてくださいということが僕らのサポートのあり方、地元の大学としてのサポートのあり方かなということで、こういう拠点を作ってお客さんが来るのを待っているという活動もしています。こんなことをしているということになります。

鹿児島市さんに今回呼びいただいているので、やはりまちなかの話がいいかなと思ひまして、いくつか参加している中で、今日は大きく2つのお話をさせていただきたいなと思います。

上側が熊本駅周辺というもので、駅とか駅前広場だけじゃなくて、まち全体でいろいろ当然新幹線がずっと動きますので、その動くまち全体を考えていったというプロジェクトと、下側の、鹿児島も甲突川がありますけれども、熊本のまち中を流れている白川という川の一部の区間ですね。この河川改修をしている一部の区間は、緑の区間というふうに通称言われていますけれども、その改修のお話。この2つを今日は特に中心に皆さんにお話をしたいなと思います。



たくさんいろんなことにも関わらせていただいていますけれども、この2つが僕にとって特筆すべきなのは、すごく長いんですね。熊本駅の場合は、最初に参加し始めた2005年です。やっと全部完成するのは、途中2011年に1回新幹線開業というのがありますけれども、全部完成するのは2021年になります。実は今も新しい改修の話がすぐに出ているので、また終わらずに続いていますけれども、これで16年ですね。16年関わってきました。

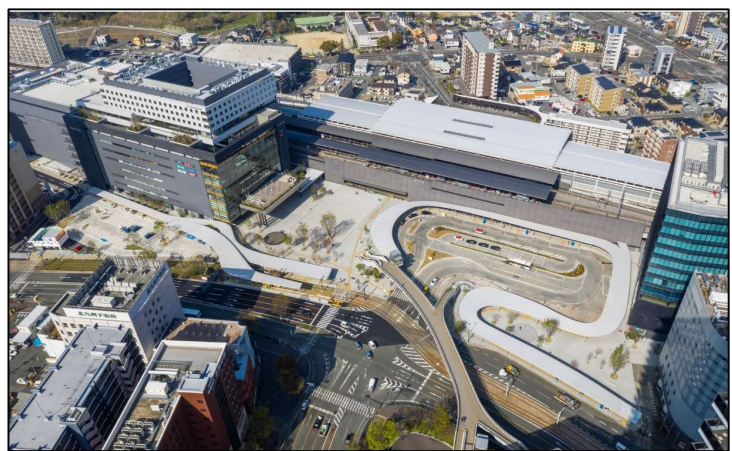
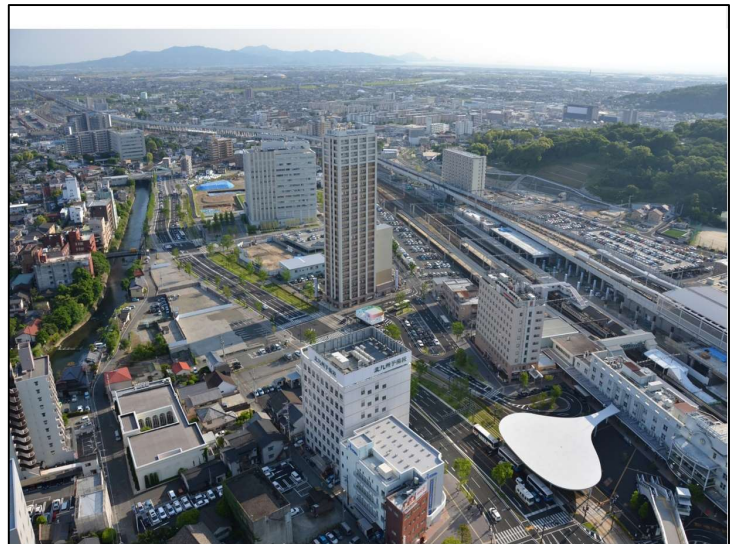
こっちの白川の方はさらに長くて、2004年から関わっていて、やっと実はこの3月にすべての工事が終わるというようなことになります。ですので、まち、都市を作るとか、公共空間をデザインするっていう意味では、別に建築であろうと、造園であろうと、土木であろうと変わらないと思いますけれども、やはり土木的なものの1つの特徴としては、すごく長く時間がかかるということですね。それは決して悪いことではないと考えています。まちづくりのことをまち育てというふうに表示する方もおられますけれども、子育てで考えたら15年とか20年でやっと手が離れるかなぐらいで考えたら、そんなものなのかなという気もしないでもないです。やはり特に公共空間の場合は、最低50年ですね。ものができたら最低50年、できたら100年っていうような形で残していかなきゃいけないと考えていますので、やはりぱっと作るっていうよりは時間をかけながら作っていくと。だからぜひ皆さんもなかなか成果が出なかつたりすると思いますけれども、10年20年30年、やはりまちづくりとかですとそういうオーダーで時間がかかってこない、なかなか成果っていうのは見えてこないというぐらいの気の長い関わり方をしていただけるのがま

ず1つ大事なかなと思います。

それでは、ちょっと具体的にこれからこの中身の話をしていきたいと思います。まずは上側の駅周辺の話です。新幹線開業前の熊本駅って皆さんどれくらい覚えていますかね。鹿児島の方だから行ったことあるという方の方が多いと思います。これが僕が関わり始めたときの2005年ぐらいに撮った写真です。やはり熊本の場合ですと、鹿児島も鹿児島中央駅はちょっとそれに近いと思いますが、古い城下町ってなかなかまち中に駅ができなくて、熊本駅も中心地から遠いというのがすごく大きな課題になっています。僕らが参加する前は非常に寂れたというか、これが本当に熊本の駅なのかという感じでした。特にやはり当時の駅前広場の考え方というのは、基本は車ですよね。タクシーの待合所がたくさんあるとかというところで、人のスペースも少ないというような状況でした。

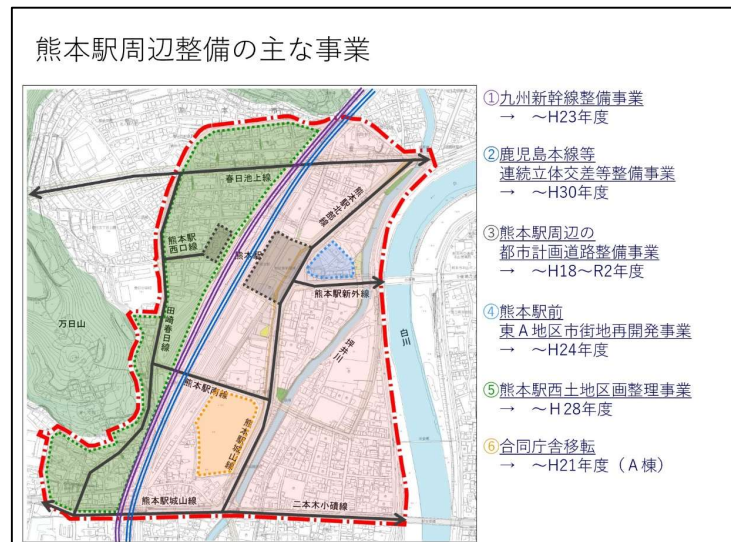
これが2011年の新幹線開業時です。新幹線だけ開業したときの状況になります。このときに熊本の場合は、その当時の潮谷知事が、実際は新幹線と連続立体事業という在来線も上に上げるといこともやっているのですが、それを一遍に作ろうとすると時間がかかるのでとりあえず新幹線だけ先通してほしいという要望を出して、2011年の3.11の翌日の3.12に開業しました。ですので、この辺りの駅前広場、ここは在来線が残っていますので、駅前広場とかはこちらの駅前広場暫定形になります。ただ、それ以外の例えばこの道路拡幅であるとか、他の部分はこれを合わせてできている状況になります。

これが2021年にすべてが完成するというと、この駅前広場が倍ぐらいの大きさになってこうなるところです。やはりこういう公共空間の場合ですと、もちろんデザインとかも大事ですが、最終的には人が触れる部分というのは、そのデザインの結果の部分ですが、もし行政の方も多いのであれば、やはり計画論が一番大事ですね。例えば、ここにコン



コースがあるわけですが、ここコンコース出てすぐのところがこういうロータリーではなくて、実際コンコース出てここはもう本当に人のためのスペースでロータリーはこっち側のところとあとここですね。ここに分けてこっちが一般車でこっちが公共交通という形になっています。やはりそういう計画論ですね。大きな計画論が一番こういう公共空間のデザインにおいては大事だなというのは、これをやりながらも感じているところです。

