

## ①公共空間デザイン—まちの賑わい創出

■東京・渋谷川清流再生—渋谷駅周辺再開発事業 [東京急行電鉄(株)・(株)東急設計コンサルタント] 2010-2018

### ■渋谷川清流復活／2つの橋上広場（稲荷橋広場、金王橋広場）活用計画

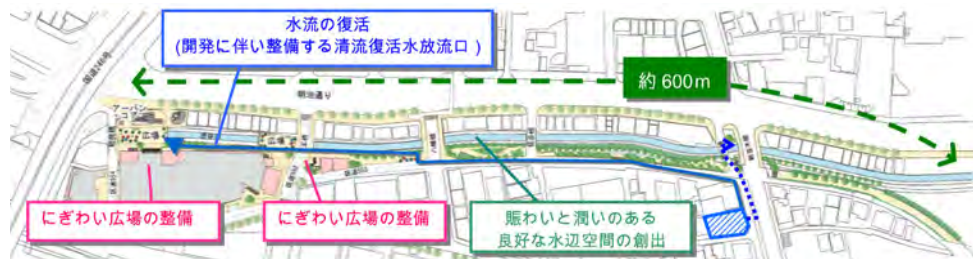
渋谷駅周辺再開発事業（2034年完了予定）の一環で18年9月に完成した旧東急東横線渋谷駅ホームと線路跡地を再開発した「渋谷ストリーム」と同時オープンした「渋谷川再生」プロジェクト、その設計監理を担当。河川空間修景事業だが、厳しい河積条件でコンクリート3面張りを残し、護岸頂部に導水溝を設置し、連続的壁泉での水の流れを復活させたもの。水源は下流側に放出されていた落水環境センターからの二次処理水をポンプ導水、その落水表情演出のための工場内・現地実験を繰り返し完成させた。あわせて河川空間上に稲荷橋広場、金王橋広場の2つの広場を実現し、河川法準則許可を得て地域管理団体のもとで、様々なイベントを可能とした。その収益が季節ごとの風景演出や照明、そしてポンプ維持費等を賄う仕掛けとしている。



改修前の渋谷川



新しくなった渋谷川と稲荷町広場上でのイベント風景



渋谷川再生計画平面図：出典・東京急行電鉄発表資料（2013.6.17）

■東京・渋谷川清流再生—渋谷駅周辺再開発事業（つづき）



屋外シアターとして一体的に利用される稲荷町広場と再開発ビル大階段



護岸上部のダクトル製U型水路上部の柵の歯状蓋から流れ出る壁泉と高欄



渋谷川下流側（南側）の遊歩道

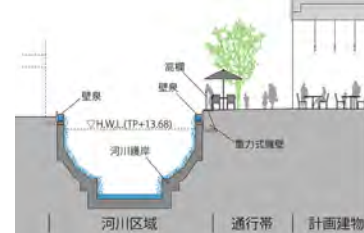


稲荷橋広場では様々なイベントが展開されている



金王橋広場の風景

改修計画断面（上流側）



改修計画断面（下流側）



経緯 渋谷川及び周辺空間の整備計画作成'10.7~11.3 東京急行電鉄(株)渋谷駅南街区基盤施設基本設計・河川環境整備計画'11.9~12.3 (株)東急設計コンサルタント/渋谷駅南街区基盤施設基本設計その2'13.1~2.同/渋谷駅南街区基盤施設・修景施設実施設計'13.4~14.3 同/渋谷駅南街区基盤関連業務(意匠監理及び変更設計)'17.4~18.9/諸元 所在地:東京都渋谷区渋谷 河川幅員約8.5m 対象区域延長約600m/事業主体:東京急行電鉄(株) 協同:建築・シーラカンズアンドアソシエイツ東京(Cat小嶋一浩・赤松佳珠子)、日建設計、(株)東急設計コンサルタント、土木・パシフィックコンサツタンツ(株)、(株)東急設計コンサルタント、造園設計・石勝エクステリア、照明デザイン・岡安泉 担当:中野、萩原、笠間、大木、光賀、清水

1986年から40年近く継続する新宿東口駅前の面的な歩行者区域「新宿モア街」の計画設計・運営支援である。事業主体は13本の通りで構成される商店街振興組合法指定第一号の「新宿駅前振興組合」、完成後は広幅員の4番街(22m)に浮浪者・放置自転車・駐車が続発し、7年間の社会実験の後、2012年「都市再生特別措置法」制定後の公道上のオープンカフェが実現した。その後も引き続き維持補修やカフェ事業者選定替えの際の選定アドバイザー役などを担っている。

当時としては画期的な歩車道を含めた全面的な自然石舗装の採用、都心の緑のオアシスとなるケヤキ高木の植栽等の試みに挑戦した。また本都市環境デザインの実践プロジェクトとして、舗装技術者・植栽技術者、照明や家具・サインデザイナー、彫刻家とのコラボレーション、そして行政・地元などの計画調整役を果たしてきた。



新宿モア街全体計画図



四番街のオープンカフェとオリンピック応援イベントの共存風景

経緯 新宿モア基本実施設計および監理業務 '86.3～'89.3 新宿駅前商店街振興組合、その後随時振興組合へのアドバイ、補修にかかる計画設計および監理、90年代末オープンカフェ社会実験提案～実施、新宿駅前商店街振興組合、新宿モア5番街照明計画 '01.8～'12、新宿モア4番街等オープンカフェ恒久実施のための基礎調査 '07.12～'08.03 (財)udc/新宿区、新宿モア街等オープンカフェ恒久実施策定調査 '08.6～'09.3 (財)udc/新宿区、計画・設計・アール総合計画事務所、協力：道標デザイン・フジエアトリエ(藤江和子)、サインデザイン・キジョーロー・ヤハギ(矢作喜從郎)、石のオブジェ-内田和孝(彫刻家)、照明デザイン・ナグモデザイン(南雲勝志 '86.3～'89.3)・ほんぼり光環境計画(角館政英 '01.8～'12)

担当：中野、北嶋、萩原、松村、小野寺、重山、加藤、池田、田澤、佐々木※1・現 (公財)都市づくりパブリックデザインセンター



新宿モア街サイン\*



オープンカフェ以前の状態 (日中)



オープンカフェ以前の状態 (夜間)



新宿区道 × クレープ店

### 公道上の常設カフェでまちを浄化

既存の道路の使い方を工夫すれば、地域が抱える悩みを軽やかに解決できることもある。新宿3丁目モア4番街で路上を利用して始まった常設オープンカフェはその好例だ。街路から放置自転車や違法駐車を一掃し、憩いの場として再生した。

48 | NIKKEI CONSTRUCTION | 2012.12.24



←雑誌「日経コンストラクション」2012.12.24号に掲載された「公道上のオープンカフェでまちを浄化」の記事、↑情報誌 Nelsis Vol8,2007に掲載された「社会実験で試されたオープンカフェの効果、写真」◎白石ちえこ



