

徳山駅周辺まちづくりシンポジウム

日時	平成21年3月19日(木) 13:30~16:30
場所	周南総合庁舎内「さくらホール」
開催内容	基調講演 ・テーマ「まちと駅、専門家と市民」 講師：篠原 修（政策研究大学院大学教授・徳山駅周辺デザイン会議会長） 「徳山駅周辺整備及び景観デザイン（案）について」 周南市中心市街地整備室 パネルディスカッション ・テーマ「徳山駅周辺のデザインについて」 パネリスト：内藤 廣 （東京大学大学院 教授・徳山駅周辺デザイン会議副会長） 羽藤 英二 （東京大学大学院 准教授・徳山駅周辺デザイン会議委員） 藤井 英雄 （徳山商工会議所会頭・徳山駅周辺デザイン会議委員） 村越千幸子 （山口県建築士会徳山支部 副支部長・ 徳山駅周辺デザイン会議委員） 平田 定信 （周南市中心市街地整備室 室長・徳山駅周辺デザイン会議委員） コーディネーター：篠原 修

【住田副市長】

本日は、徳山駅周辺まちづくりシンポジウムということで、お忙しい中をお越しいただきまして、まことにありがとうございます。また基調講演をいただきます篠原先生をはじめ、パネリストの皆様、特に篠原先生、内藤先生、羽藤先生におかれましては遠方よりお越しいただき、ありがとうございます。本日はよろしく願いいたします。

さて本日のテーマでございます、徳山駅周辺の整備につきましては、本市の最重要課題のひとつと位置づけておりまして、現在も事業の早期実現に向けて取り組んでいるところでございます。そうした中、昨年12月、徳山駅周辺デザイン会議を立ち上げまして、篠原先生に会長、内藤先生に副会長をお引き受けいただき、ここにおられるパネリストの皆様をはじめ、委員の方々に駅周辺整備の基本計画につきまして、景観デザインなども含め、検討をいただいているところであります。本日のシンポジウムは、その最終的な案をつくる前に、これまでの取り組みについてご説明させていただきます、また、ご意見をいただくということで開催させていただくことになりました。

これから、「まちと駅、専門家と市民」というテーマで基調講演をいただき、また「徳山駅周辺のデザインについて」というテーマでパネルディスカッションが行われます。駅前広場や駅ビルへの思いを語っていただき、駅周辺のデザインについて活発な議論をしていただければと思っております。

最後になります、多くの皆様にご参加をいただきましたことに心から感謝を申し上げますとともに、本事業に対して今後ともさらなるご理解・ご協力を賜われますようお願いを申し上げまして、甚だ簡単ではございますが、ごあいさつとさせていただきます。どうもありがとうございました。

【司会者】

ありがとうございました。なお、住田副市長はほかに公務がございまして、このまま退席させていただきます。

それでは基調講演に移らせていただきます。「まちと駅、専門家と市民」と題しまして、政策研究大学院大学の篠原修先生にお話ししていただきます。篠原先生、どうぞ前へお進みください。

篠原先生は本年度、徳山駅周辺整備事業の基本計画および景観について総合的に検討するために設置した、徳山駅周辺デザイン会議の委員長に就任していただきまして、ご尽力いただいております。宮崎県日向市においても日向地区都市デザイン会議の会長も務められ、駅周辺のまちづくりに携わっていらっしゃいます。今日は専門家としてのお立場からさまざまなお話が伺えると思います。それでは篠原先生、どうぞよろしくお願ひ申し上げます。

【篠原政策研究大学院大学教授】

はじめまして、篠原と申します。約1時間ぐらいということなのですが、これから駅ビルと広場をつくっていくわけですが、前半で、それに関して大切だと思うことをお話しします。後半では、スライドを使いまして、日向市駅のプロジェクトでこんなふうにやっています、という話をします。会議では何人かの方とお会いしていますが、ほとんどの方は初めてなので、「大体、篠原というのはどういう男なのか」というのはわからないと思いますので、最初にその話をいたします。