こういう事業の中で僕らが何をやったかという話ですが、基本的には例えば熊本駅で新幹線が通りますということだと、一般市民の方々と、新幹線を通す、新幹線の駅を作る、線路を通して新幹線の駅をつくれば終わりというイメージを持つかもしれませんが、実際はそれに連動してたくさんの様々な事業が動くわけです。新幹線ができます、区画整理をします、区画整理を通じて駅前広場を創出します、駅前広場を大きくします、道路を拡幅します、再開発をします、合同庁舎を移転させますという形で、当然何か1つのことがあるとその効果を最大にするために、大きな事業の中で様々な事業が連動して動くということです。これで大体この点線の中で64ヘクタールになります。



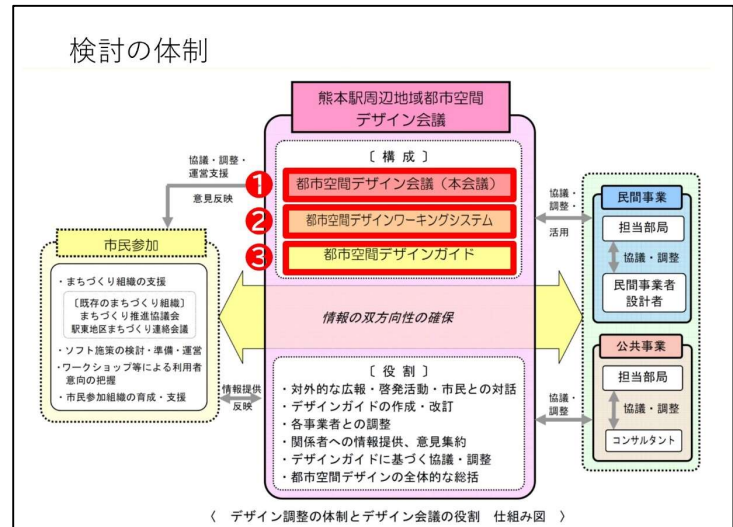
例えばこの次の図ですけれども、これはそれぞれの動く事業の最初のパスを並べたものです。こっちが安藤忠雄さん監修している在来線の駅舎で、実はその裏側にある新幹線の駅舎は全然違う形です。それは作る人が違うからです。或いは駅前広場、こっちが在来線側の駅前広場でこちら新幹線側の駅前広場ですけれども、これは両方アートポリスで選ばれているわけですが、当然設計者が違えば全然違って、再開発ビルであるとの合同庁舎というところがあるわけです。つまり1



個1個はそれすべて素敵なデザインなのかもしれませんが、都市っていうのは、それ1個1個の建築だったり、1個1個の広場ではないですよ。それが集合したものが都市であったりしますので。じゃあこれを全体としてどうやったらいい熊本駅前というものをつくれるのか、どう連携していったら1つのまとまり、先ほどの最初に鹿児島が羨ましいと言ったのもこういうところに繋がるわけですが、なんらかしかりとしたコスモロジーみたいなものがあればその部分として、もしかしたらそれぞれやっても1つのまとまりはできるかもしれませんが、これはもうバラバラになるわけですよ。或いは実際これも64ヘクタールの中の点でしかないわけ

で、その点と点の間ってどうなのとかいうところが、実際はその点と点の間にいることの方が多いわけです。都市を回遊しているときに、その間はどうするのかっていうことが実はすごく大事ですので、例えば学生に話すときは都市デザインっていうのはもうほとんど調整だと話します。それぞれ起こるものをどう調整していくかということが、一番大事という話をしています。

そのために必要なのは、やはりまずは組織です。例えば熊本駅の場合だと、関わり始めてからできるまで 16 年かかっていますけれども、行政の担当者は絶対に変わるし、市長とか知事だって変わるわけですね。そういう中で、どう一貫して議論を積み重ねるかっていう仕組みがすごく大事になります。この熊本駅の場合は、3 つ作っていて、1 つ一番上が都市空間デザイン会議、これは本会議というものですけど、偉い人たちの会議です。やはりいろんな



ものが動くので、それを了承するというか、お墨付きを作る委員会っていうのはやはり絶対大事です。通常ですと、これだけ年 1 回か 2 回ぐらいの会議にかけて、偉い先生からお墨付きを得るというのがよく行政がつくる委員会ですけれども、この熊本駅の場合は、それじゃ絶対うまくいかないだろうということですね。一番のミソは 2 番目ですね、ワーキングシステムというところ。当然、行政の担当者とか何か設計業務なりを受けた受注者が協議をするっていうのは当然ですけれども、その協議の場に第三者、学識を入れ込もうということがこのワーキングシステムになります。その辺りの議論をまとめたデザインガイドという、ビジョンみたいなものを作ろうことです。一番上と下はよくありますが、この真ん中がしっかり機能したというのが熊本駅周辺ではすごく大事になります。それがこの仕組み図のとおりです。

そのデザインワーキングの学識というがこの 3 人です。リーダーは今年から早稲田に戻られましたけれども、熊大の建築の先生だった田中智之先生です。こちらの崇城大学の芸術学部のデザイン教えられている原田先生と、土木の専門の僕ということになります。その 3 者がこのワーキングに常に参加しながら、実質の議論をしていくということです。ですから、2006 年の 9 月に始まって、21 年の 3 月までありましたけれども、デザイン会議自体は 14 回、本会議ですね、年 1 回ぐらい。で



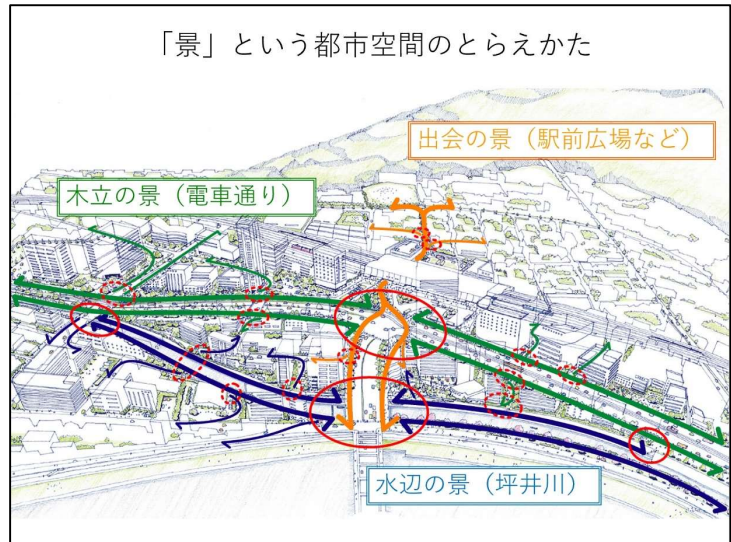
すけれどもこの僕らが参加するデザインワーキングっていうのは、最終的には 206 回ですね。実際はもっと多分議論はしていると思いますけれども、206 回ということになります。ですので、景観とかデザインって答えがあるものじゃないですね。これも学生によく言うのは、大抵の人

はここに集まられている方はそんなこと言われたいと思いますけれども、学生だと答えがないことに対して、あとはセンスとかそんな感じでやりたくないやつは逃げたりしますけれども。そういうセンスとかもちろんあるにこしたことはないですけども、僕はやはり量だと思います。答えがないだけに、やればどれだけ議論を積み重ねられるか、どれだけ細かなところまで検討できるかとか、意見を闘わせられるかの量がやはり質を決めていると思います。ですので、これもまさにその量自体は達成できたのかなというふうに考えています。

どんなデザインをしていったのかということですが、最初に言いましたように、ちょっとまず事業が始まる前にデザインガイドというものを作りまして、ビジョンみたいなものです。こんなふうになっていたらいいよねというデザインガイドというものを作りました。そのデザインガイドで一番キーワードにしたのが、実はその景観まちづくり、「景」です。景というものをキーワードにしながら、デザインを考えていこうということです。もちろん64ヘクタール全部を隅々までデザイン

できませんので、日本三景ではないですけども、中心となる駅前広場を貫通するオレンジの部分を出会の景。線路に平行する市電が通る通りを木立の景。すぐそばに坪井川という川が流れています。さらに先には白川という川が流れていますけれども、その川添いの景を水辺の景。この3景を中心に議論しながら、それが教科書というかモデルになって全体に展開していくと良いよねというのが、デザインガイドの一番大きなポイントになります。景って何かということですけども、これは景観工学の授業みたいな話になります。人間を取り巻く環境といういろんな定義があると思いますけれども、土木系の景観工学という学問の中では、すごくシンプルに人間を取り巻く環境の眺め、或いは人目線で見たときの土地の姿みたいなことを定義でいいます。

