

## 第6回徳山駅周辺デザイン会議録

日時 平成22年2月23日(火) 14時00分～16時30分

場所 市民交流センター講座室(徳山駅ビル3階)

出席者 徳山駅周辺デザイン会議委員 13名

篠原 修	政策研究大学院大学 教授
内藤 廣	東京大学大学院工学系研究科社会基盤工学 教授
羽藤 英二	東京大学大学院工学系研究科都市工学 准教授
工藤 洋三	徳山工業高等専門学校 教授
藤井 英雄	徳山商工会議所 会頭
俵 義紀	徳山商店連合協同組合代表
枘田 晃央	徳山商工会議所青年部 青友会 直前会長
黒神 欣生	新南陽商工会議所 青年部 直前会長
佐伯 英男	周南市身体障害者団体連合会
大山 政男	周南市徳山自治会連合会 副会長
村越千幸子	(社)山口県建築士会徳山支部 支部長
福原 和子	周南市母子保健推進協議会
野村 正純	周南市中心市街地整備部 来年度部長

オブザーバー 4人

芝田 大作	山口県 土木建築部 都市計画課
石田 明	山口県 周南土木建築事務所
田中 博	山口県 周南港湾管理事務所長
宗正 豪記	山口県 周南警察署交通課長

欠席者 3名

和田 崇	徳山大学 講師
藤田 希臣	(社)周南青年会議所 副理事長
国富 晃	徳山地区地域審議会 会長

事務局 周南市中心市街地整備課

有吉次長、中村補佐、兼重係長、野村係長、川口主査、丸子主査、山本主査  
都市づくりパブリックデザインセンター(udc)

佐々木(アトリエ74建築都市計画研究所)

小野寺(小野寺康都市設計事務所)

南雲(ナグモデザイン事務所)

神林(内藤廣建築設計事務所)

加藤(都市づくりパブリックデザインセンター)

傍聴者 10名

事務局: みなさん、こんにちは。定刻となりましたので、これより第6回徳山駅周辺デザイン会議を始めます。委員の皆様にはお忙しいなか、ご出席いただきまして、ありがとうございます。私は周南市中心市街地整備課・野村でございます。さて、最初に事務局より報告がございます。これまで徳山地区地域審議会 会長 中村俊孝様に委員を務めて頂きましたが、このたび、国富 晃様に交代されたので、ご報告申し上げます。今後ともよろしくお願ひいたします。また、和田委員、藤田委員が欠席でございます。次にお手元にお配りしております資料について確認させていただきます。式次第、座席表、資料1、A4判でございます。資料2、A3判でございます。資料3、A3判でございます。資料4、A3判でございます。ご確認いただけましたでしょうか。資料がないようでしたら、事務局までご連絡をお願いします。

篠原会長: みなさん、こんにちは。この間シンポジウムをやったんで、なんか昨日のように思います。今日もよろしくお願ひします。一言だけ。実は昨日、札幌から車で一時間ぐらゐの所の平取というところに行ってきました。日高山脈の麓です。アイヌの文化を活かした街づくりということで、やっています。想像できないと思いますけれども、昼間で気温0度でした。それで、今日、コートを着てきたんですけど、場違いでした。考えてみれば、日本の国というのは、冬が特にそうですけれども、誠に広い国土だなと思いました。で、つくづく思うんですけれども、瀬戸内海の豊かな、のんびりした、ゆったりした気候風土をいかした街づくりとは何かなと思うんです。恵まれたところですが、恵まれた条件を如何に上手く活かしてやっていくのが課題だと思います。今日は最終的な決定ではありませんけれども、今まで議論してきた、駅前広場とか、自由通路とか、照明に対する議論もちょっとありますけれども、デザインチームがどんなことを考えているのかというのを説明いたしまして、皆さんの意見を頂いて、まあ、簡単に言うと、ここで生活している方々の何を誇りに思っているか、何に対して愛着を感じているのか、意見を伺って、今後の、これからのデザインに活かしていく、ということです。よろしくお願ひします。簡単でございますが、それでは、お手元の議事次第に従って、2時から4時ごろ目処だと思いますけれども、時間的には余裕がありますので、時間にこだわらず議論して頂きたいと思ひます。それから、先ほど言い忘れましたけれども、資料にもありますように、シンポジウムでは随分人が集まって、それにも増して驚いたのが、アンケートに答えて下さった方が非常に多いということです。市民の皆さんが、賛成もあれば、不満な点もあるんでしょうけれど、如何に関心を持っているということを感じました。それでは、議題に入りまして、前回のシンポジウムの説明の方からお願ひします。

事務局: 改めまして、皆さん、こんにちは。中心市街地整備課の中村と申します。よろしくお願ひします。座って説明させていただきます。お手元に資料1を配布しております。シンポジウムの概要、先日行われました第二回徳山駅周辺まちづくりシンポジウムの概要をお示ししております。篠原会長から説明がありましたけれども、一番下にですね、参加人数、約300人、そのうち、アンケートに回答して頂いた方が95人。このように多くの方に関心を持って頂きましたので、その結果についてご説明したいと思ひます。まず、「駅ビルにはどのような施設が必要か」という設問に対する主な意見としましては、地域の特産品、日用品、お土産などを販売する商業施設、レストラン、カフェ、居酒屋、ファミレスなどの飲食店、電車待ちをする場所、くつろげる場所、人と出会える場所など憩える施設、病院、休日診療所などの医療施設。人と触れあい、本と出会って、心が豊かになるような、堅苦しくない、くつろげる図書施設。市役所のサテライト機能、主要部分。商工会議所などの公共施設。集会所、多目的ホール、音楽ホールなどの交流施設。託児所や子育て支援施設。ATM。銀行。あるいは、銭湯。駐車場。駐輪場。展示場やギャラリー。そういったことが具体的に提案されています。また、

抽象的な意見としましては、行くと楽しい施設、年寄りに優しい場所、眺めの場所、子供が集まれる場所、シンボリックなもの、おしゃれな空間、人々を出迎える施設、長期的な運営に耐えられる施設、個人個人の思い入れが持てる施設、商店街と一体的になれるような施設、などが提案され、また、現在の機能が充分活用されているので、この機能を残しつつ、何が必要かを検討する必要がある。という意見も出されています。新駅ビルの施設内容、デザインにつきましては、これらの意見を参考にしながら、今後詳細に検討したいと考えています。次に、徳山駅周辺整備事業全体に対しても多くの意見や感想を頂きましたので、主なものを紹介いたします。空き店舗の活用など中心市街地の活性化が必要、無料の駐車場やそのシステムの構築が必要、交通結節点として利便性に優れた駅として欲しい、早期の事業着手と完成が第一である。橋上駅舎とする必然性があるのか、また、在来線側の改札口は残して欲しい。車社会の中で買物がしやすい街が求められている。歩いて暮らせる街が本当に実現するのか。タクシープールはこの位置は適当ではない、台数も多すぎる。現在の地下道の階段は高齢者には不便。駅は重要な交流の場、費用に値する集いの場として整備して欲しい。活性化には人の力が必要なので、それを支援することが必要。経年変化を楽しめる場として欲しい。特に樹木は四季折々の感動を享受できるものにして欲しい。このデザインと事業費とはバランスが取れているのか。太陽光発電を活用するなど、サイクルコストを考えた計画として欲しい、などの意見が出されています。今後は、基本設計、実施設計と進めていくなかで、あるいは、中心市街地の活性化を考えていくなかで参考にしたいと考えています。なお、シンポジウムの内容とアンケートの集計結果につきましては、整理が出来次第、ホームページで公開しますので、ぜひご覧になっていただきたいと思います。以上で、シンポジウムのアンケートの報告を終わります。

篠原会長: ありがとうございます。これについて、質問、ご意見ございますか。よろしいでしょうか。それでは、2番目に移りまして、駅前広場の基本設計について説明をお願いします。

udc : 小野寺都市設計事務所の小野寺です。よろしく申し上げます。お手元にあります資料の2番をご覧下さい。まず1ページ目に北口広場のコンセプト、考え方、南口広場のコンセプトということで文章が整理してございまして、2ページ目がその北口と南口の全体像、真ん中に南北自由通路がございまして、駅を含めた駅周辺の平面図を載せてあります。3ページ目と4ページ目は、北口駅前広場の計画案として、前回、交通広場に関してはおおよその方向性を議論して頂きましたので、主に市民広場側といいますが、歩行者空間のデザインについて、2案お持ちしました。5ページ目が南口の駅前広場の平面図を載せています。今日は、歩行者空間のご議論を頂くんですけども、参考となる資料としまして、舗装とか噴水とか、具体的なものを提案させていただきますので、そのイメージを6ページに写真を載せています。ただ、これは写真だけだと判りにくいと思いますので、後からパワーポイントで改めてご説明申し上げます。7ページ以降は、バスシェルター、ベンチ等のストリートファニチャーという形で具体的なデザインをご提案申し上げますので、これも改めて、図面とパワーポイントをあわせてご説明をしたいと思います。それでは、1ページにお戻りください。書いてある文書を長々と読むことはしませんが、ポイントだけご説明申し上げます。北口駅前広場のコンセプトとしまして、「まちをつなぎ、人がつながる、活性の広場」を仮としております。本年度最終のデザイン会議ですので、本当は仮とせずに「これでどうだ」という提案をしたかったのですが、北口広場に関しましては、皆さんが納得できる、メディアにもきちんと載せても良いだろうというような納得のいく言葉にしていくことが大事だろうということですが、残念ながら、そこまで私自身が至らなかったものですから、仮という形にさせて頂いています。2点目には、「まち」と「人」と