大学は昭和43年に出たのですが、今日は大丈夫ですかね。最近では若者相手に昭和何年というときょとんとしておりますので、西暦でいいますと1968年です。専門に勉強していたのは土木で、大体同級生はコンクリートの研究をやって旧国鉄に入ったり、あるいは川の勉強をして旧建設省に入ったり、それが大半なのですが、私はちょっと変わっていて、大学のときから景観のことをやっていました。今は景観といってもすぐわかってきているので非常に楽なのですが、僕が大学を出たころは「篠原さん、何を勉強されているのですか」と聞かれて、「景観をやっています」というと、「あなたは確か土木が工学部に行っていたと思うのに、今は警察関係の仕事をしているのですか」と。そんなような時代でした。景観といっても全然通じないのです。もう数年前ですか、景観法ができて、景観というのが市民権を得たこともあったので非常に楽になりました。学生のときから景観をやっておりますので、かれこれ40年ぐらい景観の勉強をしております、それが第1の専門です。

それから職場はいろいろなところを転々としていたのですが、建設省の研究所から大学に戻ること、確か1986年だったと思いますが、物事をちょっと誤解している男がいて、「篠原さんは景観をやっているのだから、デザインの仕事もやったらどうですか」と。景観の話というのは風景をどう見るか、風景から人間の感情がどう生まれるか、そういうことをやるわけです。デザインというのはものをつくるわけですから、それは違うのです。しかし面白そうだからやってみようかなと思って、橋のデザインを勉強しました。それが1986年です。平成に入って、今度は川のデザインをやりますかといわれて、津和野の川というのを作りまして、平成3年から丸8年間やりました。津和野のまちの真ん中を流れている川です。

それから次の年だったから平成4年かな。今では極めて評判の悪いダムについてデザインをしないかといわれて、岡山県の津山の北のほうに黒木ダムというのがあるのですが、その仕事を手伝いました。平成4年から、これは12年間やりました。

そんなふうになってきましたので、第2の専門は公共施設とか、公共的な場所のデザインです。きょう、こんなことをなぜ話すようになったかお話ししますと、平成8年に前々から知り合っ

いた都市計画を専門にしている、都市計画ってわかります？ まちをどんなふうにするか、全体の計画を。加藤源さんという人がいて、あるときに電話がかかってきて、「篠原さん、僕は今、旭川」旭川、どこかわかります？ 北海道ですが、「旭川の駅の鉄道の仕事をやっているのだけど一緒にやりませんか」と。加藤さんというのは都市計画なのですが、もともと建築なので、高架橋というのはわかりますね？ 新幹線が上の方を走っていますが、あれを支える連続した橋です。そういうのがよくわからないから手伝ってくれといわれて、もともと、僕は土木ですし、橋をやってきたので手伝いました。それで、平成8年から駅関連の仕事をはじめました。まだできていないです。来年、再来年ですかね。そのときに駅をつくるのだったら、やはりきちっとした設計をやる建築家に頼まないとまずいよね。僕は土木ですから建物の設計はできない。加藤さんに相談しまして、この人がいいんじゃないかということで3人選びました。加藤さんには実は大阪の方の人に頼みたかったらしいのですが、僕が勉強不足でそれまで内藤さんのことをあまり知らなかったのです。僕の先輩で中村さんというのがいるのですが、中村さんからは「篠原くんね、海の博物館ってなかなかいいよ」といわれたので、それで加藤さんと2人で相談して、内藤さんに頼もうということで、内藤さんとやり始めたのが平成8年です。

そんなふうになってきて、旭川が平成8年で、平成10年からは九州の東のほうに日豊本線の日向駅というのがあります。日向市というのは人口6万人ぐらいですかね。それは2年半ぐらい前に完成いたしました。今年4月29日の連休のはじめに、最終的な駅前広場もできて、全体が完成します。これもだから11年くらいかかったのかな。そのあと高知もやっておりまして、3月いっぱいになります。それから新幹線が北陸にということで、富山の駅でプロポーザルというのがありデザインの競争で勝ちましたので、それもまた一緒にやってきました。そのあと徳山にお邪魔をするという次第ですから、あまりそういう言い方をするとよくないのですが、まあ任せておいてください、という気持ちです。結構いい駅をつくりましたので。