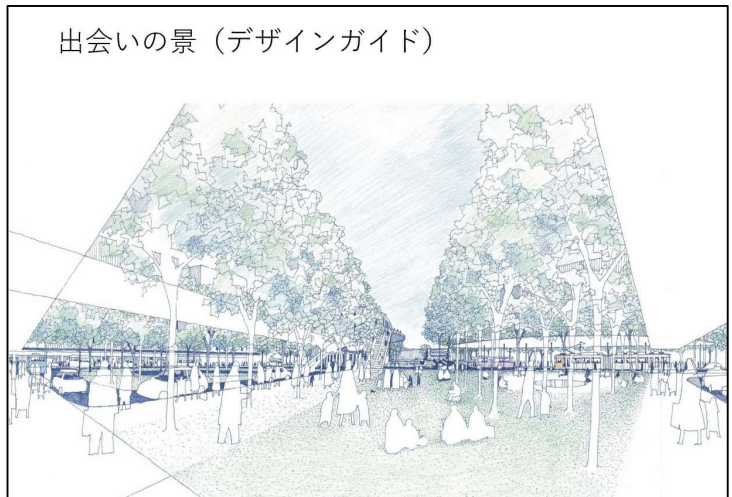
例えばこれは授業でも使っているものです。航空写真も環境の眺め、地図も環境の眺めと言ってしまうと環境の眺めですけども。これは景観とは言わずに、これは実際大学の周りでこの土手から眺めた景色の写真がこれなんですけれども、これを景観というふうに言っています。今何が違うかっていうとまるっきり違いますけれども、この上から見た目線ですと、熊大の範囲はこことかその周りに川がこう流れているといういろいろな状況、配置とかっていうのはすごく正確に分かるわけですけども、この範囲の外のものについては分からないわけですね。当たり前ですけ



れども。ですけれども、eye レベルで立って見ると、5 キロぐらいかな、離れている金峰山という山が当然主景のように見えてきますし、或いはもちろん見えないものは見えなくなる。遠いものは小さく見えるし、近くのは大きく見える。つまりゆがんで見えるのですけれども、でもこれを景観というということです。だから簡単に言うと、上から考えている場合、例えばそのマスタープランみたいな計画のにぎわい軸とか、何とかゾーンとか、何とか拠点とか、そういうふうによく大きな計画って描かれたりすると思いますけど、それはまさにこっち側ですよ。上から見て真ん中の線を軸とって、大事なところに丸を描いて拠点とってというのは、それはあくまで管理者目線のものの捉え方であり、景っていうのは地面に立って見たときの眺めですから、景観は利用者目線に立つってということだと僕は理解してやっていきました。ですから、景観とかよく分からないとかって言われる方はよくいますし、それはなかなか数字化できなかったり、答えがなかったりということですが、この差をまずベースに考えると、まさに利用者としてそのものを見るということが、景観検討の、景観デザインのまず一番大事なところだということからスタートしていただけると、誰でもいろんなことが議論できるのではないかと思います。熊本駅の場合は、まさにそこを大事にしていこうということでやりました。

それがどんな空間を作っているかということですね。デザインワーキングのリーダーをやっていた田中智之先生は、建築の方がおられればご存じかもしれませんが、タナパーといわれるパースを描くのがすごく上手いです。独特なパースを描くので、彼がどんどんデザインしていろんな議論したことを取りまとめて絵にしていってくれたわけです。これはデザインガイドだから、事業が始まる前に描いた景ですね。事業が実質的なデザイン設計が始まる前に、こうなったらいいよねという思いで描いてあって、これが実際にできたのはこうですね。全然違うのは全然違いますけれども、実はすごく大事なところは残っています。例えば、熊本の場合は森の都って緑がすごく重要ですので、ここまで緑々はできませんでしたが、やはり一番大事なところにしっかり緑が見えるということであるとかですね。あと駅前広場でのデザインで、実は一番大事なのは見通しですよ。皆さん知らない街に行ったときに、駅前降りて迷われますよね。そういうことに対して、サインとかで補助していくというのが普通ですけれども、実際はバスとか路面電車とか乗り換えしたいものが見えれば、まずそれでいいわけですよ。それでそっちの方に行って、路線とかをその次に確認していけばいいので、実はだからこの絵に込められてい

出合いの景（デザインガイド）



出合いの景（完成形）



るのは、緑を豊かにしながらも、例えばここに市電が見えるとかこっちの方にバスが見えるとかです。つまり eye レベルの見通しはずっと通っていて、どこに何があるかっていうことをよく分かるようにということが、それがまさに景、利用者目線に立つっていつきの考えですよ。実際、ここは最終的なデザインを西沢立衛さんという建築家がやられましたけれども、この緑の奥に電車が見えたり、ちゃんとバスが見えたりということですね。それで、できるだけ遠くまでの見通しを確保する。だからこそ、1 個 1 個の形っていうよりは、その景というところで何を大事にしたいのかっていうことを継承しながら、やはりいろんな事情が変わっていきますので、形はどんどん変わりながらも利用者目線に立ったときに大事なことで何なのかということを景で表現して、それを実現していくということをやっていると思います。

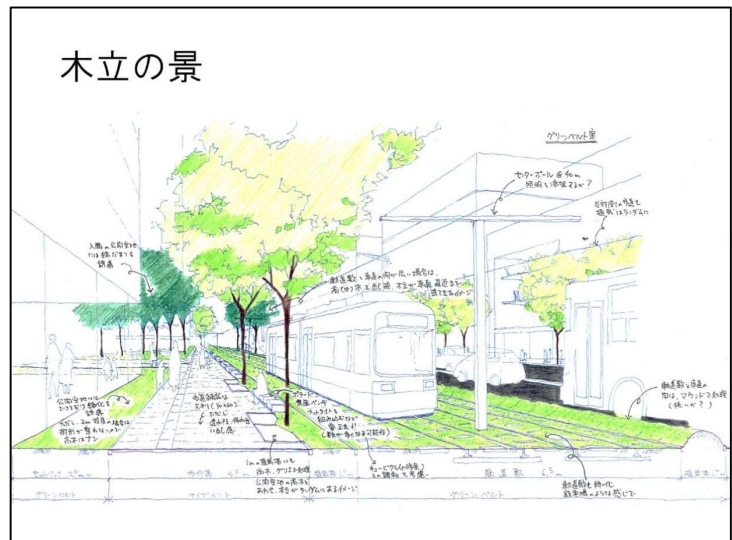
駅前の緑はこんな感じです。近くの公園のように、デザインガイドではこれを全面に展開していましたが、この下は 1 つの公園のような場所になっています。

あと、調整ですごく大事なものはこれですね。僕は驚異的だなと思っていますけれども、これが駅ビルですね、皆さんもよくご存じだと思います。これが熊本版のアミュプラザです。これは熊本駅前広場のシェルターですね、屋根です。人の動線を繋いでいく屋根、これは熊本市の持ち物ですね。こっちは J R の持ち物ですけれども、それが敷地を超えて、つまりアミュプラザの中まで入って出ているんですね。それはここがユニバーサル動線になっているからになります。つまり、熊本市の施設がアミュプラザ J R の民地の中に入り込んで繋がっているというものです。

これもやはり eye レベルで、上から目線で見たときには敷地境界って圧倒的に大事ですから、そこで話が分かれていろいろ整備されるわけですが、景っていう人間目線で見たときには、これが市のものなのか J R のものなのかは関係ないですよ。その繋がりこそが大事なわけです。それでそれを実現しているのは、その 206 回の会議なわけですね。つまり議論の量なわけですね、1 回でこんなことがパッとできるわけではないので、こういうところが都市デザインにおいてはすごく大事なかなと思います。これがまさに調整のデザインということになるかなと思います。