四番街のオープンカフェ風景



四番街は様々なイベント会場ともなる



四番街の美濃和紙あかりアートイベント風景



四番街の常設店舗

諸元 所在地：東京都新宿区新宿3丁目 事業主体：新宿駅前商店街振興組合(表層工)、新宿区(基盤工) 対象：約6,000㎡ 幅4～22m道路計11路線 道路延長：約850m 工事期間：第1期'86～'87年、第2期'87～'88年、第3期'88～'89年、第4期'91～'94年 施工：大林道路・西武造園新宿モア建設工事企業体 事業費：約7.7億円



二番街入口のケヤキ大木（福島県西郷村より移植）\*



道標（サイン柱）\*



二番街入口の夜景\*



ケヤキの樹冠の間から届く街灯の光\*



食道横丁の店舗前\* 撮影：\*安川千秋



中央通り小路（通称アカシア小路）\*



四番街の竣工当時



中央通り\*



四番街\*



四番街\*



五番街\*



五番街夜景\*

撮影：\*安川千秋

■ 柏駅東口歩行者専用高上式広場（ペデデッキ）改修設計 [パシフィックコンサルタンツ(株)/柏市] 2008-09

1973年にわが国初の駅広内人工地盤として誕生した柏駅東口歩行者デッキの改修設計プロポーザル（2008年）にパシフィックコンサルタンツ(株)と協同で参加し、特定された。提案は、1) 既存の壁高欄や路面舗装構造を見直し、軽量化と必要箇所の補強、2) 広場内はフラットな構成とし、様々なイベント利用可能とする、3) 可動プランターやオープンカフェ等のソフト提案、4) 環境へのやさしさへの配慮等であった。

設計対象は道路施設に限定され、地上部植栽は不採用も、ほぼ提案通りのデザインが採用され、2011年に竣工した。デッキ上面は湿式舗装から完全フラットな浮き床の乾式舗装（みかげ石、UFC平板）となり、コンクリート壁高欄が透過性のあるガラス高欄と替わるなど、従来の姿は一新された。

今では地元の「柏駅周辺活性化イベント事業」等のオープンカフェ、可動式プランターの設置やパナー設置、ストリートミュージシャンの特例許可などで賑わい感も醸し出されている。地上部は先行して地元主導で一部が木床イベント広場となり、積極的な活用が図られている。



改修前のデッキ上部の状況、施設の老朽化が著しい/下部の状況、暗く多くの配管類が露出



プロポーザル時の提案



駅出入口に新設した連続上屋



コンクリート高欄から軽量で透過性のあるガラス高欄に改修

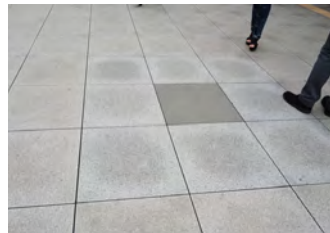
経緯 設計業務委託プロポーザル'08.7～'9(最優秀賞・特定)、基本実施設計'08.9～'09.3、工事期間'10.1～'14.3、原設計：カトー設計事務所、竣工：1973年



光デッキかかわプロジェクションマッピング

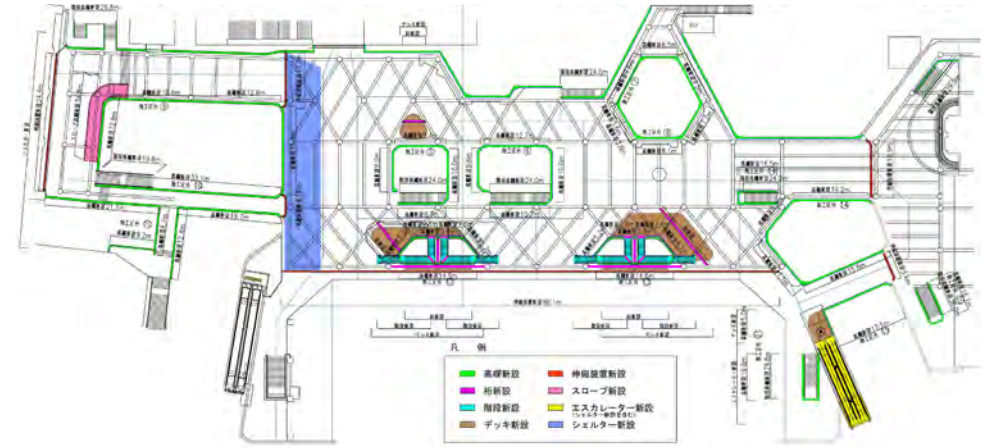


改修されたペデストリアンデッキ



軽量化・排水機能重視の石乾式舗装とUFC製蓋

■ 柏駅東口歩行者専用高上式広場（ペデデッキ）改修設計（つづき）



改修計画全体平面図



柏駅東口ペデストリアンデッキ改修後の風景



人工地盤上ではさまざまなイベントが開催されている（2024年撮影）



常設化された店舗前のオープンカフェ（2024年撮影）

諸元 所在地：柏市柏1丁目 対象区域：柏駅駅前広場（ダブルデッキ）都市計画決定面積約5,300㎡、事業主体：柏市 事業費1,122百万円 改修ペデストリアンデッキ床上面積：約4,120㎡、階段14か所、エレベーター1基（既設）、エスカレーター4基（既設2基、新設2基）、舗装（石貼り工）約3,100㎡、階段工約90㎡、高欄工（ガラス高欄）約890㎡、シェルター工（鉄骨造アルミハニカム屋根）約280㎡、桁裏化粧パネル（有孔折板）約1,950㎡、その他関連道路区域設計：パシフィックコンサルタンツ(株) ペデストリアンデッキ補強構造設計：パシフィックコンサルタンツ(株) エスカレーター-接続屋根構造設計：TIS&Partners（今川憲久） 意匠設計全般：アブル総合計画事務所 担当：中野、萩原、笠間、柴田、佐々木

那覇市の中心軸・国際通り商店街路設計プロポーザルにて特定され(3社JV)、TMO 活動支援、商店街グレードアップ事業の計画設計、シンボルロード整備事業の導入へのアドバイス、同事業にかかる地元コンサルタントへの景観設計支援(景観検討委員会・委員長・安藤徹也琉球大学教授)、沿道の再開発・街並整備提案、リノベーション事業による可動式オーニングの設計に関わってきた。その間、トランジットマイル社会実験を中野が地元勉強会にて提唱し、実施された。街路の路面、付属物等の意匠設計は景観検討委員会委員長および地元デザイナーによる。また街路整備に伴うポケットパーク整備も提案を受けて事業化され、沖映館前や文化テンプス前などに実現している。

トランジットマイルは商店街振興組合連合会を中心に県・市と協議、4回にわたる交通実験を経て、週末のみながらも実現し、多くの市民の集う光景が見られる。



国際通りの交通実験前(整備前)