というのがテーマになるかと思えます。そして、まちが活性化していくという。駅中心に発信して、都市全体が活性化していくという起爆剤になるというのが重要なポイントかなと思っています。南口に関しましては、やはり業務地区の正面口ということで、工業主体とした業務地域なんですが、重要なのは、デザイン的にはハイテクとかテクノスケープになるかとは思いますが、その中でも、生きている実感とか、人間らしさとか、徳山らしさと言いますが、周南らしさかと思えます。先進性の中にも人間らしいニュアンスをデザインしていこうと。これが北口広場に関しては、さらに特に、一歩強く、人間らしさ、親しみやすさが重要になってくるだろうと思っています。北口広場について概括をご説明申し上げます。まず北口広場についてなんですけれども、できるだけ緑を多く入れようと考えました。緑を入れるんだけれども、開放的に視線が通る。既存も、北口駅前広場は4本の樹木、イチョウがありますけれども、こういったものも残せるものは出来るだけ残していこうと考えています。それから、できるだけオープンスペースを広く取りましょうということをご提案申し上げておまして、それから、東口には、特に水をいれましょうと。3ページ目、4ページ目にですね、A案、B案がございますけれども、東口広場に関しては、水を落とせば広場になるような水施設を提案しております。A案は少し細長い形で、B案は東側の方を主体とするような形で提案しております。それから、東口広場のさらに東ですね。みなみ銀座通りとの手前のところにある小広場、敷地形状的に小広場が出来てくるわけですが、この広場はみなみ銀座通りを含めた商店街との連携が非常に重要だと考えています。ここは人が集まって、集散するような拠点となることが重要だろうということでデザインを重視しています。今日この後、歩道舗装についてご提案申し上げますのですが、一つ先にご説明をしたいのはですね、1ページ目の真ん中下辺りに書いてありますが、前回、「身体障害者用駐車場がもう少しとれないか」というご意見を頂きました。歩道に乗り入れて停車しようとも考えたりしたのですが、結局のところ、歩道に乗りあがると、歩道幅員が狭くなるし、動線的にも問題かなということもあって、一旦は元に戻して別のところに、西側に駐車場に計画しているのですが、こちらに検討しています。主なところは以上ですが、具体には図面をご覧になって頂きながら、改めてご説明をさせて頂きたいと思えます。それではパワーポイントで説明させて頂きます。

参考イメージとしてお持ちしました。まず、北口の広場からご説明申し上げます。A案とB案をお持ちしました。先ほど申し上げましたが、身障者の駐車場を歩道の中に取りれないか考えたのですが、点字ブロックが入ってきます。それから、駅ビルに近い所に取るとすると、歩行空間が狭くなるし、動線的にも障害になるかなということで、この中で何台も取っていくのは難しいのかなと考えております。一旦は、身障者用を元の位置に戻しました。それで、こちらに考えております駐車場に改めて複数台の身障者駐車場を取れないかということで検討中でございます。

それでは、A案とB案についてご説明申し上げます。A案はですね、ポイントは駅ビル前に、前回は細長い形で、三日月型のボードデッキをご提案申し上げましたが、これについて、もう少し拡充してはどうかということでご提案をしております。ボードデッキは大きな屋根が付いた駅ビルの下に、人の賑わいを作るうえでは、温かみのある、足ざわりの良いボードデッキがかなり広くあると随分と賑わいが出てくるのではないかと思います。そのデザインが一部伸びてきて、東側の小広場と絡んでくるというデザインです。こちら側にも樹木をとって、出来るだけ樹木を足しました。交通ロタリーの中にも可能な限り緑を入れました。この緑はですね、街路樹からすると微妙にずれています。街路から見ると、樹木がずれて重なって、より緑が多く見えるように、緑の向こうに駅ビルが浮いているようなデザインです。先ほど、申し上げましたイチョウの木を4本残しましょうとい

うのは西側でございます。実は5本あるんですけども、5本目は横断歩道とぶつかりそうなものですから、最低限4本は残そうと。ただし、4本残すところにバスシェルターが付けられないのですね。幸い、このバス停に関しては、交通ロータリーに比べたら、頻度的には少ないものですから、緑の方を優先するというので、シェルターを無しで樹木の保全を前提にしております。それから、水景なんですけれども、路面から水が吹き上がる水景はここにございます。それにベンチとか樹木とかが絡んできます。こういった形でベンチと水景が出てくると、こちらの広場に関してましては、低い弾道で飛ぶ噴水を考えてございます。それから、ちょっと話しが飛ぶようですけども、前回からずっと話しが出ている参考となる事例として日向の駅前広場がこれでございますが、日向は駅前広場の横に市民広場という緑地空間をとっております。今現在勘定しますと、北口広場の歩行者空間、この空間の面積を足し合わせると、面積的には日向に近いスケールが取れています。これだけまとまってはいいませんが、かなりこれに近い、匹敵するぐらいの広場空間が取れている。しかも、それが、東側に出ましたので、商店街に近い側に人間的な広場が取れたということをお願いされたいと思います。少し、舗装とか、ストリートファニチャーについて説明をさせていただきますが、今の周南市は市内に土地の石、材ということだと瀬戸内産の御影石。白御影石がかなり色々なところに使われています。極めて質が高い石なんですけども、駅前の賑わいからすると少し堅いかもしれないということで、それ以外のアイデアをして、先ほど説明した日向の駅前に関してはですね、全部レンガです。赤レンガではなく、アースカラー、土を焼いたような優しい色のレンガです。透水性のレンガです。こんな考え方もあります。色合いはこれからの話しですけども、必ずしも周南だから、徳山だから石かという、そうでもないのかと思います。ちょっと色々な例をご紹介します。今回は駅ビルの前に、ボードデッキを提案してございます。ボードデッキと歩道舗装の組み合わせってどんな感じなんだということで、これは同じ宮崎県の南の日南市で作った広場空間です。これはボードデッキです。これもボードデッキです。ボードデッキと舗装が一体、同じレベルになっています。この場所は使い分けがされております。広場は主にはレンガなんですけれども、メインがレンガです。真ん中の人が多く賑わいイベント的な空間を少し色合い、トーンを落としてレンガを入れました。これに、ボードデッキが絡んで、イベントとかすると、ここでフリーマーケットをやってみたり、こちらでお祭りをやってみたりという使い分けがされています。ここにデッキ空間を作ることによって、同じレベルなんですけれども、色々な使い分けができる。今回の提案は、駅ビル前にですね、もちろんレンガは優しい感じなんですけれども、さらに優しい木を前面に入れてはどうかという提案でございます。それで、広場空間としてレンガなり、石なりが入ってくる。ただ、日南の場合は、日南は杉の国なので、ボードデッキも実は防腐処理とかを考えた上で決断して、杉で作っています。さすがに地場材、山口県は杉もケヤキも色々な材がありますけれども、これは、姉妹都市の、南米のブラジルの国がイペ材の供給地ですから、イペ材が使えるかなということです。イペ材は良く知られているところだと、横浜の大栈橋というフェリーターミナルに使われています。非常に固い木で比重が0.9以上ありますので、ほとんど水に沈みそうなくらい重い堅い材です。非常に耐久性が良く、防腐処理が不要で、腐らない。でありながら本物の木でございますので、こういったものを駅ビルの前に使うという手もあるからなと思っています。

次に噴水の話をして頂きたいと思います。東口広場に路面から直接吹き上がる噴水をということで、そういった噴水は今日色々出てきていますけれども、例えば、こんな風ですよ。フランスの例ですけども、水を落とすと広場になるようなものです。これは極めて簡単にグレーチングから水が吹いている形になっていますけれども、もう少し穴を小さくすることもできますし、いろいろな

ディテールが考えられます。ポイントは、水が出て潤いがあるけれども、これを落とすと広場になりますよと。あるレベルから向こうはグレーチングを切っておくことによって、水がそっちには行かないという造りで、東側の水景を提案していくとお考え頂ければと思います。では、小広場について説明いたします。まずA案の小広場なんですけど、右側にスケッチがございましてけれども、これはどんなイメージかと申しますと、水は入れましょうと。ただ、広場の賑わいが主体となるような形での水の造り方っていうのがあるのではないかと。つまり、周りが見回せて、音やマイナスイオンは広がっているけれども、これ自身が主役ではなく、むしろ周りの建物、駅ビルだとか、人間の賑わいが引き立つような水の演出の仕方があるのではないかと。ちょっと規模が大きいのですけれど、参考となるのが、リヨンですけれども、ここに噴水がございまして。これは、両側から水が出ている結構大きい噴水なのですけれども、雰囲気は多少お解り頂けるのではないかと思います。こんな感じですね。水の周りに人が居るのですけれども、水の向こうに居る人の動きが見える、子供たちも手で触ったりして喜んだりしています。対岸を見るとこんな感じです。向こう側の風景が水を介して見ることによって、賑わいはあるけれども、ある程度落ち着いた、そして、周りが良く見渡せるという水の作り方があると思います。ここまで大規模ではなくても、コンパクトにディテールを丁寧にし、東口の小広場にデザインをすることは可能ではないかと、そんな提案がございまして。

B案はですね、今の噴水をさらに低い形でもってきて、水を流してはどうかかと。こちら先ほどと同じで噴水を止めれば、全部広場になります。こうゆうところにはグレーチングが切っていて、ここから先は水がこぼれないという作り方です。噴水を落とすと広場になります。東側のメインのところは水を入れてもこうゆう作り方が基本かなと思います。これがB案です。B案はですね、ボードデッキがちょっと前回提案したよりも狭くなっています。これは、A案とB案で差を付けている。議論のネタにしておこうと思ってあえてコンパクトにしています。

では、続いて舗装の話をして頂きたいと思います。前回、羽藤先生からのご提案だったと思うのですけれども、ロータリーの中は単なるアスファルトではなく、ここもデザインして、全体を一つの広場になるように調和することができるんじゃないかというお話があったと思います。仮に、車道をどうデザインするかということで幾つか資料をお持ちしました。何度も恐縮ですけれども、これが日向の駅前広場です。舗装はレンガなのですけれども、車のロータリーの中がどうなっているかという、停車スペースを小舗石で回して、通行部分をアスファルトにしています。こうすると、通る車と止まる車がどうゆう区別なのかが一目瞭然なので、非常に使い易いです。問題は、小舗石を使うと、駐車場もデザインをしてございましてけれども、こうゆうところがザラザラして、デコボコして乗り心地が悪いんじゃないかという懸念がおりかなと思いますけれども、実際、駐車場に入ってくる時、車は低速走行して停まると思って入ってくるものですから、日向の場合はクレームは一切ありません。よくご覧になって頂くと、かなり表面は潰れてあります。そんなにデコボコしていません。ここは停まる場所なんだとわかりますけれども、決して走行で不快だということはないと思っています。ちなみに日向では駐車場をこちら、歩道の中で取ったんですね。先ほどお話したように、北口駅前広場でもこうゆう形があるかなと思って、一旦考えたのですけれども、どうしても交通動線的にですね。徳山の場合は、ここに動線が集中しそうなものですから、ここは難しいかなという訳です。今ご覧頂いた小舗石とかを交通ロータリーの中に入れて、イベント空間とかになりやすいのですね。これが単なるアスファルトだと、こうゆう雰囲気にはならないですね。今回もロータリーの駅ビル側を部分的に、一時的に通行止めにして、イベントスペースとして使うということも考えられるのかと思います。そうすると、例えば、こうゆうことが可能です。ただ、今回、キャノピー