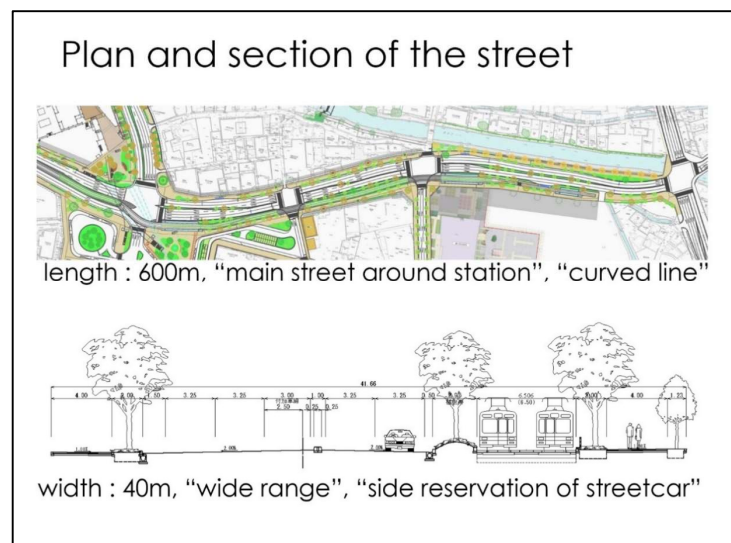


ここからは、まちづくりを育む土木のデザインということですので、ちょっと土木施設により寄ったお話をしていきたいと思います。これは木立の景という市電が走るところのスケッチになります。これも結局、いろんな縦割り、道を整備したときには県道でしたので、この歩道は県、でも路面電車走るところは市、周りは当然民といういろんな敷地境界の中で、景としての1つのまとまりとしていい場所を作っていこうということです。



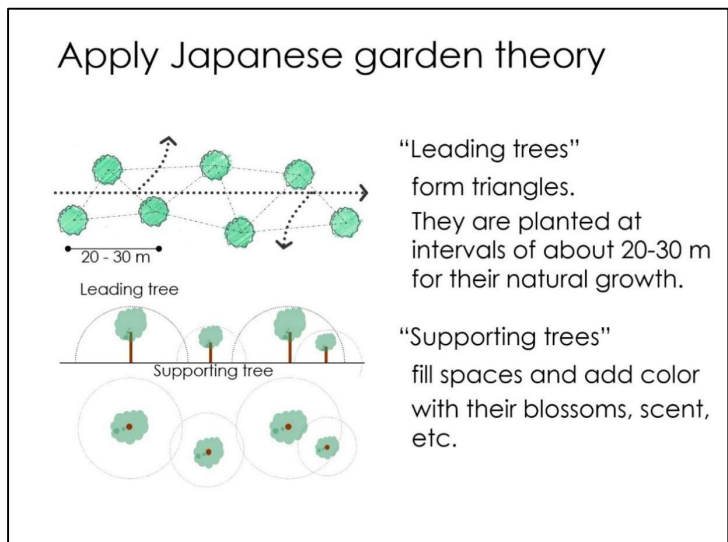
これが整備前です。ここにはもともと工場があったので、工場がなくなった後ですけれども、非常に寂れたところでした。

スライドが英語のものなんですけれども、実際に整備したのは、この駅前からこの田崎橋っていうところまでの600メートルぐらいになります。通常、緑や木立というものを活かした緑豊かな道を作ろうとすると、例えばケヤキであるとかイチョウであるとか、立派な大木をずらっと並べて、表参道とかですね、そういう並木道を作るというのが一般的かなと思いますけれども、並木道ってやはり真っ直ぐなのがかっこいいですよ。でもこれは、結構グニャグニャしている。あともう1つ大事なのは、サイドリザベーションってこれもやはり計画論の素晴らしさですけれども、市電が駅前広場で1回こっち側に寄るわけですね。元々は、道の真ん中に戻って通っていましたが。土地利用とかそういうことを調整されて、この歩道に接したままずっと、これもうすぐ終点ですけれども、そこまで電車を引っ張るというサイドリザベーションの方式を計画論として取ってくれているっていうところがすごく大事になります。



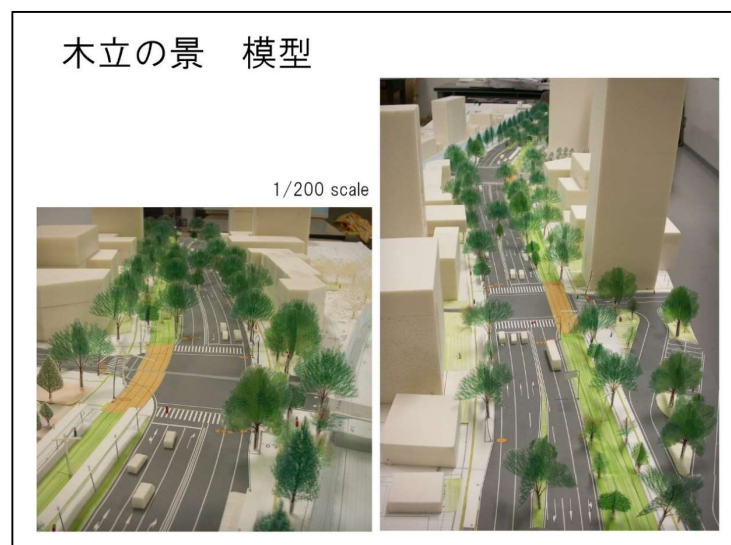
いまいちな点と面白い点、それを存分に生かすにはどうしたらいいかということ考えたのがこの図になります。何をしたかという、日本庭園とか生け花とかもそうですけれども、三角形が大事になります。庭園も木をちょっと三角形に配植していくと、狭い中でもすごく奥行き感が表現できたりしますけれども、石とかもそうですけれども、それを応用してみたらどうかということなのです。これは主景木と言っていますけど、メインの木です。ケヤキとかク

スの木みたいな大きな木は大きくできるだけランダムに、でもこの三角形を意識しながら配植していきます。熊本も今課題になっていますけれども、街路樹って維持管理が大変ですよ。何で大変になるかという、もちろんいろんな理由があり、木に無理をさせているからというのはありますけれども、最初に結構密に植えてしまっているからです。狭いところに密に植えてしまうから、それはもう干渉して邪魔になっていくということがありますので、この大きな木はできるだけ離して、20、30 メーター離して植えようということです。普通だったら 10 とか 8 メーター離すことが並木道であったりしますけれども、30 メーター離してゆったり植えましょうとします。ただそれだけですと歩いていて楽しくないので、その間に添景木というサポートする木ですね。例えば熊本駅周辺の場合ですと、ハナミズキとかヤマボウシとかお花が咲いたり、あとギンモクセイってキンモクセイの一種ですね、そういうちょっと香りが出たりとか、そういう楽しい木を間に植えていきたいと思います。こういうシステムでやったら面白い街路景観ができるのではないかというふうに作りました。



これが研究室で作っている模型です。道路の設計というのは、基本的には土木コンサルがするわけですよ。今まではそういう専門の方もおられますけれども、もう 10、20 年近く前ですと、特に熊本の場合は、こういうものは地元の設計会社が設計されたりするので、どうしてもそういうデザイン的な議論というものが苦手やあまり経験がないということなのです。これを研究室、学生と一緒に模型を作って提案をしてという形になります。こういう大きなのが主景木です。それをまず大きく三

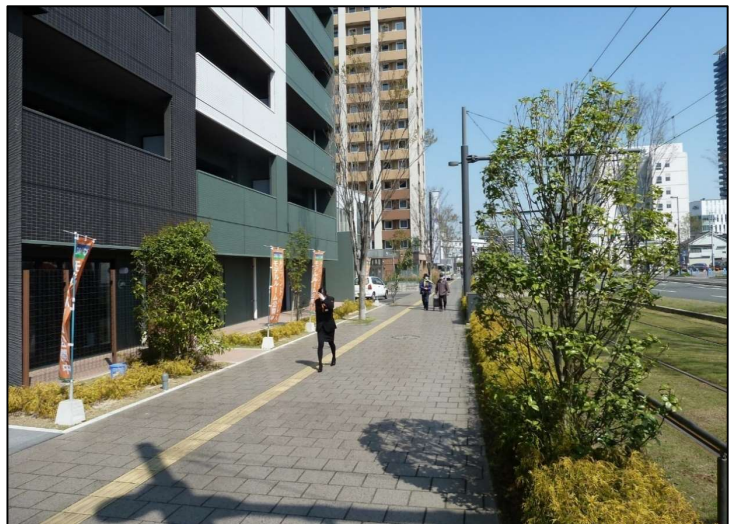
角形を意識ながら植えていって、その間にこういう小さな木を植えていくということです。こういうランダムなものは、同じ本数でも街路樹を並木道にずらっと並べると、木が重なってきますけれども、できるだけ木と木が重ならないように、歩いているときに木が重ならないように置けるので、緑視率ですね、緑が見える率というのはすごく上がります。ただ一方で、サッカーとか



やっけてもそうですけど、1 本ずればバランスがわるるので、全体もちょっとずつずらさないといけないということになって、実はすごく手間がかかります。けれどもそういう形でやりました。これができたときの竣工写真です。事実、サイドリザベーションというのは聞いていますけれども、本当に豊かな緑の中を電車が走るっていう形式ができたのかなというふうに思っています。