何が大切かという話なのですが、他にはないようないいものをどうやってつくるか。それにはいくつかの条件があるのです。ひとつは計画を立てるにしろ、建物をデザインするにしろ、あるいは駅前広場をデザインするにしろ、同じお金で頼むんだったら腕のいい人間にたのまなければだめです。これがひとつです。ちょっと日本の批判みたいになりますが、ヨーロッパでは市にとって重要な橋とか、市にとって重要な建物は、今度の徳山にとっても、駅ビルがそうなるのですが、そういうものは必ずコンペというか、デザインの競争で決まります。ところが日本は、なぜか知らないけど入札で安く仕事をするとところにだしちゃう。戦後ずっとそうで、だからいいものができない。それが第1、我々もそれで選ばれましたので、いかにいいものをつくるかということ。2番目が、いかに腕のいい人がいても、それはチームを組んでやらないといいものにならない。徳山はどうなるか、ちょっとわかりませんが、あとで説明する日向の場合、駅の部分と線路の部分と、駅前広場の部分ですが、大体仕事は鉄道と駅の部分は国から補助金をもらって、県がやる、駅前広場のところは市がやる。鉄道に絡みますと県は口出しができないので、JRの仕事でやる。同じJRでも、さっきいった高架橋みたいな橋の部分は土木がやる。建物部分は建築がやる。どうやってきたかという、大体こんな駅前広場にしましょうとか、こんな駅舎にしましょうとか決めたあとは、それでは大体基本的なところは合意したから、今度は市は市でやりましょう、県は県でやりましょう、鉄道は鉄道でやりましょうと、こうなるのです。実はそれでやると、いいものはできない。簡単にいうと、今日鉄道関係の方がいらっしゃったらちょっと失礼ですが、鉄道の人にやってくださいといったら、利用する人がいいようにというよりも、なるべく駅員数が少ないように、それから自分たちが働きやすいように、こうなる。それから、これもいたら失礼ですが、駅前広場って大変なのです。歩行者、電車で来る人もいる、タクシーも入る、バスも入る、自家用車も入る。そうすると、タクシーをやっている人はなるべく駅前広場にいっぱい停めさせてくれといわれる。駅前の土地は一番高いですよ。そこにお客さんを待っているタクシーが何十台と並ぶのは、ちょっとおかしいんじゃないかなと思うけど、自分たちはそれが便利なのです。

それから、これは皆さんのことですが、なるべく駅に近いところに自家用車で来て、乗り降りしている。となると、やっぱり駅前広場のところに自家用車を停めるような場所をいっぱいつくらないといけない。タクシーや自家用車、今度はバスや自転車乗り場です。そうやっていくと、駅前広場をせっかくだつったつもりなのに、なんだか交通広場みたいになる。乗り換えは便利かもしれないけど、そこに行ってもちっとも楽しくない。ですから、そういうことに関連する人がみんな集まって、今の徳山の会議はそうやっていますが、それぞれの立場でいろいろと意見をいって調整していく。それを受けて、さっきいった腕のいい建築家とかデザイナーとか、そういうのがチームをつくって、お互いに調整をしながらデザインをする。そういうことをやらないと、徳山は大丈夫だと思いますが、今のうちにひとつ、駅ビルは駅ビル、駅前広場は駅前広場、商店街は商店街、ばらばらにやる。非常に、最終的な使い手の市民にとって非常に不便な、面白くない、そういうまちができてしまう。

