駅前広場から地方都市の再生を考える―九州支部主催シンポジウム

黒瀬 武史　九州大学大学院 教授

1. まちあるきによる空間変容の体感

シンポジウムの開催に先立ち，佐賀駅前広場，駅から SAGA アリーナへと続く「サンライズストリート」，そしてアリーナ周辺を巡るまちあるきを行い，空間のスケール感や歩行者の視点での劇的な変化をリアルに体感することができた。かつて車中心だった空間が，どのようにして「歩きたくなる道」へと変容したのかを実地に確認したことは，その後の議論において具体のイメージを共有する有意義なプロセスとなった。



佐賀駅南口広場のまちあるきの様子

2. 駅前広場を起点にしたハード・ソフト一体の都市再生戦略

佐賀市経済部の西洋徳副部長は，基調講演のなかで SAGA アリーナによる交流人口拡大を契機とした，駅周辺から中心市街地への「南北軸」の強化戦略を詳述した。

(1) 駅前広場の刷新と民間ノウハウの導入

かつての駅前広場は 1976 年に整備された「車中心」の設計であり，交通動線の輻輳や歩行者空間の欠如が課題であった。今回の刷新では，南口の駐車場やタクシープールを西側に集約し，駅正面にフラットな交流広場を創出した。広場には張弦構造を採用した軽量な大屋根が設置され，圧迫感を抑えつつ雨天時のイベントも可能な環境が整えられた。特筆すべきは，JR 九州管内の駅前広場で初となる指定管理者制度（佐賀テレビグループの民間運営）の導入である。これにより，年間 85 回のイベント開催や年間 300 件を超えるキッチンカー出店など，行政直営では困難な日常的な賑わいと，柔軟な空間利用が実現している。

(2) 車線削減と歩行者優先の行動変容

駅からアリーナへと続くサンライズストリートでは，4 車線から 2 車線への大胆な車線削減を断行した。渋滞を懸念する住民に対し，20 回近い地元検討会と社会実験を重ねて丁寧な合意形成を行い，歩道を 3.5m から 5.5m へと大幅に拡幅した。歩道沿いには，空き家を改修した交流拠点「サンライズボックス」や，沿道事業所と連携した「トイレシェアリング」，ベンチ，植栽が配置され，歩行者が滞留しやすい仕掛けが重層的に施されている。また，アリーナ利用者に中心市街地の駐車場利用を促す施策では，利用者の約 7 割が徒歩を選択しており，沿道店舗での消費を促すといった歩行者優先の行動変容も確認された。

3. 駅前広場を起点とした九州の地方都市再生への展望

筆者が司会を務めたパネルディスカッションでは，基調講演を起点に九州の小規模駅の再生や駅と街の関係について多角的に議論された。

(1) 地域のポテンシャルを引き出す「ekinico」プロジェクト

JR 九州工務部整備課長の福田氏は，無人駅や小規模駅を地域拠点として再生する「ekinico（エキニコ）」プロジェクトを紹介した。代表例である南久留米駅では，使われなくなった駅事務室をシェアキッチンへ改修した。JR 側が初期投資を負担し，日替わりで地元の飲食店が出店する仕組みとすることで，事業者の参入障壁を下げ，リスクを分散している。さらに，久留米大の学生や地元コミュニティセンターと連携し，マルシェやイベントを定期開催することで，持続可能な賑わい創出に成功している。この取り組みは，大規模開発が困難な地方のローカル駅において，駅のポテンシャルを再発見し，地域に豊かな時間を提供する有力なモデルとなっている。

(2) 都市の骨格づくりと駅前広場の本質的価値

佐賀大学有馬教授は，英領ノッティンガムの事例を引き合いに，駅から徒歩圏内に目的地と質の高い歩行空間を配置する「都市の骨格づくり」の重要性を説いた。会場からの質疑では「なぜ駅前広場から始めるのか」という問いに対し，登壇者からは，駅は街の「顔」であり，車社会であっても「なくなっては困る場所」として市民の潜在的な想いが集まる場所であることが強調された。整備後の佐賀駅広場に中高生が自然に滞留するようになった事実は，適切な空間さえ提供すれば，人の活動は必ず顕在化することを示している。

(3) 展望

本シンポジウムを通じて，駅前広場は単なる交通結節点ではなく，「街の魅力を発信するリビング」であり，そこから波及する歩行空間の質向上が民間投資を誘発し，エリア価値を高める起点となることが共有された。成功の鍵は，ハードの整備に加え，民間ノウハウによる柔軟で「寛容な空間管理」を行い，地元のプレイヤーを発掘・育成する視点にある。佐賀駅周辺の挑戦や JR 九州の新たな取り組みが，駅前を起点とした全国の地方都市の再生の一助となることを願う。