あともう1つ僕は大事だなと思っているのは、こういうある種のシステムにすることによって何がいいかというと、この道が新しくできたときに作られたマンションですけれども、ちょうどそのマンションの設計の方々が外構はちょっとどうしようか悩んでいるということで僕らのワーキングに相談に来てくれて。実際、ケヤキのような大きな木はなかなかこの外構じゃ植えられないけれどもということで、まず街路側で一本このマンションの邪魔にならないところにケヤキ、主景木は一本植えさせていただいて。この緑ですね、これ多分ギンモクセイだったと思います。後ろはヤマボウシだったかな。こっちの街路側で植えている添景木をセットで植えてもらって、併せてでいうと、多分これが1つのまとまったつまり官民境界を越えて1つのまとまった緑の道を作るということですね。それもすごくよかったと思います。

これなんかですと、実際はですねこの部分は 2011 年にはできている。この道路の部分です。今お話ししたのは、これは 2011 年の写真で、その後に最初にお話したように駅前広場の改修が起きたので、この部分は 2021 年にできている。こことここには、10 年の差があるんですけども、さっきのシステムですね。そのシステムとしてデザインを提案していたので、これもそれとほぼ同じケヤキみたいなものを主景木と置いて、その間に添景木を入れていくという同じシステムでこの駅前広場に設計されたので、今この 10 年の差はほぼ分



ない一体的な緑の空間を作っていくということになります。これも境界を越えていくということの1つの例かなと思います。

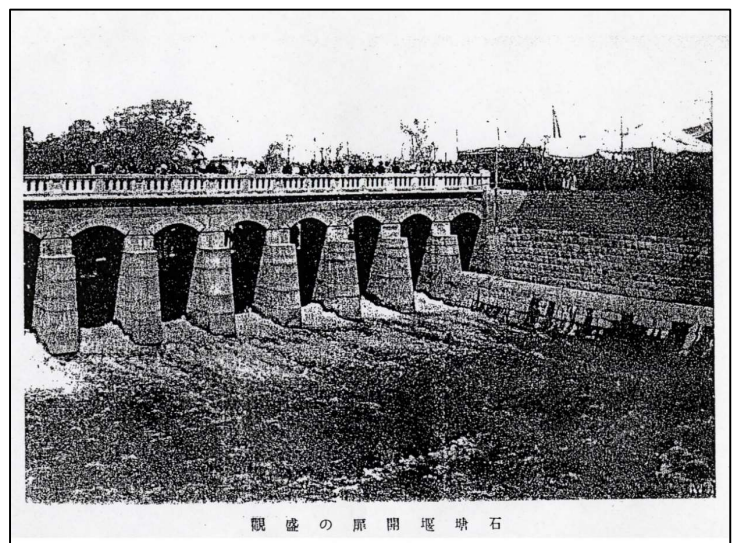
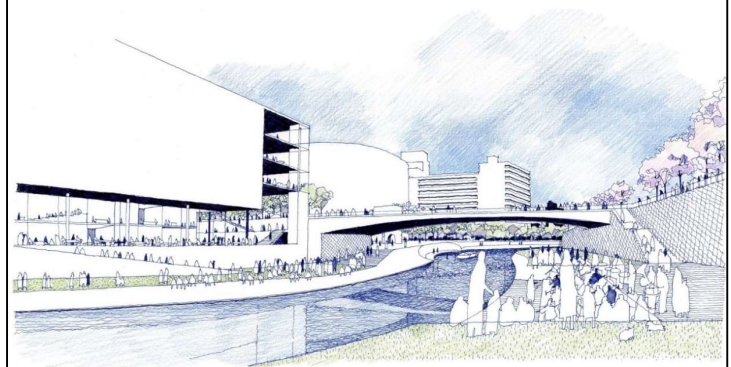
あと水辺の景、やっぱり僕はどうしてもこういうのは話しすぎちゃうんですけども、ちょっと水辺の話もちょっとさせていただきたいなと思います。

坪井川というのがあって、その実際水辺の景はですね、あんまり大きく展開できなくて、1つ親水広場ができただけです。再開発の横に親水広場っていうのが1つできたんですけども、これが再開発敷地になる再開発敷地の裏側、荒れ地ですね。ここに親水広場を作っていくというプロジェクトになります。

再開発って何か一旦バーツと白紙にして、全く新しいものをポンと立てるということになりがちですけども、やはり何かできたらそれ避けたいとやっぱり思っていて。つまり基本的には特に都市デザインとかっていうのは、常にリノベーションだと思うんですよね、建築じゃないですけども。もうほぼ人が何百年と暮らしてきた場所を少し今の生活に合わせてちょっと変えさせてもらうっていうのが、都市デザイン或いはそのまちづくりだと思いますので、そういう意味ではやっぱり履歴っていうのを全くゼロにしちゃうのはどうかなあと思いました。

そこで手がかりだったらここに何か廃墟みたいに残っているものですね。これなんだろうっていうと石塘堰という、この石塘っていうのは加藤清正が作った土木の施設なんですけれども。そこにですね、農業用取水用の昔、堰がありました。その一部ですね。これ自体はですね、昭和28年、熊本6.26水害という大きな水害のときに大きな被害を出して、壊されてちょっと下流につけかえられたんですけども、その一部がここに残っているんです。それを何とかうまくできないかなということを1番に考えました。まず1番目はそれです。

水辺の景



がさっと変わってしまうものに対して何とか土地の履歴っていうものを残せないかと。それからもう1つは、後での緑の区間との話とも繋がるんですけども、都市河川のデザインで一番大事なのは高低差の処理ですね。特に日本の川の場合はパッと水位が上がりますので、比較的な堤防が常に高い状態になります。そうすると、つまりこの一応堤防より上に、再開発が起きるわけですけども、水際から遠くなってそれがすごく広いスペースがあるんであればゆったりつなげられますけれども、大体狭いところで処理しないといけない。この高低差のデザインというのは、実は空間デザイン上すごく大事です。

階段を作ったり、スロープを作ったりするんですけども。ここで僕はすごく印象的だったのは、今は当然ですけども当時熊本県はユニバーサルデザインということをしごく一生懸命やっていて、これもう熊本駅のプロジェットの初期でもすごく大規模なユニバーサルデザインのワークショップですね。いろんな障害を持たれている方に集まってもらって、或いは健常者の方も含めていろんな方に集まってもらってご意見を聴く。だから例えば目が見えない方だと絵は見えませんが、この模型を触ってもらって、計画を理解してもらうとかそういうことをやっていたんですけど。そのときに車椅子の方に言われたのが、正直もうこの2007年とかの段階だと、いわゆるバリアフリーですね。つまりスロープがついてというのは、公共的な場所に関し

てはほぼできている。昔に比べればですね。ですので、昔に比べると本当ありがたいんだけど、その車椅子の方がおっしゃられていて、ただスロープ作るのってすごく大変なことです。大変っていうのは、もう専門家の方々はすぐわかると思いますけれども、大体高さの20倍長さがいるんですね、車椅子で移動できるようにするには。だから例えばここだと4メートルぐらいの差があ



熊本駅周辺地域 UDワークショップ

07/10/11, 07/12/05,
08/06/10の3回開催



水辺の景 模型



るから、80 メーターぐらいの長さがあるんですね。車椅子で自力で移動するためには。厳密に言うともっとあるんですけど、ざっくり 20 倍です。大抵例えば公園のメインに入ったとしても、端っこの方に行っちゃうんですね。大体端っこの方につけられる。そうならざるを得ないですかね。それが実はちょっと寂しいんだよねと。何か一緒に行っている人にも申し訳ないし、ただもちろん何かしようがないと思うんだけどさみしいな感じでここって言われて。そりゃそうだ。でも、本当はみんなが行ける道がメインじゃないと。バリアフリーであってもユニバーサルデザインではないよなと思って。この水辺親水広場ではですね、このスロープを一番魅力的にするように頑張りました。