国際通りシンボルロード完成区間



国際通りシンボルロード歩道部



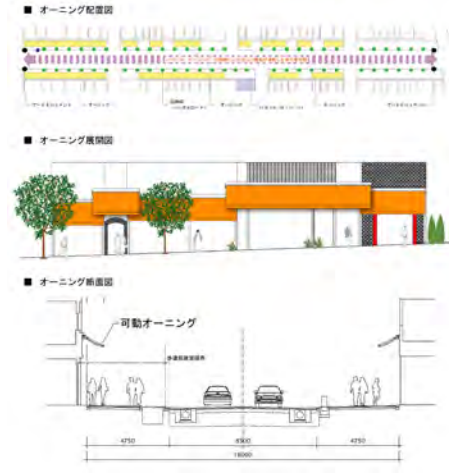
国際通りシンボルロード計画設計アクセノメトリック図(久茂地交差点～)



交通実験パンフ



交通実験中の風景



国際通りグレードアップ事業オーニング設置事業の計画提案



完成した連続式オーニング(日除け)  
色彩はあえて各店舗ごとに選ぶことで、沖縄の強い光のなかでカラフルさが国際通りの個性を引き出すように配慮した。  
事業名: 那覇国際通り・連続オーニング整備



完成した国際通りのホコテン区間を走るトランジットバス(週末)



ホコテンの国際通り全体を使って楽しむ親子連れの光景



国際通りシンボルロード完成区間



国際通りシンボルロード歩道部

経緯 那覇国際通り商店街振興組合連合会主催プロポーザル/国際通りショッピングモールシステム設計・LPA(面出薫氏)・住環境設計(加藤公子氏)とJV'98.6/TMO派遣那覇国際通り商店街支援事業その1'99.9~00.2・那覇市商工会議所/シンボルロード整備事業国際通り線景観設計'99.12~00.3朝日建設コンサルタント(沖縄県)/県庁前線外1線(ポケットパーク)設計'99.12~00.3朝日建設コンサルタント(沖縄県)/TMO派遣那覇国際通り商店街支援事業その2'00.6~01.2、国際通りグレードアップ事業オーニング設計監理'02.12~03.3那覇市国際通り商店街振興組合連合会・那覇市・沖縄県  
担当: 中野、星野、金光、清水、岩村、加藤、池田、松尾

諸元 所在地: 那覇市久茂地、松尾、牧志、安里ほか 事業主体: 那覇国際通り商店街振興組合連合会(構成団体: 国際中央通り商店街振興組合・国際大通り商店街振興組合・国際通り県庁前商店街振興組合・国際蔡温橋通り商店街振興組合、沖縄県 実験: 那覇市国際通りトランジットマイル実行委員会、道路幅員: 18m 延長: 約1.6km 国土交通省シンボルロード整備事業+経済産業省商店街支援事業、工事期間 2002年~2007年、竣工・2007年 計画設計: 県事業・朝日建設コンサルタント デザイン監修: 安藤徹哉(琉球大学) TMO派遣・商店街事業計画設計: アール総合計画事務所 交通実験: '02~'04(ボランティア参加)

■出雲くにびき中央通り（出雲市駅矢尾線シンボルロード）

〔島根県〕 2001-05

JR 出雲市駅北口広場と新市庁舎とを結び北に延びる約 740 m の県道出雲市駅前矢尾線は幅員 25 m に拡幅され、その計画設計者選定プロポーザルに際し、街路デザインに加え、沿道まちなみ形成、地域活性化のためのまちづくりの仕組みづくりの3つを並行して進める点が評価され、特定された。計画・設計段階での市民ワークショップでの沿道建物模型による新たな街並みの検証、市民主導の道路の使い方などの議論を経て、沿道まちなみづくり憲章作成が行われ、具体的設計に移行した。

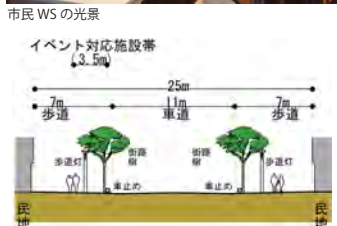
地元では NPO 団体「まちづくり応援団」の設立、歩車道一体使用の「おろち祭り」伝統的町家を利用した「ひな祭りのお雛さま展示」、定期的なパルソショップなどが提起され、県・市も特区制度に基づく「出雲市商いご縁特区」指定などの支援を行って来た。市民活動は街路に加え、街角の「四つ角広場」やパルメイトプラザなどを舞台に展開してきた。アブルは 2005 年の第一期区間の完成までの6年継続的に関わり、第二期・三期区間は協働した地元コンサルタントの設計に委ねられ、全線は 09 年に完成した。



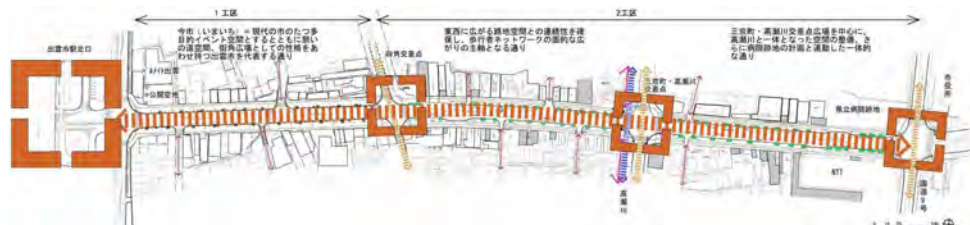
出雲市駅矢尾線シンボルロードの位置



歩道にパルソ基礎を埋め込みイベント時等に簡単に設置可能な仕掛けとなっている。



第1工区（駅通りゾーン）街路断面構成



全体計画方針図

経緯 出雲市駅前矢尾線プロポーザル（特定）'01.8 / 出雲市駅前矢尾線意匠設計'01.9 ~ '02.3、街路まちなみ意見交換ワークショップ'01.9 ~ '02.3、出雲市駅前矢尾線意匠設計その2'02.8 ~ '03.3、出雲市駅前矢尾線街路意匠設計その3'03.8 ~ '04.3、出雲市駅前矢尾線街路意匠設計その4'04.4 ~ '05.8  
ワークショップ運営：(株)エム環境デザインシステム（村田義郎）、街路構造物設計：(株)LAT 環境設計（別途発注）、担当：中野、萩原、加藤、松尾、岩村、池田

