IV－43

ワークショップ方式による鉄道駅の「駅らしさ」に関する研究

北海学園大学工学部　学生員　和田次郎
北海学園大学大学院　学生員　竹澤晋一
北海学園大学工学部　正　員　上浦正樹
北海道旅客鉄道（株）　フェロー　臼井幸彦

1．はじめに

1．1　研究の背景

札幌は全国第５番目の人口を有する大都市であり、札幌駅はその玄関として歴史的にも現在の交通体系の中でも重要な役割を担っている。この周辺の開発は旧国鉄のころから順次行われており、鉄道の高架化、札幌駅北口の整備や管理部門のある社屋の移転などの工事がすでに完了し、札幌駅南口開発計画の基盤ができつつある。

一方、札幌市中心において人の流れに関する基軸を考えると、大通り公園の東西軸と駅前通の南北軸が考えられる。将来、札幌駅北側の開発がさらに進めば駅前通の南北軸とはさらに北に延伸することは想定できるが、現在のところ札幌駅南口が起点となって駅前通りから薄野までの南北軸が形成されている。この軸における人々のながれを多く市民と観光客に分けることができる。このように札幌駅は交通の結束点や商業集積地としてまた都市の玄関にふさわしい姿として開発整備を行なう必要が生じている。

この開発整備にあたり、都市の開発整備計画の手順として、マスタープランから概略設計、細部設計とするのが一般的である。この中でマスタープランは未来像を明確化し、計画の良否を決定づける重要な過程であるが、行政主導に進められ、その審議過程で市民の参加が一般的である。このような場合せっかくの計画が一部の市民にしか指示が得られず、さらに計画の実行にあたっては、計画反対を唱える市民とのトラブルで実行が大幅に遅延するケースが見られる。このことは行政上も市民生活の観点からも望ましい事とは言えず、近年市民と行政が強調してマスタープランを策定する手法が模索されつつある。

1．2　公開ワークショップと現況[1)]

ワークショップ方式はこのような背景の中で1960年代にアメリカで考案された方法である。当時も現在もアメリカは多様な民族や多様な宗教観が存在する国であり、この中で地域計画を推進するためには様々な価値観を持つ市民が納得できるマスタープランを策定することが重要となる。ワークショップ方式は異なる価値観をお互いに認めるために計画の初期段階から参加して議論していく方法である。日本においても近年、公共施設の企画・計画段階、開かれた行政改革の一環として市民参加システムとしてワークショップ方式を用いるケースが見られるようになった。しかし、ワークショップ方式により開発計画へどのように反映していくか、といった研究が少なく、この方式の評価が十分になされていないのが現状である。

2．研究の目的と仮説

2．1　研究の目的

本研究の目的は以下のとおりである。

1．札幌駅南口開発計画におけるワークショップでの提案の分類。
2．観念空間（駅らしさ）と概念空間（ワークショップ）についての異なるテーマを分類するにあたり、互いの相違点を求め、明らかにする。

2．2　研究の仮説

（1）観念と概念

「観念」を定義すると[2)]、思考の対象となる意識の内容・心的形象の総称とされる。哲学的なアプローチを行なうとすると観念に対する定義をプラトンは[3)]、イデア論によって定義を行っている。すなわち、勇気とはいったい何かという問いに対し、われわれは個々の勇気を言葉で説明はできても、勇気そのものを説明することはできない。しかし、われわれは勇気というものを知っている。このような一見あいまいな感覚を持つものということができる。

Research on the atmosphere of the station by the open workshop in Sapporo railway station South area.
By Jiro WADA, Shinichi TAKEZAWA, Masaki KAMIURA, Yukihiko USUI

「概念」を定義すると[2]、事物の本質をとらえる思考の形式。事物の本質的な特徴とそれらの関連が概念の内容とある。また、概念は言語によって表現され、その意味として存在するものとある。すなわち、観念空間を「駅らしさ」、概空間を「公開ワークショップ」として考えるものとする。以下に後の章で分類を行なうための項目の定義を行なう。