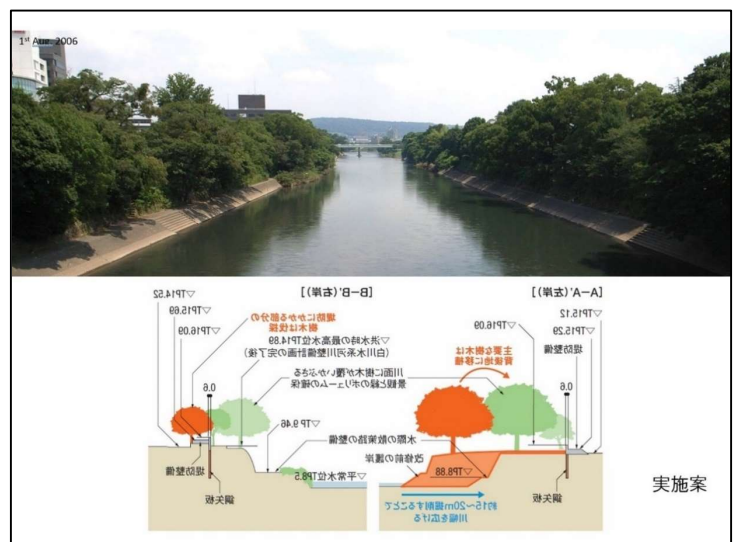
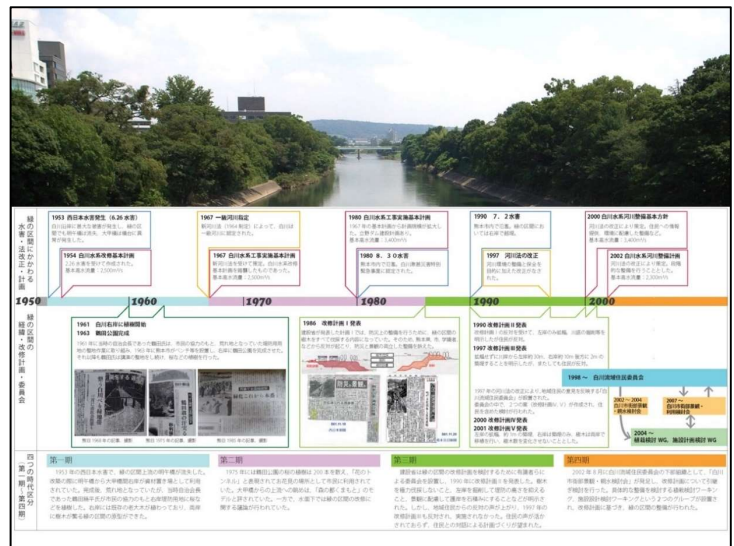
そこで効いてくるのが、例えば先ほどの履歴を残そうとしたこの水門の一部ですね。何か物が 2 つぐらい建っていたら、何か入って行きたくなりますよね。何となくその間に入っていきたいなとか。だからこれはその履歴を残すとともに、このスロープの何となく入口になるようになるというのかなですね。このスロープがいわゆるスロープではなくて、土手の一部として見えるようになった方がよりみんなが使ってくれるかなとか何かそんなことで議論、考えながらデザインしました。草ぼうぼうでこんな使われ方はしてないですけども、こんな感じですね。つまり皆さんがこのスロープの周りに、或いはスロープを使ってくれている様子が見えるんじゃないかなと思いますけれども。やはりこういう公共空間のデザインにおいては、何かこうちょっとしたつぶやきみたいなもの、ささやきみたいなものこそ配慮することが、大きな意見や強い意見っていうのは当然配慮しなきゃいけないんですけども、ああいうワークショップとかで大事なのは何かそういうポロツと言っちゃうようなことをどれぐらい汲み上げられるかっていうことなんじゃないかなあというのをこの経験では体験させていただきました。



次は川の話をしていきます。

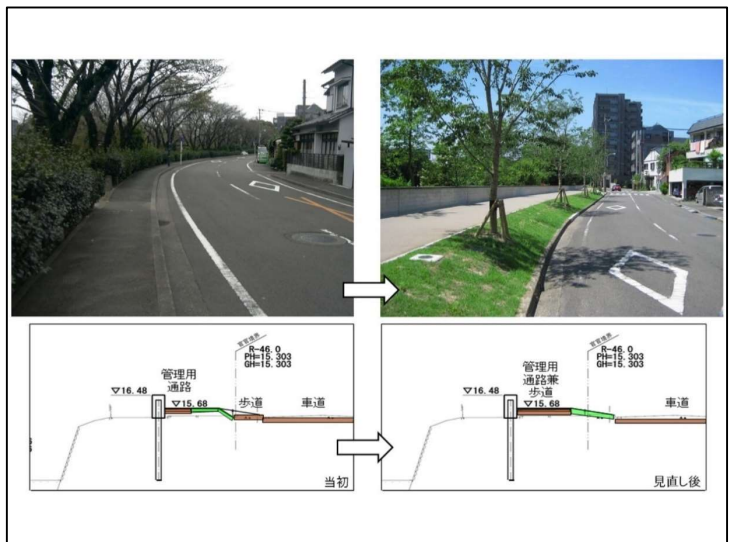
緑の区間というここは、まちなかで
すね。熊本大学がここにあるんですけ
れども。そのど真ん中、本当にまち
の中心地に近い部分、この大甲橋から
見える場所、この間を緑の区間と言っ
ています。これがですね、これが整備
前の様子なんですけれども。さっき自
分が関わって 20 年と言いましたけれ
ども、実際は 20 年どころじゃないです。
先ほどちょっと言った昭和 28 年の
6.26 水害でここから大きく溢れまし
て、まちに大きな被害を出しているの
で、実は議論自体は昭和 28 年から始ま
っていると思います。ずっといろんな
議論があって、実は 1980 年代後半です
ね、1 回ここを大きく変えるという計
画が当時の建設省から出されます。一
応、70 万都市の中心地がこの状況で毎
秒 1,500 トンの水が流れる能力がある
んですけれども。実はその 6.26 水害の
ときは、計算、想定ですけれども 3,400
トンが流れたらう、流れなきゃいけ
なかったらうという計算が出ていま
す。ですので、実際の半分しか能力が
ないということです。こんな県都の中
心地でそんなに危険な川、つまり確率で言う
と 10 分の 1 と 10 年に 1 回ぐらいの洪水を起
こすような川だったので、80 年代後半に大
きくこれを変えるという絵が 1 回建設省
から出ます。これを緑の区間という熊本の
森の都を象徴する景色として愛されてい
たんですけれども、木を全部切って川幅
を倍ぐらいにして、大きな堤防を作って
3,000 トンの水を流すようにしますとい
う計画が 1 度出ます。そこでもう大論争に
なるんですね。景観を取るのか防災をと
るのかということで大論争になり、僕
はこのときは熊本にないのでそれを生
では知らないですけれども、大きな議
論になって 1 回頓挫し、河川法の改正
とか何とかあってやっと 2000 年代に入
って整備できるようになったという本
当に非常に長いプロジェクトになって
います。

何とか合意したのがこれです。この
図で字が逆になっているのは、川の場
合は下流を見て図を描くので、これは
上流から見ているから逆にしています。



まず1度ですね、河川整備計画というのに基づいてされるんですけども、最初に立てられた河川整備計画はできるだけ川側の木は残して、後ろ側に矢板、つまり鉄の板を埋め込んだ堤防を作るといふものです。こっちがまち側です。こっちは住宅地側ですけども、さすがに川幅を今のままでは無理だから、15メートルとか20メートルぐらい広げましょう。でも、この上の木々は、できるだけ健康な木はできるだけ移植しましょう。これ木ごととセットバックさせましょうという計画が動きます。そのデザインなんかにずっと関わってきたので、その話をしたいなと思います。

例えばこれがそのまち側ですね。川側の木を残して、その裏に細い鉄の板を打ち込んだ堤防を作りますという形です。これどうですか。何かデザインしたのと、その計画そのまましたんじゃないって感じに見えるかと思えますけれども、これも実はすごく工夫をしていて、これ接している道が市道なんですね。ここが市の道と河川空間の境目になりますね。ですので、通常その敷地を超えた整備ってしませんので、普通にやると市道の細い1.5メートル幅の細い歩道があって、そこから少し離れて、この場合ですと1.5メートルの管理用の通路、つまり1.5メートルの細い人が歩ける道が、2本を並行するということになります。それでは、さっきの熊本駅の景の話で言ったら馬鹿らしいですよ。歩いているこっちからすると。ですので、市と国で協議していただいて、この市道部分を上に上げて、3メートルを超える広い道路を管理用通路として作る。その間には緑を置いて桜を植えたりして、もともとあった桜を植え替えるという形ですね。ただ、安全性もあるし、景観