ですから2番目は、そういう専門家がチームをつくってやる体制ができるかどうか。

3番目は、これも仕事なので仕方がないのかもしれませんが、例えば、駅前広場をするとなると、どのぐらいの大きさのビルにしましょうかとか、バスのあたりとか、いろんな場所をつくろうかとか、タクシーは何台ぐらい入れようとか、これは計画の段階です。計画の段階が終わると、辣腕アーティストがいるのですが、今度は設計になります。実際にビルを細かく設計していく。あるいは駅前ビルを設計していく。どういう材料を使うか、ここにエスカレーターをつけるとか、具体的なところですよ。普通のやり方ですと、計画の段階が終わると、計画をしていた人は退場して、ここまであまり関係なかった人が急に設計者としてやり始める。だから、計画している人と設計をしている人は全然違うのです。それから設計が終わって今度は工事になりますが、工事になると今度は建設会社の人に来て、設計をやった人と話し合いをしないで工事に入る。だから、どういうつもりで設計したのかとか、どういう考えで計画したのかというのが伝わらないのです。今のシステムはそうなっています。仕事の出し方も含めて。だからいいものできないのです。

いいものをつくるにはどうしたらいいか。さっき専門家がチームを組むといいましたが、今はちょっと不況ですが日本の自動車メーカーは優秀じゃないですか。どうやって車を作っているでしょうね。ちゃんと聞いたことはないのですが、大体想像がつかますね。今度はどういう車を、どういうコンセプトで、誰をターゲットに出そうか。だから若者向けの車にしようか、ファミリー向けの車にしようか、これは企画です。じゃあ排気量は何ccで、どのぐらいのコストでという計画を作ります。そうしたらデザインのほうに移ってきて、これはデザインのスタッフもたぶんいると思いますが、エンジニアでエンジンとか構造を担当する人と、いかにいいエンジンでいかにがっちりしていても、スタイルがよくなければ売れないと思います。だから今度はデザイナーも入る。そんなことをいったって、最後にお客さんと接する営業マンが「こんな車で売れるかね」と議論をしているのです。つまり、企画を立てる人が販売をする人までが一緒になって議論をして、それでこういう車を作ろうとやっているのに決まっているのです。もちろん作る人もいますから、こんな設計じゃあ作りにくくてしょうがないよと。工程が複雑でやっぱりコストが高くなるようでは困りますと。

だからいいたかったことは企画を立てる人からエンドユーザーが一番近い営業マンまでが会議をして、どういう車にするかというのを決めている。ところが、何だか知らないけど公共事業に限っていうと、企画を立てる人は企画だけ、計画を立てる人は計画だけ、設計をする人は設計するだけ、建設する人は別で、お互いの議論というのはまったくない。だからたぶん、日本の車はコストが安くていいものできた。公共事業はそういうことだというと、ちょっと言い過ぎですが、割高で使いにくいということになってきているのです。

ですから3番目の条件は、最初の仕事から最後に完成するまで、ずっと同じようなメンバーでやらないといいものはできない。さっきいいましたように、日向は私と内藤さんと、佐々木さんという計画をしている人と、内藤さんは建築ですが、途中からですけど、都市デザインと広場をやっている小野寺さん。徳山のメンバーでもあります。それから照明とかやっている南雲さん、こういう

メンバーで組んで、役所の人は2～3年で転勤をしますが、我々はずっと変わらない。完成まで会議をずっと続けました。それが非常に大事なのです。

それが専門家のほうですが、専門家と市民といいましたが、日向の場合は最初の7年ぐらいいは、7年ぐらいいで5回シンポジウムをやりました。ある程度、案が固まったら、それを市民に見てもらおう。また、ある程度進むと、今度は木を使うのだけど木についてどう思うかというシンポジウムをやる。そういうことを、毎年1回というわけにはいきませんでした、随分やりました。

それで誰のためにつくっているかという、これは徳山もそうなのですが、誰のためにつくっているのか、もちろん市民のためにつくっているわけです。だから、市民が使うのだから、市民の意見を聞かないでつくるのはおかしいですね。皆さんは家を建てる時に、工務店の人に来てもらって、こういう家にしてほしい、とかいいますよね。予算はこれだけで。それが何だか知らないけど、駅だとか、公園だとかというのは、それを使う人の意見というのをあまり聞かないよね。やっぱりおかしいですね。