を提案しておりますけれども、日向は今回、徳山で提案するキャンピーよりも遥かに小さいとはいえ、相当立派なキャンピーで、イベント時には非常に有効で、日向は大雨が降る土地ですけれども、天候の心配なく外でイベントができるということで非常に評判が良いものです。

少し車道舗装の検討で、事例を紹介します。仮に停車帯を先ほどのような小舗石でやったとして、通行帯の舗装をするとどんなものが考えられるのかと。これは、松山のロープウェイのところの脱色アスファルトです。やってみてわかったんですけど、脱色アスファルトというのは、メーカーに言わせると通常のアスファルトと同じくらい強いというんですけども、どうもそんなに強くない。結構はがれやすいです。ですから、脱色アスファルトは作った時は良いんですけども、ちょっと違うかなと思います。じゃあ、石かと。石はですね、車道に敷けば非常に立派であることは間違いないんですけども、これは津和野の事例ですが、普通にやるとこうなります。どうしても、剥がれて、割れて、取り替えるのが間に合わなくてアスファルトで埋めてしまう。こんなことになりがちです。最新工法だとモルタルを使わないでプラスチックを使って、御影石を固定することは可能ですが、津和野も延長する街路をこんな形で整備して、これだと人は歩く、車も通るんだけど、車はどちらかという遠慮して、それからモルタルを使っていませんので、ぜんぜん壊れない。観光バスが載っても平気なんですけど、ここまでやるのかという所です。値段もかなりはりますので。良いのんですけども、コストバランスを重視しなければならないので、これは参考に見て下さい。我々としては、ここまではやらなくても良いのかと思っていて、例えば、これは、半たわみ性舗装です。石を貼ったみたいになっていますけれども、実は、舗装材を打ってから、カッターで目地を入れて石風にしています。参考としてはよろしくないのんですけども、こういった材料を目地無しでやるだけで、アスファルトと明らかに違って、しかも、これは耐久性が高いという。こういう手もありかなと思います。ちょっと安っぽいコンクリートみたいかなという気もするかもしれませんが、今のところ、我々サイドで検討して、これが良いのではないかなと思っているのは、次のコンクリートです。洗い出しコンクリート舗装というのはコンクリートを打ってからブラッシングしたり、洗い出すのですが、これは違って、車道舗装用のコンクリートの洗い出し舗装です。こういうものがあります。これは、福井県の勝山ということです。もともとはこんなアスファルト道路だったところを、こんなになりました。勝山は大雪が降るので、場合によっては除雪機が入るかもしれない、除雪機が入っても良いような、しかも、景観的にも風合いが良い舗装ということで洗い出しコンクリート舗装を使いました。この辺だったら、間違いなく良いのかなと思います。このときは、骨材に地場の石を使いました。このときは地場の石を使うということで、茶系統の石で、中々評判が良かったです。今回、やはり使うとしたら、地域の石を使って舗装するということは考えられるかなと思います。残りは南口広場についてです。南口駅前広場については、基本的にはベースのデザインは、北口広場の延長だと思います。つまり、同じ舗装材でいくのかなと。舗装パターンは多少違って、基本的には同じデザインでいくのかなと思います。ストリートファニチャーとか照明とかで若干ニュアンスが変わるという位がバランスが良いのかなというところで、次は、ストリートファニチャーについて説明させていただきます。

udc : ナグモデザイン事務所の南雲でございます。続けて、ストリートファニチャーのデザインを説明します。資料2の7ページをご覧ください。ストリートファニチャーについては、具体的な提案は今日が初めてなので、色々なご意見を頂いて、さらに進めて行きたいと思います。まず、ストリートファニチャーの種類ということで、そこに何種類かあげてあります。歩車道照明、シェルター、ベンチ、ポラード(車止め)、サイン等がございます。サインに関しては色々と細かい問題もあるので、今回は検

討から外してあります。照明については、少し時間が足りないというのと議論が充分ではないので、今日は資料には入れてありませんが、のちほど、参考資料ということで、照明の考え方を説明させて頂きたいと思います。

方向性としては、前回も申し上げましたが、長生きするデザイン、息の長い、質の高いデザインを作りましょうということが一番です。それと、周南市の地域性、周南らしさをファニチャーでも表現していこうじゃないかと。北口、南口がありますので、これもファニチャーで差をつけるというのが良いのではないかと。最終的には周南市しかない、周南市のオリジナルデザインを目指すというところが大きな方針でございます。最初にシェルターの検討から説明させて頂きます。シェルターはバス乗り場の面積も大きいですし、延長もあるので、不透明な素材だとうとうしくなるので、軽い素材で行ってはどうかというのが考え方です。考え方として出てくるのは、屋根材なんですけど、屋根材をガラスでいってはどうかと。そうすることで、かなり透明感のあるシェルターとなってきます。ガラスにしても、地場産業の素材と言えますので、地場の素材を使って作ると思えます。それと、基本的にはシンプルな形で目立たない、主張しないデザインを考えていますが、一つ、柱に特徴を持たせてあります。7ページの下の方に柱の絵がありますが、この柱も地場の産業からできる柱です。これを使うことによって、7ページの左側の方に写真があって、市役所と書いているファニチャーの事例がありますが、一つの柱の中に配線をしたり、雨どいを通したり、あるいはバス停なんで、ちょっとした補助用の手摺りとかを柱に絡めるというシステムができますので。それと、鉄の押し出し鋼なので非常に味わいがあるということで、シンプルではあるが素材による味わい、機能性を持たせたものにしてはどうかという提案です。スケールなのですが、ちょっとスライドの方を見ていただきますと、かなり量があると申し上げました。ずっとここはシェルターです、そして、交通島の中にも2本シェルターがあります。商店街の方にもシェルターを付けて雨に濡れずに行けるようにしたらどうかということですので、かなり量があります。今申し上げようとしたのが、全部同じサイズにするかどうかということなのです。バス乗り場の中は幅員が無いので、今、木を植える計画が小野寺さんの方から提案されていますので、若干浅めに2mで考えております。それに対して、駅から出た広場周辺、アールのところは少し奥行きがあった方が良いのではないかと。ということで、2.5mで考えています。あと、こちらの商店街、アーケードの方もです。コスト的なことも考えて、ガラス以外はほとんど同じパーツで行けるようなシステムにしてはどうかと考えております。次の8ページをご覧ください。8ページはデザインの提案ということよりも、「どうしましょうか」という思いも込めて資料を作ったのですが、スライドの方を見て頂きたいと思います。今申し上げましたシェルターは、低いシェルターですが、雨に濡れずにバス乗り場に行くために、図面でここに大きなシェルターが入っています。二つのバス停を結ぶために大きなシェルターを描いています。これはどんなものかと言いますと、バスシェルターの高さは2.5mぐらいで考えていますが、車道を跨ぎますのでシェルターの高さは4.5m必要だということになります。その資料が8ページに書いてあるのですが、バスシェルターの中から見た絵とCGで描いてあるんですが、かなりバスシェルターは目立たないようにデザインする訳ですが、そこに大きな二つの、大屋根というか、それが出てくる訳です。もちろん、「雨に濡れない」ためにはあった方が良いでしょうが、広場全体で見たときに「このスケールのものが果たして本当にあるべきか」というのは一度皆さんにもご議論頂きたいということで、資料を用意しました。ちなみに、左の写真は高知の駅前広場の例なんですけど、一番手前のが4.5mの車道にかかるシェルターの高さです。シェルターの話はそのぐらいにして、次に9ページをご覧ください。比較的小物といいますが、小さい物です。ベンチを2種類ほど描いて

あります。左のベンチはバスシェルターの中に置くベンチをイメージしています。現在のバスシェルターの中においてあるベンチは木製のものが置いてありまして、デザインしたものではないのかもしれませんが、比較的、皆さんが愛着を持って使われているという感じがありましたので、バスシェルターの中は木製のベンチが良いのではないかと思います。ただ、広場の方向性がありますので、座る方向性が一方を向くと畏まってしまうかなということで、背もたれを半分ぐらいにして、後はどちらを向いて座っても良いとか、大きな荷物だったらどんと置けるとか、そんな提案をしております。真中は北口ではなく、南口の広場を想定しています。なんとなく、プラントのパイプとか、その上に座るようなイメージです。ちょっと表情があって楽しいというイメージにしております。せっかくパイプを曲げたような形なので、そこに照明を入れることで、その機能を持つということでございます。あと車止めというのが出てきますが、特に、右側に書いてありますが、これじゃなくては駄目だという段階ではありませんが、シェルターとか、ベンチとか、照明とかとデザインテイストは揃えつつ、丈夫であり気にならないというものが必要になると思います。あと、車にとって目立ちやすさが必要なので反射材ですね。反射材をきちんと入れて、歩車道境界をはっきり示していきましょうという提案をしています。それでは、「未だまとまっていない」と申し上げた照明の話しを最後にして終わりたいと思います。まあ、周南の照明をどうするのかも大事なのですが、その前に、照明の共通認識を持って頂きたいと思ひまして、いくつか事例を持ってきましたので紹介します。これは東京の皇居の周辺の整備の時の照明デザインです。歩道照明です。次に車道照明が出てきますが、このときに何故このようなデザインをしたかという、相手が皇居という絶対的な美しい景観を持ち、また、日本の中心地でもあるということで、どんな形が良いのか随分悩んだのですが、基本的には、江戸城とか形をモチーフにするのではなく、日本の中心地としての「格」とか、「ハレ」と「ケ」の「ハレ」の表現ということで、美しい線で表現できないかということでデザインした事例です。これは、美しい線といったのはこれです。通常、柱があって、灯があるのですが、柱と灯部とアームとセットで見ても気にならないデザインにしてしまえば良いのではないかと考えています。それに、お堀とか皇居とか、「ハレ」の表現ということで飾り的なものを付けています。次は、皇居に近いのですが、四ツ谷の新宿通りというところですが、先ほどの事例もここも国道なので、かなり幅員もあるのですが、車道照明と歩道照明を分けています。先ほどは皇居ということでわりとオフィシャルな感じだったのですが、ここは商店街なので賑やかさが要だということで、一方で右側の方が歩道照明になっておりますが、これで夜の雰囲気を作っています。一方、左側の方は車道照明です。これが先ほどの皇居の照明とデザイン的に連動していくという役割を担っている訳ですが、車道照明の機能と歩道照明の機能を持つだけではなく、やはり、ここも道路の格というものがありますので、きっちり細部を作りこんでいこうということで、細かいディテールに配慮してあります。具体的に言いますと、人間の目の高さから上の辺りは鋳鉄、鉄鋳物でかなり細かい作りこみをして、手で触っても味があるというものにしてあります。上の方はパイプですが、既製のパイプではなく、溶接したパイプで、これをジョイントすることで、普通でない形を出しています。この穴も飾りではなく、下と上をつなぐ穴であったり、あるいは、穴を開けるので風の音がするので、風きりを無くす工夫などを行っています。これは最近出来つつあるんですが、東京駅と皇居を結ぶ行幸通りの事例です。ここも、東京駅と皇居ということでどちらを背景にしても似合うデザインというのと、日本を代表する通りということで、そういった格と東京駅と皇居という時代の違うものに対して、どちらにも似合うということを意識してデザインしたものです。大きなポイントとして、通りを印象づけるということで、大きな灯りを作っています。目に見える明かりです。これが、賑わいの表現にもなるん