■出雲くにびき中央通り（出雲市駅矢尾線シンボルロード・つづき）



第一工区完成後に挙行された第一回「おろち祭り」



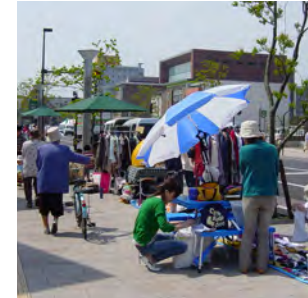
車を止めて歩車道一体の使い方がなされる



イベント開催のキャラクターカー乗車会



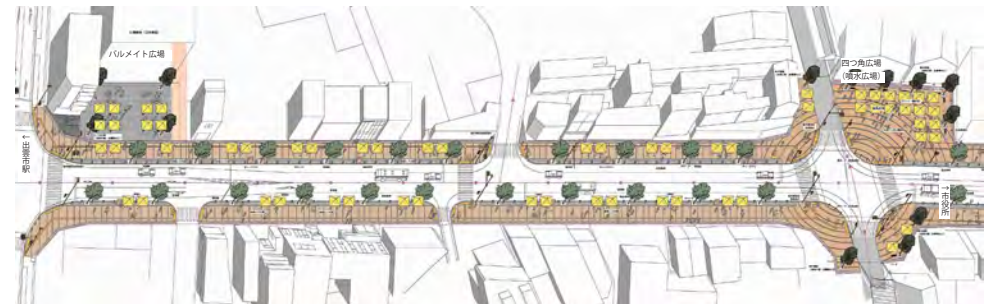
歩道は「おろち祭り」の棧敷になる



歩道上でのフリーマーケット光景



四つ角広場での夏祭り風景



第1工区の計画設計案（パルソ支柱基礎配置提案）



パレメイト広場での映画会前の催し物風景



パレメイト広場でのエイサー踊り



沿道の空き地を使っでの演奏会

諸元 所在地：出雲市今市町他 施行者：島根県、都市計画事業の種別：出雲都市計画道路事業、名称：3・3・6号出雲市駅前矢尾線、規格：4種2旧、幅員：25m（車道11m：2車線、歩道7m×2） 延長：748m（第1工区240m、第2工区508m）、街角広場（都市計画事業）、高瀬川小広場（大槻七兵衛像）、事業期間：第1工区1997年2月～2004年3月、第2工区2003年3月～2009年3月

■新潟駅駅舎・南口駅前広場

■設計プロポーザル 最優秀賞 4社JV 2002

「新潟県民・市民に親しまれ後世に誇れる『新潟駅 駅舎・駅前広場』を実現すべく公開プロポーザルで一次通過者となった HHa5 堀越氏からの要請でアプルは都市計画担当として参画、4社 JV 案を作成、市民参加の公開最終審査によって、最優秀賞に選定された。キーワードは人・交通・自然が気持ちよく循環する「都市の庭」であった。<共同体構成員・各社代表> 責任者・建築担当：堀越英嗣/㈱アーキテクト・ファイブ (HHa5)、副責任者・都市計画担当：中野恒明/㈱アプル総合計画事務所 (apl)、ランドスケープ担当：佐々木業二/鳳コンサルタンツ(株) (OC)、土木担当：荻原武治/パシフィックコンサルタンツ(株) (PCK)

■新潟駅・駅前広場等計画 (基本設計) 4社JV 2004

プロポーザル特定を受け、南北広場 (万代広場:約 18,500㎡、南口広場:14,000㎡) および関連道路の基本計画・基本設計作業を 4社JV (代表：堀越英嗣-HHa5/apl/OC/PCK) で取りまとめた。具体的計画案策定に際しては、「市民の思い」を反映すべく、地元の NPO まちづくり学校とも連携し、市民参加型のワークショップ方式で進められ、中野は副責任者として、前提条件の整理～基本計画のとりまとめ、基本設計の各社間のコーディネート役を担った。

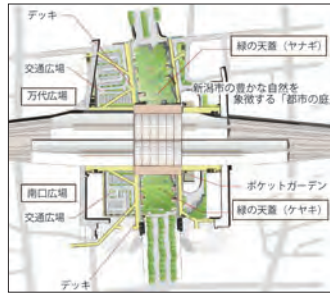
■新潟駅南口広場 実施設計/意匠監理 2005～2008

南口広場は 2009 年新潟国体へのメインゲートとなるべく弁天線 (南口駅前通り) も含めた範囲の実施設計を担当した。並行して市民参加型のワークショップが開催され、中央の歩行者広場の利用方法～市民による維持管理の仕組みづくりまで広く議論が行われ、市広場条例の改正により、交通管理者協議を簡素化する方式に切り替えられ、イベント等の開催やケイタリングカーの広場内販売が可能となっている。夕暮れ時になると周辺住民や通学の高校生たちが広場内で談笑する光景が展開している。

■新潟駅南北駅前広場ペDESTリアンデッキ基本設計 2005

2003 年のプロポーザル特定を受け、05 年より南北駅前広場 (万代広場・南口広場) 地上部及びペDESTリアンデッキ基本設計に移行。形状は南北ともに東西ベデ (8m)、2本の南北ベデ (8m)、斜行の枝ベデ (4m) とし、正面にデッキ中央広場、エスカレーター (ES)、エレベーター (EV)、階段の配置構成とした。計画策定はワークショップ方式で進められ、中野は副責任者として行政および JV 内の調整役を担った。

[新潟市・JR 東日本] 2002-19



コンペ案平面図



駅前広場基本設計時点の模型



新潟駅南口広場平面図



弁天線側よりみた南口広場

経緯 新潟駅駅前広場設計7'02.12 / 新潟駅周辺整備拠点形成検討調査関連業務'03.7～04.3 ㈱都市みらい推進機構 (新潟市) / 新潟駅万代広場等基本計画作成'11.6～12.2 新潟市 / 新潟駅万代広場等整備計画策定 12.7～13.3 新潟市 / 新潟駅における歩行者施設計画検討'13.10～14.3 新潟市 / 新潟駅舎実施設計デザイン監修、協力：(株)堀越英嗣 ARCHITECTS(株式会社) / ㈱東日本建築設計事務所・JR 東日本信越工事事務所'14.1～6 / 新潟駅周辺施設計画検討業務委託'14.7～12 / 新潟駅駅前広場基本計画策定業務委託'14.12～15.3 / 新潟市高架下交通広場施設配置検討業務委託'15.2～6 / 高架下交通広場基本設計業務委託'16.1～17.3 / 万代広場中央広場計画等検討業務委託'16.12～17.12 / 新潟駅高架下バスハース・デザイン監修協力業務'18.7～19.3 (株)JR 東日本建築設計事務所 (新潟市) / 万代広場基本設計業務委託'19.2～20.3 担当：中野、岩村、加藤、池田、笠間、田邊、田澤、大木、清水、光賢、茅根、山本

■新潟駅駅舎・南口駅前広場 (つづき)



エキナフェスタ



広場内の移動販売車



アルビレックス新潟応援パブリックビューイング



オープンカフェイベント



NPO 新潟まちづくり学校による市民参加ワークショップの記録集より

南口広場諸元 所在地：新潟市花園1ほか 新潟駅南口広場 面積：約 14,000㎡、バス乗降場：約 2,800㎡、タクシー停留所：約 560㎡、歩道：約 5,100㎡、歩行者広場：約 1,350㎡、自家用車駐車場：約 1,000㎡、万代広場諸元 面積：約 18,500㎡、バス乗降場：約 3,400㎡、タクシー乗降場・プール：約 840㎡、歩道：約 3,000㎡、歩行者広場：約 5,500㎡、自家用車駐車場：約 1,900㎡ / 高架下交通広場 面積：約 1,000㎡