だから、今日はこういうシンポジウムは初めてだと思いますが、会議のほうは傍聴が自由になっていますので、みんなで見に来てくださいというのはちょっと変ですか、どんな議論をしているのか聞きに来ていただきたい。終わったあと時間があれば、私どもも話をします。そういうことが非常に大事です。これで4つですが、市民の皆さんのためにつくっているのです。だからユーザーである市民の意見を聞くのは当然です。しかし、ここで一言付け加えておきますと、もちろん今度の徳山の駅前のところのビルは、それを使うことになる人のためにつくっているのですが、もちろん市民の意見は重要ですから聞きますが、2つだけ付け加えます。

ひとつはよくあることなのですが、市民の意見はこっちが賛成、こっちが普通だから、こっちにしときましょうということがありますが、それに従わないこともあります。なぜかわかりますか。今、生きている市民だけが市民ではないからです。駅前広場とかビルはできたら、最低でも50年は使います。そうすると、今は小学校とか、幼稚園に行っているのも将来は市民なのです。それから、まだ生まれていない人も将来市民になる可能性がある。だから、今いろいろと意見をいっている市民は、僕らが考えている市民からいうと、4分の1か、3分の1くらいですかね。だから、その今の市民の意見だけを聞いてつくることはしない。なぜかという、流行に流されるからです。内藤さんはそんなことはありませんが、建築家によっては売ればいいう人もいるから、同じデザインでも、ファッションのデザインと、女性はシャツというのかな、僕は女性のことはよくわかりませんが、セーターとか、カーディガンとか、スカートとか、そういうのはどのくらい使いますか。同じものを10年は使わないですね。ということは、3～4年満足して使えばいいわけです。だけど、今からつくろうとしている駅前広場とか、駅に建てるビルは50年は使わないといけませんから、今よくても、使っているうちにだんだん飽きてきて、これはなんだか流行から外れちゃって面白くないよね、といっても建てかえられないですから。だから寿命が長いものと、寿命が短いもののデザインは区別して考えなければいけない。それが、市民の意見は聞きますけど、皆さんだけが市民ではありませんよ、ということです。

それから、もう一言だけ付け加えますと、そんなことをやる人はあまりいないかもしれませんが、例えば内藤さんはもちろんしませんが、非常に腕のいい建築家なので、「ああ、徳山市民に対してだったら、このくらいでいいか」というふうにデザインをしても、たぶんはもらえます。悪くいうと、手抜きをしても。だけど、そういうことはやりたくないのです。つまり設計とか計画に関わっている我々が、自分たちでも満足できるものでなければやりたくないのです。こういうふうに思っているのです。大いに重要になるところで、「こうやったほうがいいよ」といわれても、「いや、そんなのは10年先になったら飽きてしまうから駄目」と、「こうやってください」といわれても「いや、我々はそんなレベルでやりたくはない」ということです。

最後にスライドのほうに移りますけど、駅というのをどういうふうに考えているかということを一言だけ申し上げます。今までは駅というのは、東京から文明が送られてきて、それを受け入れる

窓口だったのです。ここだったら大阪のほうに進んでますね。大阪ではこういうことをやっていますよというのが汽車に乗ってきて、徳山につく。最先端のものが駅からまちに行く。でも、今はもうそんな時代ではない。だから情報の、あるいは文明の窓口は、僕は逆だと思っていて、今度つくる駅前広場とか、駅ビルは、あとでちょっと議論があるのですが、伝統とか文化とか、そういうものを全国に発信する場所にしてほしいと。内藤さんもいわれたことで、「駅というのは、1回外へ出ていった人が最後に帰ってくる場所ですよ」と。旅行でも仕事でもいいのですが、大阪の大学が何かに行ってきて、しばらくして徳山に帰ってきて。「ああ、我がふるさとに帰ってきた」、そういう場所です。

今からお見せするのは、さっき言った平成10年からやってきた日向です。すみません、時間がないので早口になってしまいますが。

これは宮崎駅です。あそこがホームなのですが、衝立みたいなのが立っているでしょう。下へ降りるとこんなふうになっていて、柱が立っていて、風除けもあります。

これから改札口に入るところです。

ホームに上がってみると、普通の駅です。つまり、ああいうついたてみたいなものをデザインしたのは、駅前広場とも関係ないし、駅のホームとも関係がない。ただ、飾りで作っただけです。これはあとで宮崎県の人に聞きましたが、JRと県のほうが協議をしているいろいろやっていたのだそうですが、物別れに終わって、鉄道側が勝手に設計したということです。