（ア）造形：計画全体のデザインやバランス。

（イ）利便性：簡単で利用しやすく、手間がかからない。多機能で生活のニーズに万能で応えるもの。

（ウ）印象：わかりやすさ、きれいさ、心地良さ、やさしさ、懐かしさなど感覚として人がとらえること。シンボル、象徴として心に刻むこと。

（エ）文化性：情報や人の集まり。人々が作り上げてきたもの。歴史、遺産など。

（オ）建設的意見：経費、財政、市、行政、ＪＲ、市民参加、市民活動。

（カ）批判、問題提起：現状と現実問題。既存のものに対する批判。これからの計画への問題提起。

（キ）その他：どの項目にもそぐわなく文章として意味がとらえにくいもの。

（2）観念空間と概念空間の相違

本研究では、図１に示すように、仮説をたてて研究を進めることとした。時間の経過に伴い、各時代においてそれを象徴した物が作られてきた、各世代の人々は、履歴を持つ空間でそれぞれの履歴を形成すると同時にその空間の履歴をも書き換えてゆく。このような観念空間はその空間の履歴であり、ここであげた鉄道駅における「駅らしさ」は、人々が駅をイメージする観念に相当する。

概念空間に関する考え方として「ハードゾーニングの思想」がある[4]。これは特定の普遍的な価値を与えるそこに資本を投入し、周囲から囲い込むことで、利益を産む空間にすることができると考える思想である。

このように建設を行なうための手法として用いられる「公開ワークショップ」に当てはめることができる。以上の点が双方の認識の概略にあたり仮説の相違点である。

３．研究の概要と既往研究

３．１　研究の概要

本研究では、札幌駅南口公開ワークショップにより得られた意見の分類を行なう事とした。ここで、今回のワークショップは札幌駅南口について行なうものであり、

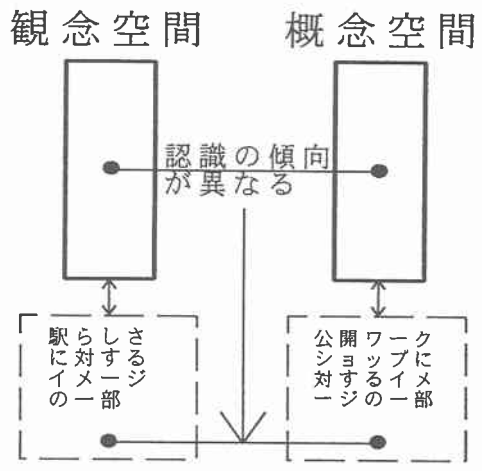


図１．研究の概念図

住民の協力をえてより貢献性のあるものにすることを目的としてある。また、ワークショップでの建設的意見は概念空間として、どのように提案されているか、また、「駅らしさ」という鉄道駅の規範性を示す観念空間と比較しどのような差があるかを解明しようと試みた。

３．２　既往研究

近年、住民参加の街づくりの過程においてワークショップ方式が多く利用されている。都市計画における住民参加の必要性が非常に高まっている現在、参加住民がワークショップの意義を理解したうえで興味をもって参加することができ、更にワークショップの全体を効率よく実りのあるものにして行くため、運営側のワークショップの有効性を十分に発揮できる計画・手法が求められる。住民参加のワークショップの各地で行われている中、志村・佐藤[5]は埼玉県浦和市Ｋ地区中央を走る旧中山道の拡幅整備に関して行政・大学研究室・住民を中心にして行われたワークショップのについての研究をおこなっている。この場合のワークショップの方式は街路空間を一定のルールに従って具体的なデザインに作成する「デザインゲーム」の一環として扱われている。一方、柴田・土井・土肥の研究は[6]、千葉県印旛印旛村の「都市計画に関する基本方針」の策定過程で行われた中学生対象のワークショップのについてのものである。同研究ではワークショップのから得られた中学生の村に対する意見の特性、ワークショップの参加が中学生の意識に及ぼした影響の具体的なメカニズムについて調査・分析を行なっている。