## ■新潟駅駅舎・駅前広場（つづき2） 南口広場、高架下交通広場

### ■南口駅舎接続施設設計にかかるデザイン監修・デザイン監理 2006～09（新潟市）

南口広場のペデは形状変更となり、東西ペデ・中央デッキとES、ガラスコネクターキューブ（CC）組込みのEV、階段部に集約され、2006年に実施設計に移行、設計はJR東日本（構造設計：PCKK）、HHA5 + apl が意匠監修に協力し、工事段階の各種施工図の意匠にかかる承認や部分デザイン追加検討等を担当した。2009年3月、地上部広場とともにペDESTリアンデッキも竣工した。

### ■新潟駅在来線旅客上屋実施設計デザイン監修 2014～18（JRE 設計）

JR東日本による駅舎設計（JRE 設計担当）に際し、当初の設計コンセプトを踏襲すべく、HHA5 + apl が設計調整会議に参加、デザイン検討サポート等を行った。引き続き、施工段階での変更点等に関し諸々の調整等に参画している。

### ■万代広場等基本計画 2011～14 // 基本設計 2018～19（新潟市）

北側駅前広場（万代広場）設計の前段階の検討として、駅前広場導入交通動線整理、広場内駐車場・タクシールール等規模再検討、既設バスターミナルの保存活用の可否も含む、諸条件検討を経て、基本計画（案）および基本設計の作成をJVで担当した。

### ■高架下交通広場基本設計～デザイン監修 2015～2018（新潟市 / JRE 設計）

鉄道連続立体化工事完成後の南北駅前広場をつなぐバス専用連絡通路および両広場バスターミナルと一体となったバス乗降場、駅舎階との接続動線（ES/EV/階段）の配置検討、デザイン等の検討を行ったもの。駅舎構造物と一体となる接続動線はJR側の設計に委ねられ、駅舎と同様のデザイン監修等に参画した。

### ■万代広場駅舎部接続施設基本設計および修正設計 2018～2019（新潟市）

東西方向の駅舎接続部施設および中央大屋根・広場（ペデ部）、昇降施設等の基本設計をJVで担当した。



中央デッキ広場を地上部側からのぞむ



高架下交通広場整備イメージ（2018年度検討版）



南口広場正面中央の大屋根部\*

\*撮影・堀越英嗣

経緯（つづき）：新潟駅部における歩行者施設設計画検討'13.10～14.3 新潟市 / 万代広場上空東西連絡通路基本設計業務委託'16.11～17.12、万代広場上空東西連絡通路基本設計修正業務委託'19.1～19.3 以上4社JV / 諸元：南口ペデ 中央デッキ広場：幅員16m、延長60m、大屋根付き、東西ペデ：幅員8m、延長125m、型式：鋼連続板桁構造、構造設計：パシフィックコンサルタンツ(株)、景観設計：HHA5 + apl、協力：照明・ぼんぼり光環境計画（角館正英）、CC下部ガラスプリントデザイン：大瀧聡、WS運営：NPO新潟まちづくり学校 / 担当：中野、岩村、加藤、池田、空閑、田邊 / 万代ペデ：中央デッキ広場：幅員16m、延長60m、大屋根付き、東西ペデ：幅員8m×径間25.0m×7、延長175.8m、型式：鋼連続板桁構造、大屋根+東西小屋根：鋼ラーメン構造、設計（基本）：4社JV、協力：建築構造設計・エスフォルム（大内彰）、照明デザイン・ぼんぼり光環境計画（角館正英） 担当：中野、大木、清水、茅根、山本、石村

## ■新潟駅駅舎・駅前広場（つづき3） 南口ペDESTリアンデッキ



地上部デッキ下部から中央広場を望む、中央のガラスの箱がコネクターキューブ



地上部デッキ下部から天井有孔折板を望む



南口ペDESTリアンデッキの大屋根部



防風のためのガラス高欄



新潟駅南口広場でのイベント風景

## ■門司港レトロの環境デザイン

[北九州市] 1989-2020

### ■ウォーターフロント地区の再生

九州随一の繁栄を誇った海峡の町・門司港、明治、大正、昭和初期の洋風建築の多くが解体の危機に瀕していた。歴史的遺産を活かした地域再生のための様々な街づくり事業が始まったのが昭和の末、「レトロ」はその願いを込めたキーワードであった。

アブルは門司港の都市環境デザインに計画初期段階から関わり、全体のマスターデザイン、広場・街路や水辺のプロムナード・はね橋、駐車場、旧門司税関などの歴史的建物の保存修復、街角の小建築物等の設計およびデザイン監理に加え、夜間景観整備にかかる設計協力(石井幹子デザイン事務所)、門司港地区都市再生整備計画、関門エリア(門司港レトロ地区)など30余年の間、継続的に関わり続けてきた。また2017年の夜間景観整備にかかるプロポーザル特定(近田玲子デザイン事務所との協働)を経てレトロ地区全体のライトアップを担当し、2019年3月完成の門司港駅舎復元の夜間照明演出や駅前広場の修景工事へのアドバイザー役も担ってきた。



門司港第一船だまり沿いプロムナード

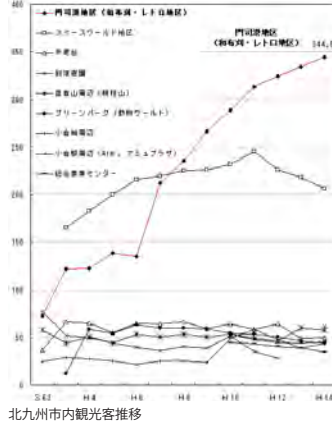


復原された門司港駅舎とレトロ広場

経緯 マスタープラン・都市計画：レトロ地区設計(その1)'89.8～90.3 / 門司港レトロ事業駐車場整備基本構想'94.4～10 / 門司港レトロ地区サイン計画設計'94.7～12 / 門司港・和布刈地域振興基本計画'96.5～11 / 門司港レトロ第2期計画実施計画'98.1～3 / 門司港レトロ歴史的建造物活用計画'99.2～3 / 海峡びゅうロード基本計画'99.8～12 / 海峡びゅうロードサイクリングステーション基本計画他'00.12～01.3 / 西海岸地区港湾関連用地等活用検討'03.11～04.3 / 門司港地区都市再生調査'03.12～04.3 / 門司港地区まちづくり総合支援のための基本計画'04.1～3 / 旧大連航路上屋の事業化調査'04.12～05.3 / 北九州港門司港地区臨海部再編調査に関する補助作業'06.8～07.3 / 門司港レトロ観光・港湾施設の指定管理者検討会(委員長:中野)'12.9～10 / 旧門司税関再改修設計監理'13.7～14.3 / 関門エリア(門司港地区)夜間景観整備計画提案設計競技(特定)'16.12 / 同夜間景観計画策定'16.10～17.3 / 同基本実施設計'17.7～18.3 / 同デザイン監理'18.8～21.3



