

紫川を利用した新都心づくり

～マイタウン・マイリバー整備事業による都市再生～

北九州市 正会員 関川進太郎

(株)ジオスケープ 正会員 須田清隆

1. はじめに

北九州市は、斜陽化した重厚長大産業からの発展的脱却を目指して、昭和 63 年に「北九州市ルネッサンス構想」を策定した。その構想のなかで、小倉中心部を都心と位置づけ、200 万都市圏の中核に相応しい、美しく安全でやすらぎのある、だれもが住みやすいまち、さらには経済や市民活動、地域交流などの活発なにぎわいのあるまちづくりを進めている。

本報告は、行政・民間・市民が協働して展開した先駆的な都市再生の取り組みについてまとめたものである。

2. 紫川マイタウン・マイリバー整備事業

建設省(現国土交通省)は、昭和 62 年に「良好な水辺空間を創出し、安全で潤いのある街づくり」をコンセプトとし、河川・都市・道路・住宅の四局の横断的な連携により河川、道路、橋梁、公園の都市基盤整備を行い、あわせて周辺市街地と一体的にまちづくりを行う「マイタウン・マイリバー整備事業(以下MM事業と略)」を創設し、昭和 63 年に本市の紫川が東京都の隅田川、名古屋市の堀川とともに全国に先駆けて、対象河川として指定された。

紫川 MM 事業では、紫川下流部の約 170ha の区域の河川、道路、橋梁、駐車場、公園、公益施設等の公共事業を行い、魅力ある都市基盤を整備することにより民間活力を誘発し、「水景都市」として地域の個性と魅力を持つ新しい都心づくりを目指した。(図-1)

3. 紫川を中心とした新しいまちづくり手法

3-1) 特徴ある事業手法

この事業の特徴は、従来の縦割り行政の垣根を取り払い、横断的な事業体制を構築することにより効率的かつ効果的な事業の実施を可能としたことである。

(1) 河道の拡幅による河川改修

紫川下流では、戦後まもなく数多くの建物が川にせり出して建てられていた。これらを治水、防災、衛生、汚濁防止などの面から S43 年より 12 年かけ移転させたが、計画流量を流すためには更に広い河川断面の確保が必要であった。一般に市街地を流れる都市河川の改修では、ともすれば用地買収などで、数十年の歳月を費やしてしまうことがあり、通常は背の高い堤防の築造により河川断面を確保することが多い。しかし、紫川では、河川改修事業と市街地再開発事業等を一体的に行うことで、用地の確保が可能となり、堤防を高くせずに河川の改修を行うことができた。例えば、下流部で最も川幅の狭かった常盤橋付近では、59m から 89m と 1.5 倍もの河道拡幅を行ったが(図-2)、こうした拡幅による改修により、高い堤防で川とまちとを分断することなく安全でアメニティ空間としての広がりのある「水景都市」の創出に向けた土台づくりを行うことができたといえる。

(2) 都心における交通システムの再構築

小倉中心部では、街路網整備の遅れや路面電車の通行によって、道路の混雑や安全性が大きな問題となってい



図-1: 紫川 MM 事業(白点線に囲まれた地区)

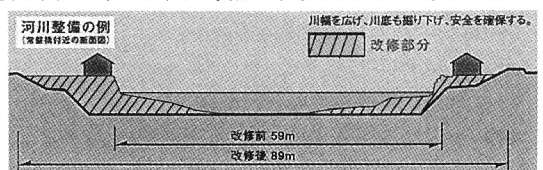


図-2: 河川改修断面

ため、昭和 46 年 9 月に一方通行規制を実施した。この規制は、都心の交通問題の解決にかなりの効果をあげたが、その後、一方通行自体がわかりづらいことや迂回を余儀なくされることから、都心部そのものへの流入が減り、活性化を阻害する要因となっていた。

そこで、MM事業等では、緊急の課題である治水対策と都心部の交通体系づくりを目的に 10 橋に及ぶ道路橋の架け替え、拡幅をはじめとする街路網の整備、歩道の整備、交差点の改良、駐車場の整備及び路面電車の廃止を行うことで、一方通行規制の解除に踏み切るなど、都心における交通システムの再構築を行った。その結果、交通混雑や安全性の低下を招くことなく、都心へ流入する車両のスムーズな処理をすることができ、再び都心に活気を取り戻す道が開けたのである。