ですが、一つには周南市の広場においても、大きな光というのが欲しいかなと思います。一方で、この下の支柱は全部、鋳物で作ってあります。場所が場所なので、重厚さを考えてデザインしましたが、周南というのは必ずしも重厚とかいう感じではないのかなと思っているので、もう少し軽くて人間味のあるものが相応しいのではないかなと思っています。これは行幸通りですが、通りが広いので、車道照明と歩道照明を分けています。今回、周南では広場を一体的に見せるということで、車道照明と歩道照明を分けなくてもよいのかなということも思っています。背の高い照明を数少なく配置して全体を照らすということが相応しいかなと思っています。これは内藤さんが設計された高知の駅前広場です。ここは、高知人気質みたいのがあって、「どどん」とした感じじゃないかということで、「これでどうだ」という力強さを表現したつもりです。あまり細かい言葉にとらわれず「ズドン」と「これで良いんじゃない」みたいな感じです。周南はもっと繊細でデリケートなイメージが必要ではないかなと思っております。そこで、一つの提案なんですけど、これは東京の豊洲という場所なのですが、ここでやった柱が、パイプとか鋳物はなくて、トラスで表現したんです。ですから、遠目で見ると細い線で消えていくという柱です。しかし、人間が見る目の高さではしっかりした鋳物で作りこんであって、照明は明かりとか灯部に目がいきがちなんですけど、支柱をどうしっかり作りこむのかがポイントではないかなとも思っております。今回、今紹介したような考え方で行き着いているのが、ここですが、一つ、支柱はトラスを中心に、といっても先ほどの豊洲のトラスは機能的なトラスなのですが、少し味わいのあるトラス。その下に、人間の目の高さまでは鋳物を使って、その二つを組み合わせている。すみません、北口の話しです。それに対して、シンボリックな、あるいは賑わいが出るように目に見える大きな灯りを二つ。1個で1m以上あるので、かなり大きな灯りが宙に浮いている。昼は柱が細いので、消えてよく見えないと。せっかく綺麗になった広場に立派な柱が立ってくるというのは、ちょっと強すぎるのではないかなと思っています。それに対して南口なのですが、プラントに真っ直ぐつながるといって、寸法は違いますが、柱はどちらも共通したもので行ったらどうだろうと思っています。目に見える光はむしろ消してですね、光が見えない、灯りだけが下に落ちてくるというもので、むしろ、照明の姿を消してしまうということです。北口は賑わい、温かみ。南口はクールでスマート。それに対して光の色も、北は温かみがあって電球色のような灯り、南はシロっぽくてクールな光、そんなところで北口と南口の違いをつけたらどうかと考えているところです。これが、プラントの代表的な写真ですが、すごくインパクトがあって、強烈で、この辺をもう少しモチーフとして使うという手もあるかなと思ったのですが、あまりやりすぎても強過ぎる。印象的だったのはですね、山の上のゴルフの練習場、高台からみた周南市の全景が非常に美しいなと思ったのですが、背景に山があって、手前に緑があって、その奥に瀬戸内海が見えて、海の手前に煙突が並んでいる。この辺りが非常に印象に残ったんです。つまり、一文書いてあるんですが、工業と豊かな美しい自然、それと人間味のある人たちが集まって出来ている都市、それが一言でいうと周南市のような気がしていて、ストリートファニチャーのデザインでもこの辺を大事にしたいかなと思っています。ただ、ここにどう周南市の歴史性とか、あるいはストーリー性を付けていくのかが、これからの少し課題かなと思っています。

最後に明るさについてどう考えているのかを説明して終わりにしたいと思います。小さくて見え難いかもしれませんが、歩道部については、バリアフリーを考慮してという意味合いで10ルクス以上確保します。車道部は7.5ルクス、これは一般的な数字です。次にどの辺をポイントに明るくしていくのかということなんですけど、先ほど説明したシェルター、このシェルターの下に照明がつきますので、シェルターが動線となって明るくなります。赤いのが、先ほど申し上げました、歩車道照明が

規則正しく並んでいます。あとは、交通島の中が暗くなるので、機能的な光を出すだけの照明です。この辺りとセットで考えたらどうかということです。南口の方は、右側と左側に1列ずつ。それに横断歩道がありますので、そこが暗くならないように。それと交通島。割と機能的に配置してあります。これが先ほどベンチで申し上げたフットライトです。これがチラチラと出てくるという考え方です。大きくなそんなところですよ。

udc : 以上で、広場の説明を終わらせて頂きます。続きましては、南北自由通路と駅ビルについてご説明します。

udc : 内藤設計事務所の神林です。座って失礼します。それではお手元の資料の資料3をご覧ください。資料3の表紙をめくって頂きますと、1ページから3ページまでが駅ビルに関する資料です。最後の4ページ、5ページ目が自由通路の資料になります。それでは、まず1ページ目をご覧ください。まず、説明の初めに前回のデザイン会議までの基本方針についておさらいさせていただきます。まず、駅ビルに関しては、広場と調和した大屋根下の空間、2階と3階の広場に面したテラス。これが、市民の憩いの場、集いの場、そして外から来た人のおもてなし空間、こうゆう位置づけになります。それから、自由通路に関しては、軸を通して、直進して広場に着地する。動線の判りやすさ。以上2点が今までの共通認識ということで確認させていただきます。それから駅ビルの内部の機能についてですが、実は、与件というか、機能とその機能がどこにどれぐらいの広さで配置されるのかがまだまだ流動的でありまして、今後のディスカッション、鉄道事業者との調整を含めまして、今後方向性が収束していくという段階です。つまり、今日お示しする資料に関しては、様々な可能性がある中での1案という位置づけで説明をさせていただきます。この資料に即して色々なご意見を賜って、今後の展開に反映していきたいと思っております。今回の資料では1階、2階、3階。まず、1階に商業系の機能を集約しています。1階に関しては、地元の商店街それから駅広と連携した街への支援、賑わいの支援施設と位置づけています。この絵の中のオレンジの部分が街への支援のゾーンです。小広場の方に少し張り出した部分がありまして、ここはカフェとか色々賑わいの人溜りとして使われてくる可能性があります。今回は、恣意的な形を入れることは避けまして、オレンジ色の部分を鉄道に沿って帯状に繋げていますが、例えば、これを駅広の方に抜けるような形にする可能性もあると思っております。有楽町線側の方には、グレーの部分で交番等も設置します。冒頭に申し上げたように、自由通路が直進して着地しています。階段、エスカレーター、エレベーターなどの昇降施設を設けてバリアフリーに対応しています。次に2ページ目をご覧ください。2ページ目は2階平面図と3階平面図を載せています。2階に関しては、今回の資料では、生活都市サービスの機能を載せています。濃いオレンジ色の部分が半屋外のパブリックスペースです。これは自由に人が歩ける空間です。同じレベルで南北自由通路、黄色で塗り分けられています。そちらにバリアフリーで続いています。そして、駐輪場整備予定地とある東の方ですね、ここに屋外テラスというものをご設けました。冒頭に申し上げ忘れましたが、今回の提案で、大屋根ラインというのを、屋外テラスのところは15mほど短縮してあります。これはどうゆうことかと申しますと、先ほど駅前広場の説明でもあったように、今回、みなみ銀座通りの方に広場空間ができました。前回お示した大屋根はそこまで被っているとどうしても上空を塞いだような形になっていますので、少し切り詰めて、小広場の上空を開く、その広場から屋外テラスの方にオープンエアで人が滞留できる、つながるような形になります。それで、非常に小広場と駅ビルのなじみが良くなります。それから、商店会側へのスケールダウン、そのためにも、大屋根がぎゅぐゅと迫っているよりも、なじみが良くなる。模型を後で見るとわかつて頂けるとは思いますけれども、そういう都市のスケールにあわせて、切り替えて

いくという考え方です。そうしますと、次は3階です。3階は同じく、広場側に対しては回廊を設けていますが、2階、1階に比べるとやや都市の喧騒から切り離されたところになります。そして、ここに、コンベンション系の施設を設けています。多目的ホール、会議室などです。小会議室に区切ったときには4つぐらい確保できます。ここはある程度、人の行き来ができる。あるいは、多目的ホールは音楽ですとか、そうゆうちょっとしたイベントにも使えるような空間になっています。ここも屋外テラスがつながってしまっていて、2階の屋外テラスに比べると少し幅を狭くして、セットバックしています。これは、小広場に対して階段状にフロアを配置しています。下の階に圧迫感を与えないようにしています。ただ1点注意しておかなければならないのは、大屋根ラインですが、東側からのアーケードから来たときに雨に濡れないようにするための配慮というのを今後考えていかなければならないかなと思っております。2階の屋外テラスの下は、オープンエアで歩けるので、中を通して、雨に濡れずに駅ビルにいける、こうゆう設えになっています。それでは次は3ページ目をご覧ください。