を維持しているし。ですからデザインとかっていうと、この舗装をどうする、テクスチャーどうすると実はそれもいろいろ工夫はしてるんですけども、そういう表面的なものをどう仕上げるってことが大事、或いはデザインってそういうことだというふうにご理解される方もおられるんじゃないかと思えますけれども。景という視点、つまり景観デザインという利用者目線で考えるという意味では、実はこういうことの方が大事になってきます。これが一番行政難しいんですけども。この壁もですね、実は本当は普通のコンクリートの壁をしているわけだけではなくて、ちょっと自然石をうまく使ったりして、デザインしているわけです。

これが日常の姿ですね。つまり木々が豊かですので、たくさん木陰ができます。それもコンクリート無垢だと、なかなか座ったりするのに気が引けるので、人が使いやすい部分だけ自然石を張ってちょっとベンチのように。或いは分からないけど、このカップルは多分彼女の方が偉いんじゃないですかね、なんかそんな感じで使われる。ちょっとひと工夫するだけで、ちょっと使い勝手が生まれるっていうこともすごく大事なデザインかなと思います。



実は熊本の場合だと 2012 年に 1 回、九州北部豪雨という水害が起きました。この上下流では結構溢れたんですけども、このタイミングでは、実はこの壁ができていたので、この壁 30 センチぐらいまで水が来て、でも何とか耐えたものです。だからこの壁の仕事を一番果たしている、本来の仕事を一番果たしている景色ってこれなんですね。

洪水からまちを守るといえるものですが、特に関西の土木はこれだけのもを作っていた。例えば 80 年代に揉めたのは、これだけで計画を進めようとしたからおそらく揉めたんですね。これは無茶苦茶大事ですけども、つまり簡単に言うと、年 1 回仕事をすればいいが防災の仕事なんですね。簡単に言うと、すごいざっくり言うと。じゃあ他の 364 日仕事しなくていいのかということはないですし、もったいないわけですね。ですので、今回その土木のデザインなんかを考えると一番大事にしているのはもちろんこのために作るんですけど、それ以外にも、価値、仕事っていうものをどう促していけるかっていうことがすごく大事な点かなと思っています。それをまさに利用者目線で考えるっていうのも、熊本駅の場合は敷地を超えるという境界を超えるということがメインでしたけれども、こういう時間の幅っていうのかな。こういう非常時だけでなく日常のことも考えるなんていうのもやはり利用者目線で考えるっていうことの 1 つのじゃないかなと思います。



これがまち側ですね。これが住宅地側です。川を広げたいけれども、木を全部移植、できるだけ移植するということをやったのがこっちの左岸側になります。

基本的にはですね、機械で動かしていますけれども、この2本だけはこういう立曳き工法という、立曳きという木を立てたまま人力でゴロゴロ動かすという江戸時代からやられている工法でやりました。ただちなみにですね、もし木を移植するとか、しなきゃとかになったら、根回しは移植の2年前にしてください。だから根回しなんですけど。あの時に、僕らが普段使う根回



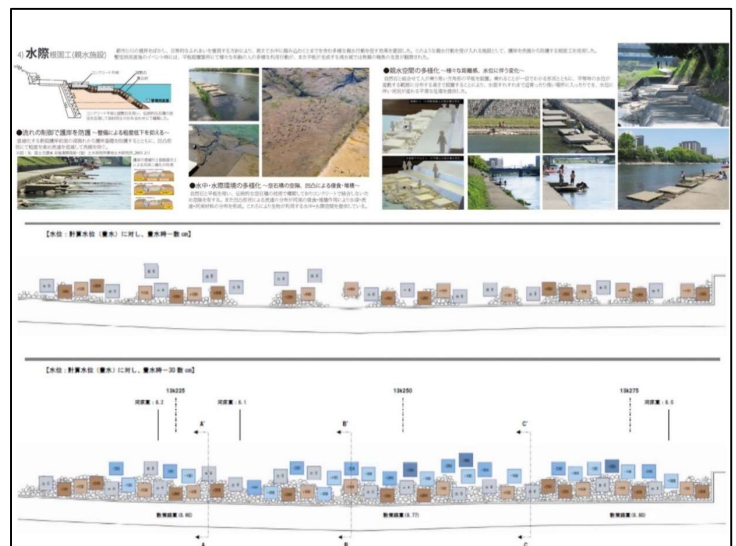
しってというのはやっぱり造園用語ですけども、根回しを直前にやったら何でもうまくいかんですよ。だから移植の場合は2年前にやらないと、いい移植はできません。だからこれも3年前だったかな、にまず根だけ作って移動させているわけです。これ人力を使うのでいいなと思ったのは、写真は出していますが、特に公共事業とかだと、例えば計画とか設計では、市民とこうワイワイワークショップしたりするんだけど、工事中ってなかなかこう距離が離れちゃう。ですけども、そういう人力とかで何かできる部分があるとイベント的にですけども、子供たちが参加してくれたりして、その間もコミュニケーションをとることができます。

これができたとき、2015年かな、暫定でできたときのイベントした風景ですけども、これできたばかりですよ。昔からこうだったんじゃないという感じだと思いますけれども。それはもちろん実際はデザインもそういうふうになるようにやっていますけれど、何より木が全部大人の木だからですね。これは全部移植している木です。持ってきた木ということになります。ですので、この緑の区間の場合は、景観デザインの場合だと、よく言うのは、人に気づかれなければ気づかれないほど



成功というような意識でやっています。大体僕らが何かに、気づくときって文句あるときですよ。使いづらいときとかにどうなってんねんみたいな感じで気づく。でも、やっぱり自然であることとかスムーズに使えたりすると、なかなか気づかれないんですけれども、だから気づかれない程いい。これも何か、誰かデザインしたのみたいな感じになるのがいいなと思うし、そうになっているかなと思います。

あと川ですから、この緑地だけではなくて、堤防だけではなくて、水際ですね。ここも結局、川を広げていますから、ここは新しい全部護岸なわけですね。石ですごくきれいに積んでいたいていますけれども。この水際っていうのも川ならではの大事な部分になると思います。少し護岸、石垣も話したいことがありますけれども、ちょっと水際の話ですね。ここの水際見ていただくと分かりますけど、これ四角いブロックが何かランダムに置かれているのがわかると思います。これ何かというと、1つは生き物とか環境のためですね。大抵の場合は捨石工という石を捨てる、いわゆる人工的な護岸のようにぴしとした護岸になってしまうと、生き物にとってはエコトーンとか言えますけれども、グラデーションが大事なわけですよね、陸から水への。ですけども、こっからこっちは陸、こっからこっちは水ってばちっと分かれるのが生き物にとって一番良くないので、そこに中間的な領域を作ろうというそういうのはよくありますで、大抵捨石をたくさん捨てて中間的なところを作るんですけども。ここの石は捨てているんですけど、それだけではなくてこのコンクリートの四角いブロックを置いています。それは、1つはこれまち中ですので、やっぱりまち中にもう少しく水との関係っていうものを取り戻したいと。その時にこう、自然石がゴロゴロしているだけだとなかなかアクセスしづらいですね。だから、ちょっとしたテラスや階段、親水護岸のように使えるということが1つと、この図見てもわかるように、ランダムに高さも変えていますので、3種類か4種類ぐらいの高さを準備してやっていますので、水位によっては、微妙な水位の差なんてなかなか気づかないですけども。こうすると、それがちょっとデジタル化されるっていう。例えば5センチ、10センチ違うと見えているブロックの量が半分になるとか、すごく増えるとか。なんかこう、まち中にとって、都市市民にとってやっぱりその自然のちょっとした変化とかをどれくらい察知するかってすごく大事だなと思います。特に、災害とかが今はですね。ですので、そういう近づけるっていうだけではなくて何となく感じられる装置になるといいというふうになっています。ただこれは、本当にこの緑の区間を熊本県の造園業協会の方々とすごく議論をしながら、木の移植っていうのがメインありましたので、造園業協会の方々と密に議論しながらやりましたけれども、造園業協会の人にはすごく反対していた。やっぱり自然っぽいのがいいっていう発想が彼らにベースがありますから、すごく人工物じゃないですか。四角いブロックなので。すごく反対されたんですけど、もうここはやらしてくれという形で押し切ったんですね。



これがやった感じですね。こんな感じでこれをちょっとしたベンチに使って子どもたちがいたり、やはり実はこれを絶対やっちゃいけないんですけれども、これは女の子たちがここから川に飛び込んでいるという川の中に入っている。本当はそんな川では危ないのでやっちゃいけないんですけれども、やっぱりそういうアクティビティ、まち中でもうそういうアクティビティが生まれる場を作るっていうことは僕はすごく大事なことになるんじゃないかなと思っています。