関門海峡の渡船から門司港レトロ地区をのぞむ



北九州市内観光客推移



門司港レトロ地区中心部(黄色がアブル設計関与部分)

## ■門司港レトロの環境デザイン(つづき)

### ■公共空間のデザイン/緑地・広場活用



門司港駅前広場(レトロ広場の日常一噴水時)



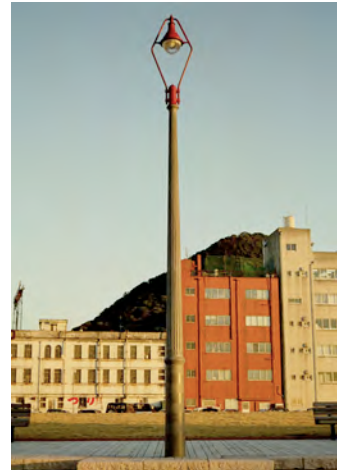
レトロ広場のイベント風景(フリーマーケット)



船だまりからはね橋・旧門司税関を望む



第一船溜まり沿いプロムナードと門司港ホテル、ハイマート



コンクリート照明柱(グッドデザイン景観賞1991\*)

諸元 事業主体:北九州市(建設局、港湾局、建築局、企画局、都市計画局、産業経済局) 所在地:北九州市門司区 工事期間: '89～'21.3(予定)  
担当:中野、萩原、松村、小野寺、重山、浦岡、関本、吉田、金光、岩村、熊耳、星野、清水、茅根、山本 協力:\*照明デザイン-ナグモデザイン(初期)、石井幹子デザイン事務所(ナイト・ファンタジー)、近田玲子デザイン事務所(関門エリア・門司港レトロ地区夜間景観整備計画・設計監理)、詳細設計・巧建総合設計ほか

■門司港レトロの環境デザイン（つづき2）

■歴史的港湾の水面保全・プロムナード整備



門司港レトロ鳥瞰パース



ウォーターフロント公園（港湾緑地A）から開門海峡側を望む



第一船溜まり・海峡プラザ前の賑わい



ウォーターフロント公園（港湾緑地B）内でのカフェ営業の店舗（港湾法に基づく占用許可）

■門司港レトロの環境デザイン（つづき3）



親水広場（港湾緑地C）と歩車道石畳のプロムナード、旧門司税関、はね橋



親水広場（港湾緑地C）の即席プールで遊ぶ子供たち／門司港の歴史的港湾（1890年築港）である第一船溜まりの埋立計画は回遊され、周囲に歩行者プロムナードや緑地・広場が配置された。



港湾緑地D、はね橋・税関脇のボードデッキ



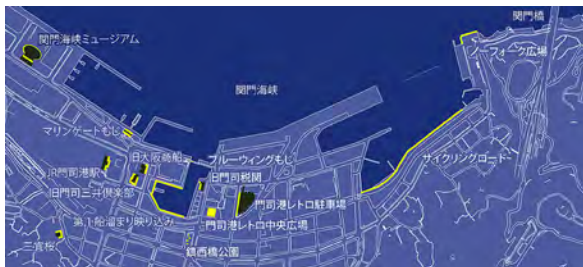
はね橋を渡る多くの観光客や地元の人たちの姿



赤レンガ旧村本倉庫外壁を残したレトロ駐車場、左は内側、右は外部

経緯 建設局所管：レトロ事業実施設計'90.6～91.2／同実施設計'91.7～12／同東港町1号線他測量設計'92.6～9／同デザイン管理'92.7～93.3／同東港町2号線他実施設計'93.8～94.1／一般国道3号（清滝菰中）道路詳細設計及び調査【関福山コンサルタント】194.8～95.3／東港町1号線外（外構構造物）測量設計'95.1～3／国道3号簡易パ・ワグ整備調査設計【日本工営】'96.2～3／同簡易パ・ワグ出入口施設設計'98.2～3／同「門司港休憩所」他1線景観設計'98.11～12／東港町1号線測量設計'01.12～02.3／港湾局所管：環境西海岸緑地A設計'89.11～90.1／同緑地基本設計'90.4～6／同緑地B及びC設計'90.9～11／同緑地(D)(E)設計'94.2～3／海峡ビル跡地整備基本計画'95.1～3／環境西海岸緑地外1件設計'95.10～96.2／新浜地区改良検討'96.7～9／環境西海岸緑地外設計'97.1～3／同外設計その2'97.11～98.3／同樹木設計'98.8～9／同景観整備設計'99.5～8／改修西海岸（連絡橋・ブルーイングもじ）詳細設計協力：関日本港湾コンサルタント'91.1～3／他局（都市計画・建築・産業経済ほか）：海峡びゅうロード基本計画'99.8～12／第1船溜まり夜間景観整備事業設計【石井幹子デザイン事務所】'00.9～01.3／海峡びゅうロードサイクリングステーション基本計画他'00.12～01.3／港町4号線商業施設整備'01.9～02.3／イベントホール整備に係る基礎調査'01.11～02.3／門司港ウェルカムゲート基本構想・設計'05.6～11／関門エリア（門司港レトロ地区）夜間景観計画策定'16.10～17.3／門司港レトロ地区ライトアップ照明電気工事基本・実施設計'17.7～18.3／同デザイン監修業務その1'18.8～19.3／同その2'19.8～20.3

■門司港レトロの夜間景観計画（ライトアップ）



門司港レトロ地区夜間景観計画～ライトアップ範囲位置図



ブルーウィングもじ



旧門司税関



旧門司三井倶楽部



旧大阪商船



第一船溜まりの水面映り込み照明



門司港レトロ駐車場煉瓦壁面



門司港駅グランドオープンイベント時

門司港レトロ地区ライトアップ照明計画その1：対象・門司港駅、レトロ駐車場煉瓦壁面、マリナゲートもじ、レトロ中央広場、鎮西橋公園樹木ライトアップ、／同その2：第1船溜まり、旧門司三井倶楽部、旧大阪商船、旧門司税関、ブルーウィングもじ、／同その3：関門海峡ミュージアム、三宜楼、ノーフォーク広場、サイクリングロード 担当・中野、清水、茅根、山本、協力：照明デザイン・近田玲子デザイン事務所（近田玲子、野澤寿江、高永祥）