これらワークショップの研究には、参加住民から出さ

れた純粋な生の意見を分析した例が少なく、その結果が実際の街づくりにどのように反映されたか具体的に示したものもあまり見られない。また、都市と空間の概念についての研究としては、桑子ら[7]の研究が挙げられる。ここでは空間の履歴について様々な観点から考察を行い、「公共的」と「私的」という概念が空間のゾーニングの機能付けに行なわれる事を示している。

ここで本研究では、「札幌駅周辺の街づくりを考える」をテーマに行われた公開ワークショップを題材としてこのワークショップの特徴でもある参加者全員から提案された生の意見・提言を一つ一つ分析し、いくつかの駅と駅周辺開発をあらわすことのできる大きな項目に分類することを試みた。

4. 研究方法

4．1 「話し合い」による分類

1．方法

男子、女子それぞれ5名程度で意見1つ1つを吟味しグルーピングを行なった。

2．問題点

①. 前提として話し合い参加者全員がワークショップ方式と生の意見を理解しておく必要があり話し合いを始めるまで時間がかかってしまう。

②. ６００近くある生の意見を全て分類するためにはかなりの労力と時間が必要となる。そこで既往研究より[8]「駅らしさ」の観点から分類を試みた。

4．2 評価項目を用いての分類

1．方法

①. ワークショップの生の意見を「駅らしさ」に関する研究[7]で用いた評価項目（造形・利便性・印象・文化性）を用いて分類する。

②. ４つの評価項目に当てはまらなかった意見をさらにグループ分けする。

③. グルーピングしたものの分類項目を定義する。

分類の結果、６つの項目に分類することができた。

（1）分類上の注意事項

1つの意見に複数の分類項目の要素が含まれている場合、各項目とも1つの意見としてカウントする。

（2）課題

①. 分類項目の定義づけのための手法がない。

②. 少人数で多数の意見の分類を行なうので困難である。

5．札幌駅南口開発計画における策定の流れ

本開発計画における経過の策定とワークショップの位置づけは以下のように定められた。

（1） 駅周辺まちづくり委員会

マスタープラン策定の要となる委員会で、学識経験者、市民、経済関係者、行政関係者、地権者から構成される。この委員会はマスタープラン策定の具体的な提言「札幌駅周辺の街づくりに向けて」をすることを目的とした。

（2） 公開ワークショップ

札幌駅周辺街づくり委員会の提言に資する事を目的に、公開ワークショップを開催し、ここでの意見や提案を提言に盛り込む事とした。

（3） 札幌駅南口街づくり

実際の開発計画を策定するための協議会で学識経験者、地権者、行政関係者、経済関係者、札幌市から構成された。またこの具体的な細部を検討する部会として、次の部会が作られた。

①. 問題検討部会

札幌駅が交通結束点としての機能を十分発揮できるように、駅前広場や駅周辺の道路交通を検討する。

②. 景観問題検討部会

高層建物群が新たに札幌駅周辺に建つこととなる事から周辺の環境に対する景観の検討をする。

6．今回用いた公開ワークショップの手法と評価

（1） 構成

今回の公開ワークショップの構成員は6名のコーディネータ・パネリストと約70名の一般参加者であった。また、公開ワークショップは全体で3回行われた。その方法は以下の通りである。

①. 全体でコーディネーター・パネリストから1時間程度の問題の提起が出され、この中でキーワードの選択が行われる。

②. テーブル（構成員約10名）に問題の提起に基づき意見、提案をだし、キーワードとして蓄積される。

③. 全体でテーブルマスター（各テーブルの代表者）が発表し、キーワードの選択が行なわれる。

④. 各キーワードに対し各構成員により投票し、重点となる意見、提案を選ぶ。

表 1.　意見のカテゴリー・ポイント・キーワード

市民活動の拠点として札幌駅周辺の町づくりを考える 1				
人間性	やさしさ	計画手法	らしさ	次の時代へ
人の知恵と文化	心のバリアフリー	市民参加	シンボル性	車から人へ
交流のための装置	市民活動の支援	広域的な視野 トータルな視点	グリーンとクリーン	将来への余地 価値観の見直し