これは立面のイメージです。上の立面図を見て頂くと大屋根の短縮した部分が見えると思います。屋外テラスと書いてある部分、ここが15mオープンエアになります。これだけでも、大屋根としては120mあります。とても大きなシンボリックな大屋根をかけますので、15m縮んだことでスケールが萎縮するとかそういうことは全くありません。この絵ですと、大屋根の軒下まで15mあります。これは1階、2階、3階の階高はここに何が入ってくるのか。今は、3階にコンベンション施設が入るイメージなので、3層目の背を高くしてありますけれども、その機能によって、多少変わってくる可能性があります。ただ、1点変わらないのが、2階のレベルです。自由通路のレベルがあるので、2階の高さは変わりません。正面から見ると、自由通路の階段とエスカレーターがこのように軸の芯を通っています。下はイメージパースです。張り出した屋根を下から見上げたところです。せり出してくるようなイメージです。左端の方は、セットバックした屋外テラスを表現しています。以上が駅ビルの説明です。次は4ページ目をご覧ください。以降は自由通路の設えになります。これは、JRさんの方との調整をしながら進めている段階でのご報告です。上の図は自由通路を南北にばっさり切ったその断面図です。右下の方がホームと平行に切ったもの、自由通路の短辺方向です。まず、基本方針、大前提としては、折角駅ビルと連続的に連結するという施設になりますから、駅ビルとの調和、街の顔が駅ビルだとすると、その街の顔を駅舎の方に引き込まれていく。逆に言うと、この駅に訪れた観光客とかビジネスマンの方が駅からこの街を見る。その意味では双方が調和した設えになっている。その調和というのは何かというと、同じ設えがどこかにあるということだと思います。全く同じというのは難しいと思いますけれども、何か統一した背骨のようなことが感じられる、そういったことが必要であると思います。それから、二つ目の基本方針としてはシンプルな形状、三つ目は耐久性です。これは、建物の雰囲気的なものとは違う側面として、メンテナンス性ですとか、コストの問題になります。できた後の使い勝手、そういったことをしっかりと押えていくことが必要だと思います。そこまで基本方針をまず枕にして、鉄道事業者さんの方と調整を進めています。それから、瀬戸内の陽光がこの場所の魅力の一つだと思います。自由通路の関しては、光を十分に取り入れ、光溢れる温かみのある空間、これが、一つのキーワードになるのかと考えています。それは左下の自由通路の横断面図を見て頂くとわかるかと思いますが、一例として、トップライト、それから、側面もガラス、こうゆうものを設けながら、街の眺望と光を出来るだけ取り入れていこう、そういう案です。それから、この断面で示しているのが、自由通路ということ吹きさらしの空間になってしまいます。ですから、機械に頼らない環境の調整機能というものを付

けていかないと、夏場の自然通風ですとか、冬場はトップライトを介して、暖かく陽がさしてくるとか、そうゆうことです。この長い自由通路は70mぐらいあります。この道行が短調にならないように、今回、南北のまちの架け橋が新たにできるわけですから、その道行を退屈にならないように設えていく必要があると思います。壁と床の素材に関しては、未だイメージの段階に過ぎないのですけれども、まずは、性能的にハードユースに耐えるもの、そうゆうものにしていこうじゃないかと考えています。自由通路の天井高さについては、鉄道事業者さんとの調整の中で4m、このぐらいあれば十分な空間が取れるということになっています。次に5ページをご覧ください。ここは、具体的に色々出ていますが、あくまで仕上げのイメージだと思って見て下さい。先ほども申し上げたように、駅という機能は非常に雰囲気も大事ですけれども性能的なものも大事です。適材適所、コスト、耐久性、メンテナンス的に十分な配慮をしていく必要があります。床仕上げのイメージとして、石やタイル。天井の仕上げのイメージとして木をあげていますけれども、無機質な素材と自然素材、こうゆうものをどちらかに偏るというよりは、適材適所でお互いに引き立てあうように使ってゆくことが大事だと思っています。昨今の公共施設だと、耐久性、メンテナンス重視で、堅い雰囲気になりがちなんですけれども自然素材を使っていくことの良さ、年月とともに味わいや親しみがわいてくる、そうゆう良さがあると思いますので、その使い方の一例として御影石、タイルのパターンによって雰囲気を作っていく、あるいは、木の貼り方によって、空間に表情を付けていくという提案です。最後に、駅関係の仕事を何件がやらせて頂いておりますけれども、駅もしくは自由通路というのは様々な機能が発生してきます。サイン等もしっかりやらなければ、煩雑でわかり難い、その場所にそぐわないようなものが出てきてしまう。そのゆうことを多々見てきましたので、良いデザインとは何かと考えますと、建物と施設と出てくるサインが一体的に考え尽くされているという、調和した内部空間にしていきたいと考えております。今後は鉄道事業者、市民の方々の要望、色々反映しながら、今後の周南の顔となる駅前空間づくりにつなげていければと思っております。

篠原会長：はい、ありがとうございました。資料4の駅周辺の話もあるんですけど、これはちょっと先の話しになるので、一旦ここで切って、今説明いただいた駅広の基本設計並びにストリートファニチャー、最後に説明頂いた自由通路と駅ビルの話、これについて質問、意見がございましたら、どなたからでも、それが一段落しましたら、駅周辺の話に移りたいと思います。どうぞよろしく。

委員：先ほどから説明いただきましたけれど、バス停の屋根ですね。あるいは連続で設置されているのですが、あの広場で強風が吹くと破損の危険性がかなり高いと思うのですが、間を空けるとかそうゆう考えをお持ちでしょうか。

udc：シェルターに関しましては、もちろん強度的なところは十分に設計しています。台風がきてすぐ壊れるとか、そうゆうことはありません。最低でも風速40mには耐えられるようにしていますので、あまりご心配することはないかと思います。

委員：二つ質問があるのですが、交番の位置ですが、これは警察の方に了解を得ていらっしゃるのでしょうかということです。安心・安全という問題があって、私たちでも、学校でここを使うことが多いのです。うちは高専で女子学生がいますけれども、事前に交番に行って、会議があるということを知らせて頂いて、時々みてもらうということが安心安全の上では交番の位置というのは重要だと思えます。もう一つ、先ほどの風の問題と関係するのですが、全体的にシェルターも含めて、メンテナンス問題ができるだけ簡単にして欲しいと思っています。一番上の大屋根なんですけれども、この構造というのがどうなるのかな、と。簡単で良いのですが、強風が吹いた時にめくれるのではないかな。もう一つは地震なんですけれども地震と強風。一枚もので付いていると

メンテナンスが大変だなという感じがするんですけども、その辺りはどうでしょうか。

篠原会長:交番の方は市ですかね。はい、よろしくお願いします。

事務局:中心市街地整備課の有吉でございます。今ご質問がありました交番の件につきましては、県警と協議をさせて頂いております。ぜひ駅ビルの中に残って頂きたいということで、強く私どもは要望しております。位置としてはこの辺りが良いのではないかとということで、ご提案をさせて頂いておりますけれども、これが決定事項ではございません。こちらの方からお願いしているという状況です。

篠原会長:まあ、個人的な話ですけど、そんなに引っ込んでいる訳ではないし、そんなにでしゃばった場所でもないし、妥当な場所ではないかと思えます。

委員 :ちょっと追加させて頂きます。交番ですが、今この周りにあります三つの交番をここにまとめたいということで、さらに警察官を15人程度に増やしたいというご要望を頂いておりますので、少し広めな面積を駅ビルの1階にいれたい、とそのように考えております。

篠原会長:あとは神林さんかな。

udc :まず構造の方ですけども、私たち今まで色々設計してきておりまして、山の上で1㎡あたり、1tぐらいの風があるような場所でも設計をしまいいりました。この場所は、風に関しては地上のグラウンドレベルに即して風速が上がっていくというのがありますが、それほど心配はしておりません。逆に風洞実験とかそういった風のシミュレーションを通して、ここでどのような風が吹くのかを検証した上でその強度を担保していきたいと思っています。それから、メンテナンスの話ですけども、まず設備関係ですね、照明とかそういうものに関しては、高所取り付けの場合はメンテナンスの場合は自動で降りてくるとか、そういう設えの工夫ができます。それから素材に関しても、こういうところのメンテナンスのし難い場所のための汚れにくい素材であるとか、そういう今色々出ているものを駆使しつつ、あとは、今後の検討ですけども、そこまで、なんらか人が行けるような、キャットウォークなのかもしれませんし、レールが付いてゴンドラみたいな設えかもしれませんし、いろいろな工夫ができると思いますので、その辺のケアをしっかりと考えて実施設計を行っていくべきだと考えています。

篠原会長:そういう質問がでたので、もう少し説明して欲しいのですけれど、シェルターの屋根のガラスとか、駅ビルの屋根もガラスなので、ガラスのメンテナンスについて、一言二言追加で説明をお願いします。

udc :ガラスに関しては、今、ガラスの表面に特殊コーティングすることによって、紫外線にあたって汚れを分解するようなコーティング、そのような加工も日々更新されています。大屋根に関しては人が掃除に行く経路をしっかりと考えていく必要があると思います。

篠原会長:地元の方にお伺いしたいのですけれど、海風で塩がつくということはないのですか。塩が付くとやっかいだと思うのです。

事務局:塩の件でございますが、ここは海が近くて、風が塩を巻き込んで上げてくれることがございます。塩害が発生します。

委員 :今の大屋根のメンテということですが、ここは工業地帯ですから、かなり降下煤塵があります。例えば私どもでやっている倉庫の屋根は波型になっています。その波の谷のところはかなり灰が溜まっています。ガラスは透明なものを誰でもイメージすると思いますので、そういうものが長く保てるかあるいは保てるようなメンテ用の工夫はぜひ考えて欲しいなと思います。降下煤塵はあります。

篠原会長:ほかにいかがでしょうか。

委員 :南口広場の方なんですけれど、北口は先ほど身障者用の駐車場は1台しか取れないので、他の

ところを取るという話しもあったんですけども、南口の方ももう1台という話しがあったのですけれども、これも一般駐車場の方にとるのか、と思うのですけれども、それはどんなでしょうか。

udc : 南口広場については資料1の5ページに平面図がございますけれども、今、あの、階段の出入口の付近に身障者用の駐車場がとってあります。左側のところにはスペースがあって、事実上はこれを使えると思っていますけれども、カーブしているところで、身障者用に滑り込む方には、ここを使って入ってこざるを得ないので枠が書けないのですが、事実上は使えるのではないかと思います。ここも、歩道に上げられないか考えたのですけれども、これも築港町3号線の方に回りこむ動線の障害になりそうだなということもあって、いずれ周辺の駐車場の話もありますので、これも長期的に検討していくことかと考えています。

委員 : 自由通路の件ですけれども、床仕上げのタイルですね、これに例えば、動物の絵を入れるとか考えたらどうでしょうか。

udc : ツヨシ君ですね。大事な観光資源なので、そういうものを何かしらアクセントとして置いていくのはもちろん子供も喜ぶと思いますし、色々な工夫があって然りと思います。ただ、あまりカワイイ系により過ぎないように、大人も納得する設えにしていくことが大事だと思います。