■門司港はね橋（ブルーウィングもじ）

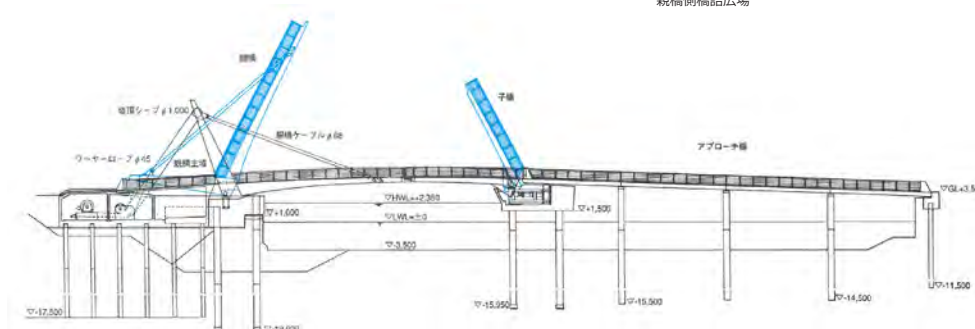
[日本港湾コンサルタント／北九州市] 1990-91

歴史的港湾ともいべき門司港第一船溜まりと関門海峡とをつなぐ航路幅約30m水路にかかる跳開式可動橋（親橋・橋長24.1m、子橋・同14.1m）とアプローチ部（70m）、計108.05mの歩行者専用橋。橋全体のシルエットの美しさ、固定時・跳開時にもシンボルとなる形態、動く機構やプロセスが市民にもわかりやすいことに配慮したデザインとした。

橋の色彩は周囲の自然環境、歴史的建物、航行する船の色との関係からブルーパイレット色とし、具体的な色決めは現地実験及び「西海岸はね橋検討委員会」の検討を経て最終的に決定した。



親橋側橋詰広場\*



立・断面図



はね橋操作室\*



高欄



第一船溜まりからの眺め

経緯 環境西海岸（連絡橋）詳細設計協力/㈱日本港湾コンサルタント'91.1～3/はね橋景観検討委員会（委員長・山本宏、委員・佐々木葉、大坪和子、中野恒明、ほか） 語元 所在地：北九州市門司区港町 発注：北九州市港湾局 全長：108.05m 全幅員：4.5～6.0m 共同設計：日本港湾コンサルタント 施工：奥村組・本間組（下部工）新日本製鉄・川崎重工業（上部工） 工事期間：'91.12～'93.10/撮影：\*岡本公二（7か・7か7） 担当：中野、萩原、松村、重山、関本、金光

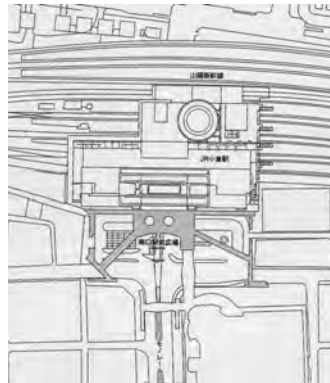
■小倉駅南口駅前広場ペDESTリアンデッキ

[福山コンサルタント/北九州市] 1994-98

JR 小倉駅南北連絡自由通路の整備、モノレール延伸に伴う、JR 駅舎および南北駅前広場の改造が行われた。アブルは市および福山コンサルタントの要請を受け、南口広場のペDESTリアンデッキおよび広場整備の基本計画から意匠設計、監理等を担当した。駅との階段エスカレーター接続部のプラザから放射状に伸びるペDESTリアンデッキの構成とし、モノレール柱部分に開けた円形開口やガラスブロック床(一部)の採用による、地上部への光の誘導、そして開放感のあるペデ端部処理、高欄、照明、バリアフリー対応施設などの全般のデザインに関わった。



小倉駅南口ペDESTリアンデッキ全体写真



小倉駅南口広場計画図



駅出入口ゲート部 (サインデザイン:デザイン創研広島)



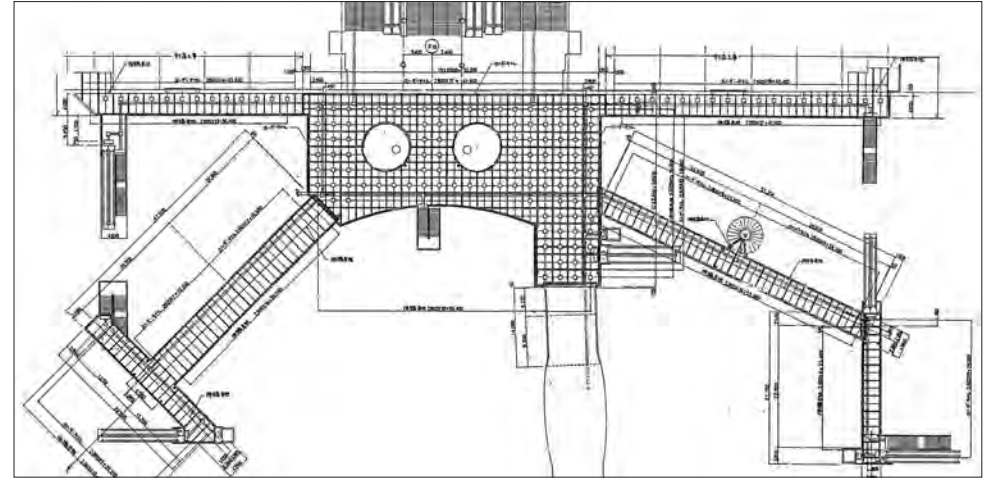
南西放射デッキから駅側を望む



南東放射デッキから駅側を望む

経緯 小倉駅南口駅前広場予備設計'94.11~'95.3 / 小倉駅南口駅前広場ペDESTリアンデッキデザイン詳細設計'95.8~'96.3 / 小倉駅南口ペデ追加詳細設計'98.1~2、以上福山コンサルタント(北九州市)

■小倉駅南口駅前広場ペDESTリアンデッキ (つづき)