広域的な拠点として札幌駅周辺の町づくりを考える 2					
ウェルカムセンター	文化のインキュベート	札幌のアイデンティティー	公共性のバランス	計画のプロセス	ターミナル機能
旅の拠点として 国際的な価値 情報センター	駅の持つ資源 劇場空間 ホスピタリティ	柔軟性と先見性 魅力的な顔を作る オープンな空間を	商業的利用と市民的利用 市民的な価値 負担と効果	参加と公開 全体の調整	駅の機能性 駅と街を結ぶアクセス

札幌駅周辺の交通ネットワークづくりを考える 3			
空間のイメージ	交通マネジメント	実現に向けて	人にやさしい街
将来のためのイメージ 文化を創造する空間 季節感とランドマーク	交通機能と連帯と分担 車のコントロール 公共交通システムの改善	市民・企業・行政の調整	バリアフリー わかりやすい案内システム 立体的なネットワーク

（2）　評価

公開ワークショップで用いられた方法は、（1）市民活動の拠点　（2）広域的拠点　（3）交通ネットワークの各視点から札幌駅周辺の街づくりに提案しているが、参加者が各テーブルごとに意見、提案を出す事で街づくりに対するそれぞれの考え方を知り、また発言に対する責任が明確になるにつれて、参加経験の深まりにより議論が成熟していくものとそのまま継続するものに大きく分かれる（表2）。例えば、緑地空間の確保や季節感とランドマークなど一般に概念が明確なものは議論がそのまま継続しやすいが、心のバリアフリーのように様々な概念を持つ用語は意味付けを繰り返して行って議論の成熟が見られる。

以上の結果により実際の公開ワークショップの意見や提案が札幌駅周辺街づくり委員会による提言「札幌駅周辺の街づくりに向けて」に対してどの程度生かされているかまとめたものが表 3 である。これは提言を策定する最初の段階として駅周辺の目標像を整理してある。次に基本方針では公開ワークショップのキーワードを集約したまとめの用語との対比で、1 とは第 1 回の市民活動の拠点で議論されたものであり、2 とは同様に第 2 回の広域的拠点のもので 3 とは第 3 回の交通ネットワークのものである。最後に期待される施策と公開ワークショップの結果を分類の項で示し 1、2、3 も前述と同じである。これらの対比からほぼ公開ワークショップでの意見・提案が札幌駅周辺街づくり委員会による提言に生かされていることが明らかとなった。

表 2.　札幌駅周辺まちづくり委員会提言と公開ワークショップの関連性

〈駅周辺の目標像〉	〈基本方針〉	〈分類〉	〈期待される施策〉	〈分類〉
新しい都市機能の業績づくり	・芸術・文化・情報の ネットワークづくり	3	・劇場等創造活動の場づくり	2
			・国内外に渡る芸術・文化のネットワークの拠点づくり	2
			・ゆとりのある駅の空間づくり	3
			・観光情報センターの整備	2
	・札幌の個性、特職を 生かした 空間整備	1	・広々とした開放感豊かな空間整備	3
			・四季を享受できる場の形成	3
			・豊かなオープンスペースの確保	3
			・都心の緑地空間とのネットワーク化	3
			・歩行者主体の空間づくり	1
			・バリアフリー使用の建物・施設整備	3