この緑の区間でもう1つ大事なことを伝えたいのは、いま公共空間が何が問題かという意味が一番問題ですよね。ある種初期投資はできても、それをどう維持していくのが生き生きと使い続けられるのかという。これもやっぱり、最初はそこまで考えられてなかったんですけれども、こういう場所ができたことによって、実は地元ですね、白川BANKSという組織が立ち上がりました。ジェーソンモーガンというアメリカ人が、本当に隣に住んでいる人なんですけれども、中心となって他にもいろんな人が集まって、白川BANKSせっかくいい場所ができたんだから、うまく使っていこうぜという団体が本当に幸運にも立ち上がりました。彼らが今すごく一生懸命使ってくれています。

彼らが主体となって、白川夜市という、今週末3月22日、3月から11月までの毎週第4土曜日に夜市をやっています。これが大甲橋からの見た景色ですね。森の中で夜市をやっている中ですね。

ちなみにこのプレゼンの表紙にした、これもその夜市のときでちょっとライトアップとコラボしてやりましたけど、この木がさっきの立曳きのクスノキです。丁寧に移植しているから、川添いでばっと出ている枝をそのまま残せているので、それをこうライトアップしているものです。



彼らがすばらしいのは、基本的には補助金なしでイベントをやって白川夜市も含めて補助金ゼロでやっているところですね。ですので、すごくいろんな工夫をします。最初はバーベキューみたいなどころから始めて、昼間のイベントとして、ここら辺から夜市になったんですけれども、2019年から定例化して、すごく賑わったんですけど。よし来年から頑張るぞと思ったらコロナになってしまって。でもコロナでもですね、行政が主催で入っていたらもう全然できなかったと思うんですけども、あくまで白川BANKSという民間の組織の活動でしたので、県とか市が出しているそういうリスクレベルとかというのを見ながら、或いは必ず入口で検温をしてどうのとか。そういう工夫をすることによって、実はコロナ中もポツポツですけども、継続できていたということですが、やはりその使うという点では、やはり行政というよりは民がどういう組織ができるかっていうことがすごく大事だなと思いますし、何より、公園としてすごくありがたいのは彼らは毎月お客さんを迎えるわけですから、実はその夜市の2週間ぐらい前に毎月草刈をしてくれるんですね。昔は、最初の頃は僕も行っていたんですけども、ちょっと最近はもう全然行けてないので駄目ですけど、毎月草刈をしてくれています。公園、やはり行政のお金だけだと、そんな頻度で草刈はできません。ですけども、彼らは、夜市で稼いだお金でいろんな軽トラを買ったり、草払い機買ったり、いろんなことを充実させながら、毎月これ自体はボランティアですけどもやってくれている。そうすると、ある

公共的なスペースがイベントの場所になること自体は、僕はそんなに価値はないと思っていますですね。もちろんないよりはあった方がいいですけども。じゃなくてもそれはインフラとしてどうなのと。インフラってやっぱり、もっと日常にどう貢献するか。例えば、普段の散歩をするとか、ちょっと一服するとかの場所であるべきだと思うんですね。そう考えたときに、このイ

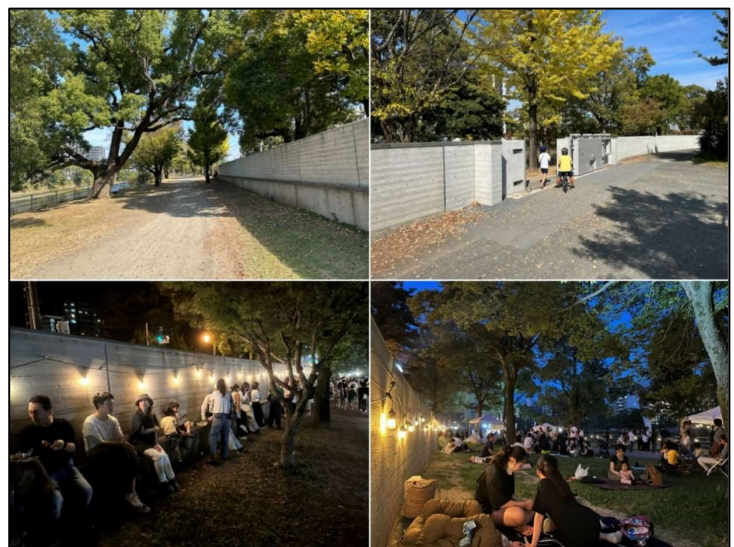


ベントをしているということが草刈に繋がり、いつも綺麗ですから、日常の利用もやっぱ上がっているわけですね。その循環が何よりも素晴らしいなというふうに思っています。

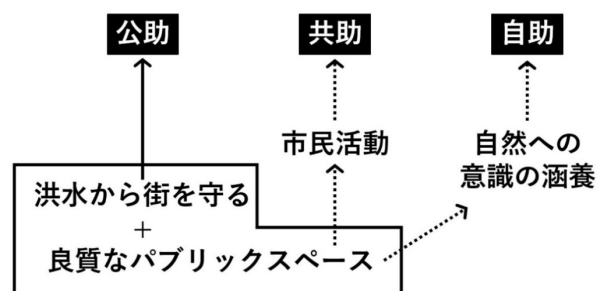
実はここら辺がですね、1回整備がこれでこのまま終わりかなあとと思ったら、令和2年7月豪雨です。人吉球磨側ですごい大きな水害がありましたけれども。それを受けて、それが直接このとき、熊本で被害を出したわけじゃないですけども、それを受けて河川整備計画が変わったりとか、住民の意向があって実はこれ難しいところだったので、非常にぎりぎりの堤防の高さで整備していたんですね。つまり、一気に完成と言え、本当はこの必要があったんですけども、もう一気にこの堤防にすると、また80年代のように揉めてしまうので、実はぎりぎりの高さ、必要最低限の高さで整理していたんですけども、やっぱ水害があって怖いということで、実はまだ全部完成する前にかき上げしようって話になりました。

こういう議論をしたんですけども、でもやはりもう夜市とかでみんなが本当に使ってくれているので、どうやってこう治水と利用を両立するかっていうところを住民、皆さんもですね、一緒に考えてくれて、すごくいい制度になったかなと。これが途中ですけどもこんな感じですね。だから、国交省もですね、いろんな工夫をしてくれて、これコンクリートのセパ穴っていう穴のところに金具を取りつけられるようにしてくれて照明の壁になったりとか、或いはこういう紐のところをしっかり作ったりとかという感じになってます。だからやっぱり、作るだけでなく使うと連携すると本当にいろんなことの可能性も出てくるなあとというふうに考えます。

最後ですけども、特に緑の区間みたいな土木っていうと防災、すごく大事ですけども、防災も自助共助公助なんて言いますよね。例えば緑の区間



景観デザインの防災／まちづくり的意義



でやっているのは、洪水からまちを守る公助、プラスパブリックスペースをできるだけ良くしようみたいなことをしていたわけですけども。こういう景観まちづくりみたいなものがこういうものとリンクしないかっていうと僕はそんなことないと思っていて。まず市民活動でつまり、白川BANKSが生まれ、白川夜市がやられ、消防団と地元の関係が良くなりなんていうことはおそらく何かあったときの共助のすごく大きなベースになるでしょうし。水際で川に使っていた子どもたち、川を触っていた子供たちですね。やはり川で遊んだことないやつに、洪水から身を守れなんて言っても無理だと思うんですね。どれだけやっぱ普段から自然に触れているか、その楽しさ、怖さ含めて触れているかっていうのが、やっぱり災害時の自助なんかには繋がってくると考えますと、あの子供たちみたいなのがまち中でも生まれることが、おそらく自助みたいなものにも繋がっていくかなと。ですので、決して景観まちづくりとかっていうのは、お化粧だったりとか、やんなくてもいいけどやったほうがいいよねっていうことではなくて、やっぱすごく本質だけなところ。例えば、防災というと、共助や自助みたいなところにも繋がる可能性を持っているんじゃないかな。それがまちづくりだし、土木っていうのも単純にこれで作るだけではなくて、しっかりこういうことも踏まえ広がるような整備ができていくといいかなと思います。

ちょっと後は宣伝ですね、もし楽しかったら本もあるので買ってください。あと来年度ですね、土木学会デザイン賞っていう、鹿児島まちづくり賞ではなくて土木学会でやっているデザイン賞の審査員長をやるんですね、ちょっと鹿児島からの応募があんまりないので、ちょっとホームページ等も見てですね、応募してくれたりいいと思います。ぜひこの本買ってください。



はい。以上で僕のお話を終わりにしたいと思います。ありがとうございます。