篠原会長: つい先週も仕事で新潟に行ってきたのですけれども、新潟駅の新幹線から在来線に向かう改札口の中の通路を渡って表口に出るんですけども、今、JRで「新潟うまいものキャンペーン」とかやっていて、床に魚だとかカニだとか食べ物の絵を描いてあるのです。「ああ、こうゆう食べ物があるんだな」と思う一方で、すごく目がチラチラします。歩いていて、イベントの時に1週間とか2週間飾りをするのは良いと思いますけれども、他にいかがでしょうか。

委員 : 先ほどの5ページの南口駅前広場の身障者駐車場の件です。あそこに1台とってあって、先ほどの説明ではカーブがあって、ということでしたが、あのカーブには、お盆とかお正月になると一般の車が縦に突っ込んでしまうのです。だから、綺麗になって、モラルが向上すれば良いのですが、あそこにきちんと身障者の方が車を入れる状況はちょっと難しいかなと思っています。それと、北口の車が通るところと車が止まる場所を違う仕掛けをされるのはとても良いと思います。停めようとする車と行こうとする車のはっきりすると、交通安全の面でも、安全性が高くなります。一つお願いなのですが、新しくできる駅ビルに子育て支援施設を入れてもらえたら良いかなと思っています。車椅子とベビーカーも押しやすいということも考えて頂けたら、若いママに駅ビルに来て頂きたいし、そのまま商店街の方に買物に行ってもらいたいのので、車とベビーカーを考えて頂けたらありがたいかなと思います。

篠原会長: その辺はまだどの場所とか具体化してしていないけれども、当然そのことは頭に入っていますよね。

udc : そうですね。車を降りて歩道に上がる瞬間でもベビーカー、車椅子は出入りするものですので。じゃあ、段差を取らなければ良いのかと言うと今度は視覚障害者の方が全く段差がないと杖が当たらないので、いつの間にか車道に出ていて危険で怖いということがあります。日向の駅前広場でも相当、議論があって、結果的には関係者の方々にきて頂いて、縁石等の実験をして議論して形を決めたという経緯があります。これについては、これが一番ですという即効薬がない状態です。今すぐにどうしますとはお答えできませんが、慎重に対処していきたいと思います。駐車スペースの件については、課題は承知しておりますが、例えば、静岡の駅前広場は開き直って、駐車帯の幅を思いきって取ってあります。車が斜めに突っ込んできても、駐車帯に納まるぐらいの幅を取るといっていただいています。荒業ですけれども、ただ、交差点協議等を考えると、その幅も取れなくて、

それも出来ないなというところで、苦しいというのが正直な現状でございます。

委員 : 南口の方ですが、ボートの開催時、今はタクシーや無料バスが停まっていますが、その辺りをどうされるのか。それと、最初に話しがありました、北口の樹を残すということですが、イチョウの場合は、季節によっては非常に匂いが気になります。好きな方は良いですが、嫌いな方は非常に嫌がられるのではないかと思います。

udc : 南口について、競艇開催時は、一般車乗降場を臨時的にバスの乗降場になるという前提で考えております。このときは申し訳ないんですけども、一般車の方は制限がされるのですが、圧倒的にタクシーの乗り降りが増えますので、事実上、ロータリーの3分の2位はタクシー乗り場に使う。ただ、ずっとではないので、季節対応でということになります。

篠原会長: 今の説明は、タクシープールのところがバスの乗降場になるのだけ。

udc : この一般車のところが、タクシーの一時的な乗降場になります。この辺りは全部タクシーです。

篠原会長: バスは、

事務局 : 競艇場に行くバスは運行しておりませんので、タクシーだけになります。この件については、南口駅前広場のレイアウトを検討する中で、タクシー協会さんと協議をしております、このシステム全体をタクシー協会全体と話しあっていきたいと思いますので、その場で研究をしていきたいと思っております。

篠原会長: イチョウの樹はどうか。メスの樹が植わっているのか。

udc : そうですね、メスですね。確かに匂いを嫌う方はいるし、量が多いとイチョウの樹は葉に油分がありますので、高速走行するような車は滑って危ないということがありますけれども、ここは駅前広場ですし、滑ってどうということは無いと思います。ただ、実がつぶれて、そこから匂いが出るということは当然あるので、その辺りは切るか、違う樹に植え替えるのかは判断だと思います。私としては、残せるものは残すというところから、スタートはしましたけれども、ご意見頂ければ検討します。

篠原会長: どうですかね。世の中全部が自分の思う通りになって、面倒臭いのが一つも無いというのは本当に良いのかどうかね。なんか、少くぐらいあった方が良いかもしれないですけどね。どうですかね。

羽藤委員: 大分話しが絞れてきたのかなという気がするのですがそんなにはないのですけれども、いつも気になっているのが、駐車場、駐輪場整備予定地が空白だということです。先ほど、身体障害者用の駐車場を内側に引き込むとか、駐輪場を設置した場合に通行がどうなるのかということなどを考えていくと、自転車のあり方を考えていかなければならないので、そろそろ駐車場・駐輪場予定地をどうするかを少し考えた方が良いのかなと思いました。もう一つは、南雲さんから今日初めて照明の話がありましたが、私自身も徳山、周南で印象に残っているのが、新幹線で来ることもあるのですが、夕暮れ時の駅から見る夕日が、これは売り出されているのでしょうかね。

篠原会長: あれ、すごく良いよね。

羽藤委員: 壮絶と言っても良いくらい素晴らしく美しいですね。船が入ってきているところの風景は、あれを見ると、照明が、真下に人が立った時に、照明柱を触るとか、見上げるとか、明るさとかいう話もあるのですが、駅舎側から見下ろした時に、どう灯りが見えて、それにどう工場が見えるのか、みたいなことを考えた時に、照明だけでも少し伸ばしていくようなことも必要かも知れないし、上から見た時にどうゆう風なデザインが考えられるのか。それは、北側、南側の両側にとって、灯りがどう連鎖して、どう見えるのかというのは、高さ方向の目線が今回新しく加わりますので、それを考えたデザインが結構重要だと思います。デザイン的には面白いですし、周南にとっても、その辺りが

大事じゃないかなという気がしました。あとは、周南らしさということで行くと、周南らしさはどこで表現されるのかというのが、私の中でダイレクトに動物を表現するのは違うのではないかと思ったり、でも、どこかで周南らしさを表現するとすると、午前中に児玉神社の方に行き、後藤新平さんの字だとか、李登輝さんの字を見たこともあって、そういうものを駅舎の中で感じられるスペースを作るとか、あるいは動物園つながりであれば、まど・みちおさんの「ぞうさん」もありますので。そういうものでも構いませんので、日常の育児のようなこととか、高齢者の方のコミュニティスペースにプラスして、知らない方、観光の方に「周南はこうゆうところだ」と伝えるプログラムを用意して頂きたい。私が外から見ている範囲だとまど・みちおさんとか児玉源太郎さんとか辺りがすごく資源だなと思いますが、他にもあるのかもしれないし、少し議論して行って欲しいと思います。

内藤副会長：羽藤さんと同意見で、私は何回も帰りは福岡経由で帰るんですが、篠原さんは東京方面の新幹線に乗って、僕は反対側に乗るので、いつも委員会が終わって、あの夕陽が綺麗で何度も写真を撮りました。素晴らしい風景だと思います。残念ながら、新幹線で塞がれているところがありますけれども、それから、ちょっと印象ですが、周南の戦略としてどうやっていくのか。大体、間取的なものはそこそこ見えてきましたよね。住宅でいうと、ここはリビングですよ、ここはお手洗いですよとかを決めていくもので、大体全体は見えてきたのです。でも、皆さんご存知のように、間取りを決めたからと言って、どんなものができるのかはこれからです。どうゆう質を与えたら、周南らしいかを思い悩んでいるところがあります。今日もウロウロしていて、商店街をずっと行って、喫茶店に入ったら、スッと灰皿が出てきました。東京ではありえないです。「この感じだね」といって、とんがりすぎないというか、何か結構、居場所が結構ありそうな感じが周南にとって良いような感じがするのですよ。広島には無い。そうすると、デザインもとんがりすぎない方が良いかなと思います。やはりもう少し柔らかく、ものすごく線的にナイフエッジのようにデザインを仕立てることはできる訳ですけども、そこまで行き過ぎない、ちょっと手前のところで何ができないかなと。そう考えると、大キャノピーの素材とか、どうゆう風に作るのかも、もう少し進んだ段階で、もちろんメンテナンスのこともありますけれども、幾つか可能性を探るべきかなと思っています。ただ、大事なことは、北側に庇が出るのです。ですから、光はある程度入れないと暗い駅前になってしまいます。だから、光は入れるんだけど、ピカピカではない、いい感じというのを次の段階で議論をしていかなければならないのかなと思っています。もちろん、メンテナンスの話というのは、これからの公共建築物では必須アイテムですので、メンテナンスのこともあわせてご相談してくというか、提案して、議論をしていく必要があるのかなと思っています。

委員：一つだけ気になっていることがあります。バス乗り場への通路の屋根なのですけれども、あれは以前、あった方が良かったのか無い方が良かったのか議論したことがあったと思いますけれど。

篠原会長：車道を渡るところだと、クリアランスということで、4.5mぐらいになるのですよね。

委員：駅を降りると緑があって良い感じというイメージがある中で、高知駅前の広場の写真があるじゃないですか。この写真を色々ところで見ると思うのですが、鉄の構造物があったりというイメージになってしまうのではないかと気になっています。緑の空間を作ろうという中で遮られたりするのではないかと。駅の方から見たときに、資料2の8ページの高知駅前の屋根が見えるところのようにになってしまうのではないかと。

篠原会長：こちらは路面電車ですけども、こんな感じになるのではないかとということですね、ゴチャゴチャした。こんな風に見えるところは少ないと思いますよ。

委員：それだったら良いんですけども。

篠原会長:これは良くないですよ。

委員 :無機質というか、緑のイメージがあまりないということです。

内藤副会長:説明して良いですか。当事者なので。駅前広場に市電が突っ込んできているんですけど、これは僕らがコントロールできなかったところです。ちゃんとやればもう少し良い感じになったと思います。駅前広場というのは、予想外のものが色々出てくるので、ちゃんとやることをちゃんとやると見えるようになってきます。良い事例ではないですけどね。

篠原会長:僕もちろん関係者だから、言いますとね。最後の一年ぐらい前までに高知市の人と綿密に打ち合わせをやっていたんですけど、最後の年になったら、周南はそんなことはないと思いますけれども、「お金がないので、もう東京の人には来てもらわなくて良い」ということになったのです。そうしちゃたんです。「色々やりようはあるのだから。」と言っただけけれども、「いや、結構です。結構です。」となったのです。最後の仕上げの点で不満な点は沢山あるのです。