			・立体的な処理による人と車の分類の実現 ・省資源・省エネルギー型による整備 ・わかりやすいサイン、インフォメーションの実現 ・高度情報・通信システムの購入	3 2 3 1
土地の一体化、総合的活用の推進	・一体的な整備と管理	3	・土地の高度な有効活用の実現 ・一体的・総合的な管理体制づくり	1 2
	・自動車交通処理への一体的対応	3	・西2丁目～西5丁目間を連絡する自動車動線の確保 ・自動車誘導への共同対応	3 3
	・歩行者交通処理への一体的対応	3	・地下街との一体的な接続と連続性の確保 ・地上、上部階の歩行者動線の連携確保	3 3
新しい交通体系整備とターミナル機能の充実強化	・都心の新しい骨格体系の確立	2	・駅周辺へのアクセス交通の地下部での処理 ・都心アクセスの実現	3 2
	・交通結束点機能の向上	3	・公共交通相互の連続性の向上 ・JR・地下鉄・バスターミナルを結ぶ判りやすく快適な歩行者ネットワークの形成	3 3
	・交通の混雑・への対応	3	・交通混雑を増長しない交通動線処理策の実現	3
	・南口・北口の交通機能の役割の見直し	1	・人の広場としての出口駅前広場の実現 ・バスターミナルの移転・再配置の実現	3 3
	・周辺を含めた快適な歩行空間の整備	3	・地下街の再編・再整備による南北一体の歩行者動線の形成 ・地上・地下・空中を結ぶ立体的な歩行者空間づくり	3 3

表３．ワークショップの意見数・分類項目別集計

	造形	利便性	印象	文化性	建設	批判	その他	計
第1回	47	18	34	30	17	17	3	166
第2回	78	45	56	46	38	40	12	315
第3回	74	120	62	11	32	64	11	374
計	199	183	152	87	87	121	26	855

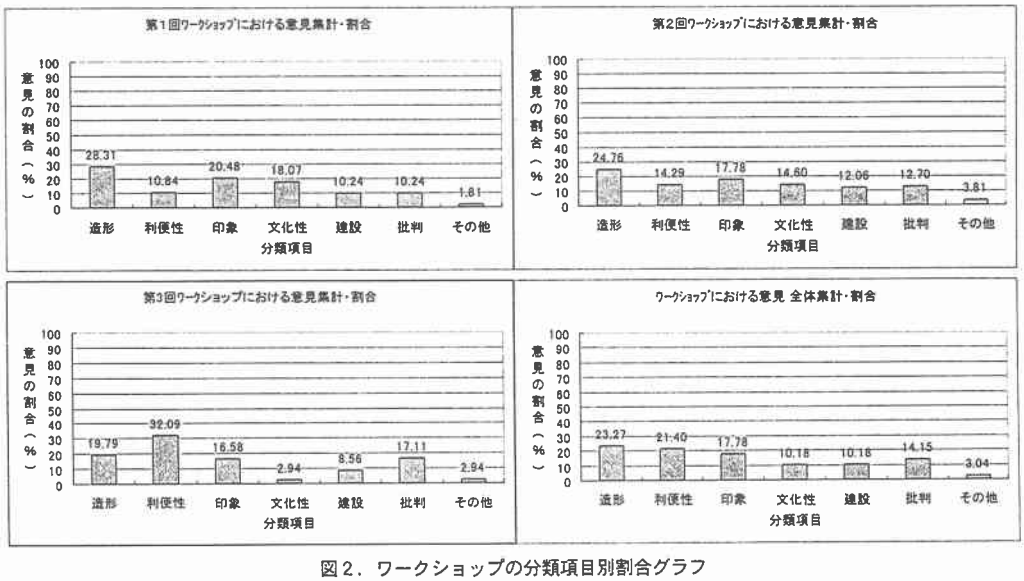


図２．ワークショップの分類項目別割合グラフ

7．ワークショップによる提案の分類

ワークショップでの提案の分類は、住民が駅と駅周辺まちづくりに対していったい何を望んでいるのかを明確にするため行なった。意見は多種多様である。ここで、「駅らしさに関する研究」[8]で用いた４項目を用いて分類を行なう。しかし、分類には限界があり、十分とはいえない。ここで、分類を行なうことのできない案を「駅らしさ」である観念空間と「公開ワークショップ」である概念空間の差と考えることができる。ここで、分類不能の項目について、KJ 法とブレーンストーミングを用いて解析をした。その結果、その内容から、「建設」、「批判」による項目に区分することができた。

