

Street design with citizen - the case of Maebaru Teishaba line

はじめに

前原市は福岡市の西隣りに位置する、人口約7万人の市である。今回拡張された前原停車場線（以下停車場線）は県道で、市にとって主要な駅のひとつであるJR線筑前前原駅から北に延びる道路の一部である。

かつては朝晩のラッシュ時には大変混雑し、歩道もなく危険で歩きにくい道路だった（写真1）。福岡県前原工事事務所（以下前原事務所）が幅員17mの道路に拡張するにあたり、画期的試みを行った。すなわち、道路のあり方やデザインについて住民を巻き込んで議論を行い、官民一体で道づくりを行うという取り組みであった。

足掛け2年にわたって行われたこの試みに、筆者はアドバイザーとして招かれ、後に案がまとまった最終段階ではそれをデザイン化する作業を託された。ここではこの取り組みが踏んだステップ、住民同士が交わした議論、そしてその結果がどのようにデザインに反映されていったのかを報告する。

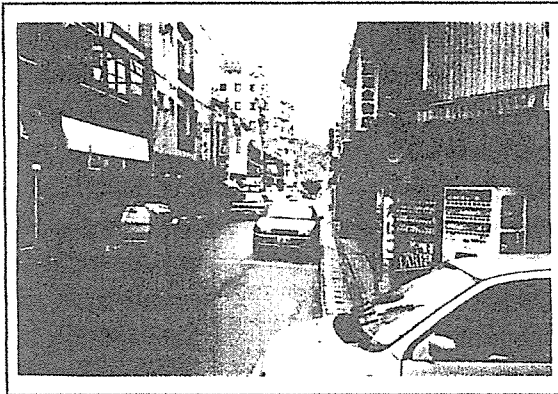


写真1 拡張前の停車場線

全体の流れ

懇談会は、平成14年度から15年度までの2年度にわたって行われた。平成14年度は道について一般的な見識を広げ、15年度は停車場線の具体的整備内容について議論し決定していく段取りであった。

まず沿線住民に前原事務所が声を掛け、沿道のまちなみを含めた街路の景観地業について検討を進める場として「まちなみ懇談会」が平成15年1月か

ら3月にかけて3回行われた。アドバイザーとして参加した九州大学の樋口明彦助教授と筆者が、他の事例を見せながらレクチャーを行い、また一緒に福岡市内の3箇所を見学し、舗装材料や街路樹、照明などのエレメントや、また道路と周辺の建物がつくる町並みについて知識を広げた。こうして参加者が自分たちでつくる道のイメージを膨らませながら、自由な意見交換を行った。

平成15年度では会の場所を停車場線に面する商工会館に移し、平日夜7時から毎回2時間の話し合いを行った。各宅地の車乗り入れ口の確定、電線地中化に伴う地上機器類の位置決定等の「機能」から始まり、信号やバス停の増設を申し入れるかどうかという道の「利用」のしやすさについて、そして舗装材料や街路樹の有無などの「エレメント」に至るまで話題が広がっていった。

9回に及ぶ話し合いで整備の方針が決まった後、詳細設計を行う西日本技術開発株式会社とともに、筆者がデザインを受け持った。

話し合いの方法

平成15年度の話し合いは一貫して、住民の一人である林正敏氏を進行役にして進められた。前原事務所と西日本技術開発の担当者が情報提供や連絡係に徹したことで、議論は官対民の構図にならず、住民同士が意見を述べ自ら決定をしていく場となった。アドバイザー二人は、議論が混迷したり、長期的視点を忘れ近視眼的に判断しそうな時に、コメントを述べ、軌道修正を図る役目を負った。当初は官に対してクレームや要求を述べる場のように誤解した住民も見られたが、回を重ねるに従い、自分たちが使う道を自分たちでつくるという会の役割を理解し、議論の内容が深まっていた。

また後半、話し合いは模型を中心に進められた。西日本技術開発が、全線260mの40分の1の模型をつくって会場に据え、それを住民が取り囲んで座った。話し合いが結論を生むたびに模型は修正され、次の回に持ち込まれた。この模型の存在によって住民はスケールを把握し、議論の結果による変更を確認した。図面だけでは情報の読み取り能力が各人で