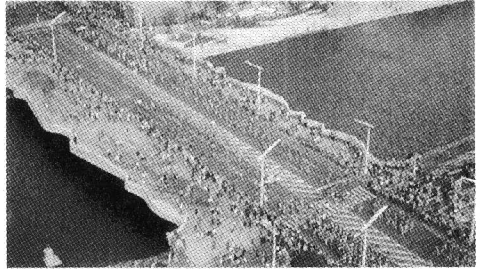


写真-1：わっしょい百万夏祭り「太陽の橋」

さらに、これらの橋梁は、従来までの車両交通をスムーズに通行させる機能だけではなく、これまで川で分断されていた東西ゾーンの歩行者流動を促進し、さらには祭りなど市民の活動の場としてにぎわいのあるまちづくりにも貢献している。(写真-1)

3-2)官民一体となった取り組み

従来の河川事業では、河川と民地の用地境界で空間が分断され一体的な水辺整備を阻害し、魅力を半減してきたことが問題であった。しかし、紫川MM事業では、ふれあいとにぎわいのある水辺を目指し、官が主導の河川事業と民が主導の市街地再開発事業等を一体的に進め、総合的な土地利用により双方の空間を効果的に活用することができた。これにより魅力ある河畔を活かした商業空間の整備が可能となり、これまで川に背を向けてきた建物も川に顔を向けるようになり、水辺の美しさとにぎわいを持つ「清流紫川の水景が味わえる都市」を創出することができた。

3-3)総合的なデザイン監理 —市民参加の計画づくりから市民参加のまちづくりへ—

河川拡幅に伴い短期間に架け替えられる延べ 10 橋にもよる橋梁は、火、石、水鳥、風、太陽といった自然の態様をデザインコンセプトとした総合デザイン監理が行われた。

橋梁の総合デザイン監理の特筆すべき点は、先行して架け替えられた橋梁に対する市民の評価を残りの橋梁のデザインに反映させるなど柔軟に対応したことである。その結果、水辺に立ち並ぶ建築物などの周辺環境と共存した橋梁群は、北九州市民が親しみを持つランドマークとなっている。

これらの総合デザイン監理や紫川MM事業の整備構想策定時の市民アイデアの反映は、完成した施設に対する市民の愛着を深め、さらに市民のまちづくりに対する意識の向上にもつながってきている。

また、高齢化社会に向けて、市民のまちづくり意識のなかには福祉に対する要望も多かった。そのため、小倉都心においては、河川や街路の段差解消、エスカレータ等の設置などのバリアフリー化を進め、さらに文化都市として高齢者、障害者が安心かつ快適に都市生活を享受できる、ユニバーサルデザインを実現した。

4. おわりに

紫川 MM 事業では、川を“まちを分断する阻害要因”としてではなく、“まちづくりの軸”あるいは“まちづくりの表舞台”として捉えたことにより、河川、道路、市街地整備を連動させ、短期間に一体的な整備をすることができた。また河川や道路などの公共事業費約 900 億円に対し、その数倍に及ぶ再開発事業や民間建築などの民間開発を誘発するなどの効果をあげている。本事業は、施設整備などハードな事業だけではなく、良好なまちづくりを推進するための地区計画や都市景観整備地区の設定、市民団体である「紫川会議」の活動などソフトな事業も組み込まれており、市民一人一人が計画当初よりまちづくりに携わったパブリックインボルメント(PI)の先駆的な取り組みでもあった。

この 100 万都市における既存市街地の再生には多くの困難があったが、これまで述べた新しい取り組みにより、紫川の自然と都市的魅力が共生した「水景都市」の実現と新都心づくりの推進に大きく寄与した。紫川MM事業で実践したこれら新しい取り組みは、今後の都市再生事業のあり方を示す一つのモデルケースになるものと考えている。

参考文献：紫川マイタウン・マイリバー物語(北九州市建設局)