8．おわりに

分類・集計の結果からそれぞれの行われたワークショップについて考察する。

第１回目　テーマ：「市民活動の拠点」　…駅と駅周辺全体的なバランスや建物のデザインなど造形についての意見もみられたが人の交流や知恵･文化の集積、人に対してのやさしさ、心地よさ、バリアフリーの配慮など文化性、印象を重視した空間を求める意見が多い。テーマどおり建設的な意見は市民参加･市民活動がほとんどで市民への情報公開を求める声も聞かれた。

第２回目　テーマ：「広域的な拠点」…この回のワークショップは様々な角度から意見を募ったものであり集計したデータも他２回と比べ平均した値を取っている。多彩な意見の中で市民からみた街をつくる価値や実際の負担と効果について論じられているものが目につき建設的な視点が強い。

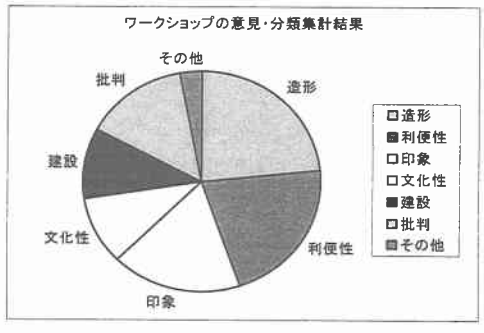
第３回目　テーマ：「交通ネットワーク」…札幌駅を取巻く交通についての意見は、大部分が利便性についてである。便利さ、移動のし易さ、交通機能のスムーズな連携を求める意見がある中現在の交通機関に対して不満や批判をいう意見も多い。

分類の結果、図３の円グラフの通り「駅らしさ」についての４項目、造形、利便性、印象、文化性に大部分の意見が分類される。ここで４項目いずれにもそぐわなかった意見を分析すると建設的な意見、批判問題提起、その他に大別される。ワークショップ全体の意見を造形、利便性、印象、文化であらわすことのできる「駅らしさ」と先程まとめた「ワークショップ」の２つに分けることができる。

ここでこのことから、「駅らしさ」である観念空間、「公開ワークショップ」である概念空間の差としては、「建設」と「批判」があげられた。一考察としては前者が規範性を示すのに対して、後者は建設を行なう者の立場からの提案である。この認識の差がこのような結果を導いたと思われる。

今後の展望としては、本研究では研究の仮説の検証を行なうまでにはいたっていない。そこで、この認識の解明を行ない、仮説の検証をできればと考えている。

図３．　ワークショップの意見・分類集計結果



＜参考文献＞

1）公開ワークショップ　札幌市周辺のまちづくりを考える　記録誌　1997．3

2）広辞苑　第４版　新村出　岩波書店

3）西洋哲学史　再訂版　岩崎武雄　有斐閣　1975

4）風土工学と空間の思想　桑子敏雄　日本感性工学会　風土工学研究部会　1999

5）街路空間デザインゲームの開発に関する研究　志村秀明、佐藤　滋　第33回日本都市計画学会学術研究論文集　1998．11

6）広域的なまちづくり方針策定におけるワークショップ参加が中学生に及ぼす影響－千葉県印旛郡印旛村を事例として－　柴田　久、土井良治、土肥真人　1999年度第34回日本都市計画学会学術研究論文集　ｐｐ25～pp30　1999．11

7）都市設計の思想とグローバリズム　桑子敏雄　都市計画221　1999Vol．48/No.4

8）鉄道駅における「駅らしさ」に関する研究　上浦正樹、臼井幸彦、高井真希子、竹澤晋一　第54回年次学術講演会講演概要集　1999