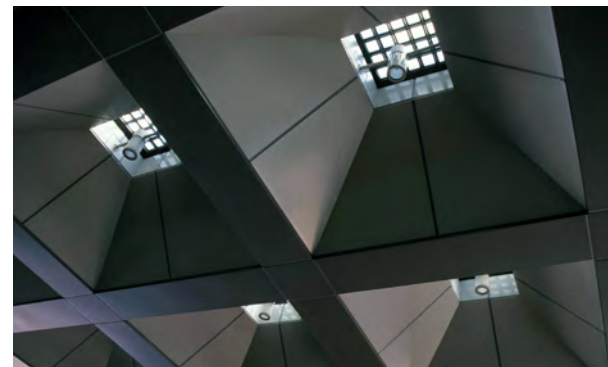
小倉駅南口駅前広場ペDESTリアンデッキ計画平面図



モノレール橋脚まわりの光庭



ペデ面サインパネル



ガラスブロックトップライトと柵裏化粧板、照明



身障者エレベーター

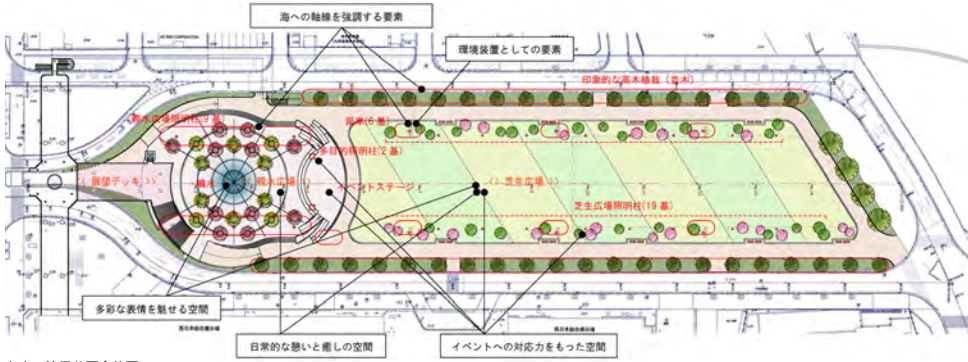
諸元 所在地:北九州市小倉北区浅野1丁目 ペDESTリアンデッキ全体面積:2,295㎡ 構造形式・規模:サウスブラザー鋼床板格子梁構造(1,115㎡)、A橋-鋼床板2径間連続箱桁構造(幅6.56m、延長47.0m、293.5㎡)、B橋-既存-鋼床板2径間連続板桁構造(幅9.40m、延長41.2m、387.5㎡)、C橋-鋼床板2径間連続箱桁構造+単純箱桁構造(幅4.56m、延長53.3m、幅4.56m、延長27.7m、計369.5㎡) 工事期間:'96.10~'98.3月完成予定 設計:福山コンサルタント+アブル総合計画事務所(景観設計) 協力:TIS&PARTNERS,(基本設計-構造) 施工:新日本製鉄 サインデザイン:デザイン総研広島(市発注・別途) 担当:中野、萩原、清水、浦岡、関本、吉田、角倉、岩村、熊耳

JR小倉駅北口ペDESTリアンデッキの国道199号線の海側に2011年に完成した浅野シンボルロード(幅員90m、全長:330m)の一角、ペDESTリアンデッキ延伸部及び「あさの汐風公園」の広場部の基本設計見直し及び実施設計を担当した。「環境モデル都市・北九州市」のシンボル事業の一つとして、キーワードは自然エネルギーを活かした「癒しと憩いの広場」とし、広場中央に噴水の親水広場、周囲の植栽樹部にはミスト噴水を配し、全体としてはイベント利用可能な多目的広場とした。

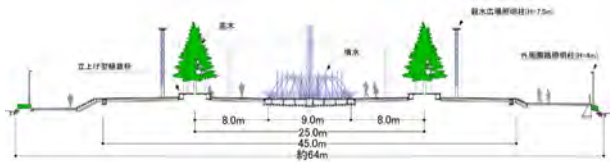
ペDESTリアンデッキ延伸部の構造設計は(株)ニューブリッジの協力、海側の芝生広場部には発電風車(芝生部:実施設計・セプト設計コンサルタント)、EV建屋のガラス面には太陽光発電パネルも設置している。この広場が2012年「B級ご当地グルメでまちおこし団体連絡協議会」イベントのメイン会場として使用された。



あさの汐風公園広場と北口デッキ(竣工式パンフレットより)



あさの汐風公園全体図



広場部断面図



展望デッキからの海側の景観\*



デッキ下空間から小倉駅方面を望む



夜のイベントステージ\*

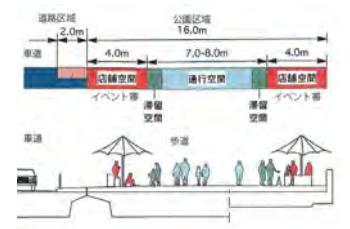


浅野ペDESTリアンデッキに囲まれた噴水広場部で遊ぶ子供たち\*

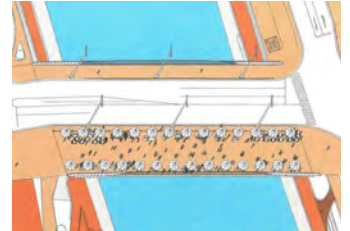
経緯 小倉地区多目的広場基本設計(基本構想に相当)【財都市未来推進機構/北九州市'93.11~'94.3/浅野町線中央広場デッキ等実施設計'09.10~'11.3/浅野町線中央広場照明実験'10.5~'7諸元 所在地:北九州市小倉北区浅野3丁目 事業主体:北九州市 ペDESTリアンデッキ面積・450㎡、階段施工・70㎡、高欄工96m、親水広場面積・2,700㎡、エレベーター1基、太陽発電設備(1.8kW) 噴水設備(放射・水柱・ミスト)、照明設備(広場照明・多目的照明柱)、風車設備 協力:構造設計-(株)ニューブリッジ(ペDESTリアンデッキ)、むらの構造設計室(ELV棟) 電気設備:(南)中尾設備設計事務所 積算:ときわ積算 照明実験:幸伸電気㈱/写真:★東芝ライテック㈱提供 担当:基本構想・重山、金光、藤本/実施設計・中野、萩原、笠間、佐々木、清水、中山、長谷川

小倉中心部を南北に貫く紫川に架かる一連の橋梁群の架け替え・修景事業を展開すべく、市は修景事業を行って来た(上田篤氏意匠設計監修)。アプルは最終段階の整備となった石の橋(勝山橋・幅員40m)の歩道部デザインの見直し設計を担当し、両岸の大型商業施設を擁する界隈の賑わいを結びつけるべく上流側歩道が広く確保され、その部分の路面デザインは地元小倉織デザイナー・築城剛子氏、賑わい醸成のためのソフト提案および地元連携は北山創造研究所と協働し、歩道幅16mのうち14mをまちづかい帯を提案した。市はそれを受け、歩道幅16mのうち14mを公園区域に指定、道路交通法指定外と決定(まちづくり総合支援事業)、設計段階でイベント用パラソル・テント類の補助施設の床埋め込み、ボラードにイベント用電源、水道施設を組み込んでいる。

今では地元による定期的なイベント会場として定着し、上部にソーラーパネル付き上屋が追加されている。その他、関連の紫川沿いの歩道修景、連絡歩道橋の設計、ライトアップ等にも関わってきた。



道路区域と公園区域の共存(断面構成)



歩道(公園敷地)内のイベントパラソル配置イメージ



歩道(公園区域)内のイベント活用風景



歩道内の公園区域と道路区域の境界部にプランター設置



勝山橋(石の橋)のイベント活用風景

経緯 勝山橋・紫川東線景観設計他業務委託'99.11~'00.2 北九州市/勝山橋(橋上部)基本設計他業務委託'00.1~'00.3 北九州市/紫川左岸・紫川東線基本デザイン検討'01.2~'01.3 北九州市/紫川(石の橋~太陽の橋間)デザイン検討'02.2~'03 北九州市 担当:中野、萩原、金光、熊耳、岩村、加藤、協力・北山創造研究所(北山孝雄、金田直人)