内藤副会長:言って良いですか、この際。もう少し平たく言うと、最後はともかく、設計入札と業者入札で流したかったんです。それはそれで良いのだけれども、これは、小野寺さんなんか大変苦労して、ほとんどボランティアでデザインされたのですけれど、是非とも覚えていて頂きたいのですが、予算がない時は知恵を使う。知恵を使うんです、お金のない時は知恵を使うという態度で望んで頂きたい。知恵を出せば必ず素晴らしいものになりますので。いつも最後の所でお金のところにブチ当たるのですけれども、もし足りないのであれば、知恵を出しましょう。そういうスタンスで皆が望めば必ず良いものが出来ると思いますので、それだけ言っておきたいことです。

篠原会長:僕の趣味が変なのかもしれないけれど、駅ビルの2階、3階を歩いていると大丈夫かなと。広場側は良く見えるのですけれども、列車を見たい人も居るのではないかと思うのですよ。それに対する配慮はどうなっているのですかねということが一つです。二つ目は、仕事で宮崎に良くいくのですけれども、宮崎で飛行場に降りて、外に出て待っていたりすると、いつも花があったりして良いんですよ。ここは花は無理ですかね。ここは暖かいですよ、宮崎ほどではないと思いますが。

udc :線路側の眺めということですかね。今、この資料に載っている資料では室内から見ると。あと、南北に抜けた通路から風景がパーッと抜けているという意図でまとめています。もちろん、線路側にテラス状に、通路に広く取れるかどうかはわかりませんが、面積配分の問題さえクリアできれば可能だと思います。ただ、敷地境界が、資料3の 02 ページ、線路敷の方までギリギリ使って建物、室内部分が 15mなので、それをどこまでコンパクトにしていくとか、その辺の要因も絡んでくるとは思います。ただ、昨今、鉄道ファンが多いので、そちら側にも人が鈴なりになる可能性もあるのかなと思います。

篠原会長:この間、北海道の岩見沢をやっている西沢さんに会ったら、回遊性を高めるために、線路側にも張り出して、JR と議論して回廊を作ったらいいのです。そうしたら、いつもおじいさんが孫を連れて、散歩にやってくる、散歩の定番コースになっているそうです。そういうのがあるのではないかと思うのです。ただ、JR が良いかわかりませんが、ちょっと張り出して占有させてもらえばよい訳ですからね。屋根がかかっていなくても良い。室内からは覗ける訳ですよ。花の話はどうか、地元の方は、手間がかかるので大変なんですけれども。

委員 :岐山通りなんかはボランティアの方が沢山おられますよ。一人に聞いたなら「水だけ引っ張ってくれ」と言われて、「そりゃそうだ」と言ったのを覚えています。

委員 :お花の前に先ほど意見を言い忘れたので。A案とB案ですが、まだまだ緑があった方が良くないかなというのと、黄色い線は点字ブロックだと思うのですが、自転車が朝早く走るところなので、一時

的な時間、ラッシュの時など人が通るところと自転車が通りところを分かれるような配慮をしたら良いかと思っています。それから先ほど言われたように、シェルターがあまり美しくないパースで描かれているので。透明の屋根は良いのですけれども、あそこにかかると変だよという形かなと思います。屋根があるのが、一番利便性があるのですが、もう一工夫、もっと良い知恵が出るかもしれないと期待しております。作っても、もうちょっとカッコ良くできないかというのをお願いしたいです。先ほど言い忘れた大事なことです。それと、花のことですけれども、ボランティアで、綺麗な公園にして賞をとったりしている人が居るので、公募すれば、花壇の手入れは花好きの人にとってはできるのではないかと思います。

篠原会長:鉢植えの花とかもありますけれども、樹の花をもう少し考えた方が良いのではないかなと思います。

委員 :サルビアとか。ハナミズキは周南市に沢山植えてあります。

篠原会長:良い樹があるのではないかと思います。この辺りは温暖ですから色々な樹が可能じゃないかと思えます。それでは、最後に、駅周辺の景観事業の話しをやりますので、資料説明をお願いします。

udc : それでは、資料4でございます。時間が午後4時ぐらいを目処ということで、少し時間がきておりますので。

篠原会長:15分から20分ぐらいであれば。

udc : では、説明は10分程度ということで、アトリエ74の佐々木でございます。資料4の位置づけですが、表紙を見て頂きますと、駅周辺地区における景観事業の整備方針の検討というタイトルになっていますが、内容は4つあります。基本的には本日資料1、2、3で説明した具体的な駅広と自由通路と駅ビルの具体的なデザイン、ある意味では、それと連携しながら、駅周辺の整備が周辺のまちづくりとの連携をどう図っていったらよいのか、それにあわせて全体の景観をどう作っていったら良いのかというのがこの資料の趣旨でございます。従いまして、次年度につながる議論を含んでいるということでございます。内容につきまして、表紙の次の1頁を見ていただきますと、資料の構成ということで、見て頂きますように、一番左の紫の箱が、今年の駅周辺デザイン会議で基本的な方向が示された概念図がございまして、その中で、紫の濃いもので書いてありますように、駅周辺地区の目標ということで「周南の顔となる徳山駅を中心とした歩いて暮らせる集約型の交流まちづくりの実現」と、これが、今年の駅周辺に完結する整備の方針並びに景観デザインの基本的な目標ということです。それを受けてということで、緑の右の箱が平成21年度ということで、この街の議論と駅の議論があって。実は、第4回デザイン会議でも、まちの整備方針ということでお出ししているのですけれども、第5回では色々な都市計画上の行政的な手続きのスケジュールもありまして、示しておりませんでした。本日の資料は、資料2ならびに資料3ということで、先ほどの内藤先生の言葉を借りますと、駅に関する間取りがやっと出来た状態です。ただ、これと平行的に、駅の整備というのが、街との連携を考えて行かなければならないということで、本日は、今年度最後ということでございますので、街に関わるところの、駅との関係についても、議論の整理と次年度に向けての大きな課題というところの整理でございます。その街に関係するところですが、内容につきましては、資料1ページのオレンジの箱になりますが、駅周辺の地区交通ということで、駅を中心として歩いていける空間づくりということでは、メニューは自動車のコントロールの話とか、自転車との分離等が出てくるので、周辺の交通の関連をどうするのかというのが主眼です。それにあわせて、二つ目が歩行空間として、ある一定のエリアを歩行者優先の空間を作る、あわせて歩行者ネット

ワークを作るといことです。三つ目は全体の景観の整備の方針をやると、次の2ページを開けて頂きまして、左に交通の問題、駅を中心として半径 300～500mぐらいを通過交通をコントロールしながら、基本的には歩行者を中心とした街を作ろうというのが、駅周辺の地区交通の基本的考え方です。それから、方針2に付きましては、それにあわせて、歩行者、自転車の回遊性のネットワークをつくっていかうという考え方です。これは何度も議論されていますから、確認でございます。それを2ページの右の図で示しておりますのが、実際に街のこの考え方をはめるとどうだということです。今日、午前中、もう一度、ネットワークとしてどうかと思って、歩いてきましたが、また来年に向けて、より具体的に皆さんと議論しながら、中心市街地活性化の認定基本計画も検討されているようですから、そちらの方とすりあわせをしながら、やっていくことになると思います。基本的に、駅を中心として、ブルーの点線が駅から半駅 300～500mの範囲で囲ってあります。現状のアーケード商店街もこの範囲に入っておりますので、様々な交通コントロールをするエリアという風に今後考えていくと、この中については、車のスピードを落とすとか、用のない車は通過しないようにするとか、そういうことを前提にしながら、この地区の面的なネットワークとしてやりつつ、周辺との関係を作っていくたらどうだろうというのが、右の図でございます。この委員会でも具体の議論をしておりませんので、本日は基本的な整理ということで、今日ご意見を頂いた上で、来年に向けて、今後詰めていくような提案にさせて頂こうと思います。次に3ページですが、実際にネットワークを作るにしても、単に放射のネットワークを作るだけでなく、魅力の拠点を整備をする、魅力の拠点との関係を作っていくと、まさに、まちづくりということで、集約型のまち、交流まちづくりを実現するという上では、必須の要件であるわけです。魅力のある歩行空間創出のための基本方針というでオレンジの箱に書いてございます。方針1、方針2に基づいて、駅を中心とした魅力拠点、集約的な拠点という意味では、市役所周辺などとも連携、空間的な連携を取りながら、ネットワークを作っていくと。あわせて、魅力スポットということでは、商店街の空き店舗の利用とか、中心市街地活性化の方で計画されておりますので、そういうものを具体的に整備していくというものにあわせて、憩いの場所、街の居場所などをやるということです。そのことが、3ページの右に概念図が示してあります。これを具体的に示したのが4ページです。この4ページは、駅を中心とした 300～500mの範囲で、魅力拠点をどこにどんな風で作っていくのかということです。ただ、具体的に何か動いているというよりは、基本的な考え方を示しております。今回の駅を中心とした整備を街の中に広げていくためには、必要な交通のコントロール、歩行者空間のネットワークと魅力拠点を作っていくという考えで、駅を中心に起爆剤にといいますか、スタートさせていかうということで駅周辺整備の役割を引き出そうということでございます。4ページはそういうことです。次5ページは、駅広がり、公共空間なり、公共施設の景観的な整備にあわせて、それに面する沿道の民間の空間との連携を図るところです。これまで資料2、3で説明しました駅広、駅舎、駅ビル、デッキの景観的な方針をフィードバックして整理したものです。内容については省略します。6ページでは、駅前広場の公共空間に面する建物なり、敷地について、これらの景観を一体的に考えていく必要があるということで整理しております。6ページの右の参考の私有空間のソフト面についての景観コントロールの進め方の右下が空いているのは、実は、内藤先生が建築士会とこれまで議論したものがあるので、後ほど、委員の方から補足説明頂こうと思いますけれども、地元の建築会の動きを整理したのですが、事実を誤認している部分がありましたので、資料からは削除しています。後ほどお願いします。最後でございますが、7ページは具体的に南北駅前広場、南北自由通路の景観方針と周辺の商店街との関係を含めて整備の方針を出しています。本来は7ページが先あって、資料2、資料3で説明し

た具体的なデザインがあるということですので、再整理ということでご理解頂きたいと思います。以上でございます。

篠原会長:ありがとうございました。駅前広場と駅ビルと完成する時期が違うんですけど、それにあわせて、この竣工にあわせて考えてなければならないことと、それから、出来た後、そんなに長い間置かないで、それにやると良いこと。話して言うと、どれですかね。自転車の話ですかね。あるいは商店街の話はすぐには手を付けられないでしょう。

udc :おそらく自転車駐輪場とか駐車場、先ほど羽藤先生が言われたものは一緒に動かないといけないと思います。それから、駅前広場にあわせて、広場に面する民間建物はファサードも含めて、一体的にというか、同じぐらいに動くぐらいにしなければならないのではないかと。それから、もう一つは、商店街は中心市街地活性化法の色々な計画が策定中なので、機運が盛り上がってくるのと、建築士会の方が内藤先生がお話頂いていて、そちらが活発な議論があるとよいことなので、できれば、そちらが上手く一緒に動いていけなかなと思っております。

委員 :建築士会では、デザイン会議が始まったと同時にまちづくりに興味がある人たちが勉強会を始めました。内藤先生が指導役を快く引き受けて下さって、今までの3回、今日もこの会議の後にお話を頂きます。日向市にも今月行って話しを聞いたりして勉強を重ねながら、建物をつくる建築士がどうまちづくりに関わっていったら良いのかということと、建築士サイドだけでは駄目なので、商店会の活性化という大前提があるので、街の人たちと一緒に、お話を聞いたり、一緒にやっていくまちづくりを目指して勉強しているところです。ぜひ、皆、まちづくりに関わっていきたくて思っております。

篠原会長:ありがとうございます。それでは、説明頂いたことについて、ちょっと先にというか、駅広と駅ビルに比べると具体性は落ちるのですが、重要なことなので、質問あるいはご意見あればどうぞ。

羽藤委員:篠原先生からも話があったように、駅とか駅広と今のお話された内容をどうやって考えたらよいのかということのがキーで、デザイン会議では駅舎と駅広をちゃんとしっかり作ること、これが大前提としてあるので、ここをデザイン会議ではちゃんとさせていくのがデザイン会議では第一だと思います。ただ、重要なのは、この3ページの右側の地図がありますね。これが私は関心したんですが、非常に良く出来ています。駅は点なので、点から線に線から面にと行きますが、非常に色々な街路の正確であるとか、ここにある徳山動物園までどんな施設があったり、どんな川があって、どの街路、道路をどう盛り上げていけば良いのかが一目でイメージとしてわかるようになっていいる。ですから、デザイン会議に関係なくても、市民の方々、この地図に入る範囲で色々な活動をされていると思いますので、何かむしろ他所の委員会とかで、「僕らはこんなことを考えているけれど、関連づけて一緒にやれませんか。」というような形で関連付けてもらうことで、色々な活動が駅プロジェクトに連鎖していくと思います。そんな関わらせ方が重要なのかと思います。市でお祭りをやる時とか、建築士の方がイベントをやられるとか、ライトアップをやられるとかの時もこの地図を見ながら、どう関連付けていくのかを考えながらやって頂く自然に色々なプログラムがくっついてくる。非常にこの地図が大事なので、引き続き、これをどうするのかを考えられれば良いのかなと思います。

篠原会長:羽藤さんは頭良いからこれ見てパッとわかるのかも知れないけれど、僕はこれを見たら余計に頭が混乱してくるよ。いっぱい落ち込みすぎていてわかり難いよ。ずっと見ていればわかるけれど。

内藤副会長:建築士会の方々が徐々に街に関心を持って動き始めてきています。実は非常に貴重な前例

を作っていると思っています。ぜひとも、行政の支援の仕方を考えて欲しい。NPO 的なものは息切れしてきますから、何かサポートのやり方があると思いますので、それを知恵を出して、よろしくお願ひしたいと思います。

篠原会長:僕の方からも良いですか。4ページ目を見ると、左上に「魅力ある歩行空間」とあって、児玉神社だとあるのですけれども、再整備を図るとか、駐輪帯を設けるとか、オープンカフェを位置づけるといっているのですけれども、本当に魅力を感じるためには何が欠けているのか、本当にそれだけで魅力がアップするのかと。駐輪帯を設けるとあるが、パリは街並みが綺麗だから、駐輪帯を設けて整然とさせれば良くなるんだけれども、ここの商店街で駐輪帯を設けるだけで、そんな街なかが綺麗な訳ではないので、それで本当に街の魅力が増すのかなと思います。もう少し地元の情報が入って、内藤さんが言ったように、ここの喫茶店はコーヒーが美味しいし、サービス良いんですとか、ここに行くと夕陽が見えますよとか、そういう情報が入っていると、何となくイメージが湧いてくるんですけれども、要望なんですけれども、この辺り、もうちょっときめ細かくできないですかね、難しいですかね。4ページ目の地図の範囲が重要だと思うのです。児玉神社があって、青空公園があって、東川に行ったんですけれども、ここはあんまり歩きたいとは思わなかったですね。

udc :おそらく、細長い公園、戦復で作ったストックがあるので、あれをリニューアルすると。おそらく、このデザイン会議は駅広と駅ビルとその関連のデザインということなので、これ以上、街なかの空間デザインまで突っ込める場ではないので。その意味では、中心市街地活性化の議論をしているようですから、そこの情報連携とか、場合によっては、委員会で議論する必要があるのであれば、例えば今の魅力スポットの細長い公園がもっと魅力を増すにはどんな具体的な空間デザインをすればよいかと具体の絵を出して議論することが必要であれば、来年以降、そういう材料を出すことは可能だと思っています。

篠原会長:もちろん色々なことが一緒にできればそうした方が良い訳ですけれども、駅前広場と駅ビルの目処が立ってきたところで、駐輪の話とか、歩行者空間の話が出てきて、その目処が立ってからのもう少し広げるという感じではないかと思っていますのですね。今欲張って、何でもやろうとすると、焦点がボケてしまうのではないかと思います。来年は駅広と駅ビルの実施設計が始まりますよね。先の話しになりますけれど、具体的な設計の話し。違いますか。もう少し時間があるのですか。

事務局 :できれば来年度は、駅ビルの施設内容も検討していきたいと思っておりますけれども、まずは駅前広場と南北自由通路の設計に入れればと思っております。

篠原会長:だから、それが今年の秋か来年の春ぐらいまでに大体決まって一段落して、「これで行きましょう」という話しになったら、もっと具体的に商店街の歩く話しとか出てくる訳ですよ。そういう感じでよいと思いますよ。その辺りは皆さん認識を共通しておいた方が良いのではないの。

事務局 :そうですね。まず、北口駅前広場、南北自由通路、南口駅前広場、それと駅ビル。この駅周辺整備がまず固まって方向性が見えた段階で次の目標という形で行かなければならないと思っております。

篠原会長:だから、その竣工にあわせて、駐輪の問題とか、歩行者スペースをどうするのかを議論して、できれば竣工の時にはタイミング合うようにということですよ。

事務局 :全体的なまちづくりの方向性をはっきりして動いていければと思っております。駐輪場とか駐車場については、駅ビルとかが出来上がった段階では整備していかなければならないと思っております。

篠原会長:わかりました。よろしいですかね。質問あります。

委員 :今の話を聞いて思ったのですが、一般市民の人たちというのは、駅前が綺麗になって、駅ビルが建て替わるのは知っているのです。「じゃあ、それが何になるの?」ということで大きなクエスチョンマークが付いている訳です。この時代に大金を投入して、それで商店街が活性するのか、それに何が結びつくのかという素朴な疑問を持っています。その辺りの段取りというか、先ほどから先生がおっしゃっているように、どう整備されて、それが街全体にどう関わりを持ってくるのかをわかりやすく説明しながら、事を進めていくのが大事だと思います。一市民としての思いです。たまたま、私はここに参加させて頂いているので内容はわかっているのですが、一市民はそう思っています、お友達とか。先ほどから、羽藤先生から資料が素晴らしいというお話がありましたけれども、私も生活空間なのでよくわかります。徳山の駅のところは通りごとに植えてある樹が全部違うのです。真中はイチヨウの樹ですけども、一個ずれるとサクラのトンネルが出来ます。東川もサクラの時期は本当に綺麗です。もう一個向こうにいくとハナミズキが植えてあるというように、緑も分けてあるので、それはそれは、その時期になるととても綺麗な街なのです。これだけでは分かりませんが、そうゆうこともあります。先ほどのイチヨウの話は、私たちにとってはイチヨウの臭いのも徳山だと思うのです。自分の車で踏んづけて、臭いんですけども、これも徳山と思っているので、イチヨウの樹は出来るだけ残して頂けたら嬉しいなと思います。

篠原会長:そろそろ終わりにしますけれど、おっしゃられたことは確かで、市の広報とか見ているだけでは駅前広場と駅ビル作るだけだよねとなりますよね。シンポジウムをやったばかりで難しいのかもしれませんが、地元の建築士会とかで市の協賛をもらいながら、これからの都市計画の案を説明して頂くとか。すぐどうなるという話と、そうではないけれど、これから20年、30年の話がありますよね。誰かが言えば良いのだと思うけれど、今までみたいに、街の中心街で人が一杯くると思っている人がまた沢山いるみたいで、昔のことを考えている人はそうですよね。この間、新潟駅に行ったんですけど、新潟市は政令指定都市になったので80万人ぐらいだと思うんですけど、街のど真中の難波というデパートが撤退するのです。それで、地元の方が何を考えているのかというと、そこにまた商業を入れて、物を売って何とかしようとしているらしいのです。でも、個人的にはもう無理だと思うのです。だって、買いたいものがそんなに無いと思うのです。だから、中心市街地は違う魅力だと思うのですよね。その辺りをちゃんと議論するシンポジウムをした方が良いと思うんですよね。役所主導にシンポジウムではなくて、かなり幅が広いというか、フレがあって、それでまた人が来て儲かるんじゃないかという人がいますが、私はそれは難しいと思うのです。何か変な話して終わりにしますが、市の方で今後のことを話して頂いて、30分オーバーしましたけれども、活発な議論ができたということで、今日は終わりにしたいと思います。最後に終わったあとで結構ですけども新しい模型が来たので、ご覧になって下さい。

事務局 :長時間、議論をありがとうございました。皆さんの意見を活かしながら、これから南北自由通路と南北駅前広場の基本設計をまとめていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。また、引き続き駅周辺整備について、色々ご議論頂く場を設けていきますので、よろしくお願いいたします。以上でございます。

篠原会長:今年度はこれで終わりだけど、皆さんの意見を聞くのは終わりではないということですよ。

事務局 :そうですね。あの皆さんの意見は活かしていきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

篠原会長:どうもありがとうございました。

以上