これは京都の二条の駅です。すごい屋根の大きいのがかかっているでしょう。エスカレーターであがっていくと、なんか木が貼ってあって何かいいなと思うのですが。上がってみると、ものすごく暗い。

それで、徳山の駅は新幹線で来るといいですね。ホームに降りた途端に海が見える。列車で来るというのは、そういうものが楽しみで、着いて列車を降りてホームに立ったら、どんなまちかなと思いますね。僕は最初に新幹線で来たので、非常に印象があるのです。ホームに降りたら海が見えた、「ああ、そうか。徳山のまちはすぐ海が見えるほど近くなのか」ところがこの二条の駅では京都のまちがひとつも見えないのです。

こんなふうにはしか見えない。つまり屋根をかけることに熱心で、列車に乗ってきた旅行客が、あるいはふるさとに帰ってきた人がどんな思いでホームに立つか、そういう気持ちなんて考えていなかったんだね。

これは四国の丸亀です。これは加藤さん、先ほどいいました、旭川で僕と一緒にやりましょうと、僕を引っ張り込んだ人間で、丸亀の駅で手前がアメリカからやってきたデザイナーのデザインで、奥が有名な建築家の設計で、何か引っかかっているでしょう。あれは実は美術館で、駅前に面しているのであそこをわざわざ舞台にしてあるのです。入口は後ろに設けてあるのです。だから、さっきいった専門家どうしのチームがここでは生きていて、加藤さんが駅前広場をやって、向こうの建築家がそれに協力をしてデザインした。だからそこまではいいのですが、途中で道路があるので、こんなふう映っています。ところが後ろを見てみると、丸亀駅と書いてありますが、何の変哲もない普通の駅です。つまり鉄道側がうまくできなかった。

これは、加藤さんが前にやっていた帯広の駅です。

これ、すごいでしょ。跨道橋といって、道路の上を跨ぐものなのですが、ものすごいコンクリートが重くてくぐるのが嫌だなという感じです。

これが日向です。1.7キロぐらいの線路を上にあげて高架にして駅をつくり直して、駅前広場を作りましょうと。左側が山、右側が海です。そういう場所です。

これが2003年だから随分前です。行ったときの写真です。昔の駅です。これはもう今はありません。地上の駅でした。鄙びていてなかなかよかったのですが、まちを歩くと歩いている人が1人もいない。そういう非常に寂しいところなのです。

市のほうは頑張って区画整理といって土地を整理し直して、新しい商店街を作りましょうと。僕が

行ったときは、商店街は3割くらいシャッターだったのです。それから商業集積とって、商業振興のお金をいれて、まちを活況にしよう。もうひとつは鉄道を上にあげて踏切をなくして、新しい駅舎を作って、市民がなにかという集まれる駅前広場を作りましょうと。こういう駅でした。

これは細かい話なんですけど、今度は直接関係ありませんが念のためにいっておくと、山陽新幹線と徳山の駅は左のタイプをとりますが、要するに2本の柱を立てて、10mピッチで高架橋を作る。右側は、いやそうではなくて、こういう橋にしなきゃだめだよという。鉄道側はそんなのではよくないから、1本作ってくれといったってやってくれないです。我々はこういうのでできるはずだといわないといけない。そういうつもりで提案したのです。

右側是我々が提案したものです。

非常に嫌がっていたのですが、嫌がったというのはそういうことをいわれたことがないから。いつも鉄道は鉄道でやっているのです。だけど何とかやってくれと頼みました。わかりますか。柱が1本しかない。横を通っていても圧迫感が少ないのです。

これが駅前広場ですが、下が東口の駅前。これは新しく作った。上は西口の駅前です。ここが改札口なのですが、1、2、3、4、この部分をスパンというのですが、柱の間隔を20m間隔にしたのです。何でかという、上側に広場公園と書いてあります。あそこでイベントをやるときに、高架の下を立体的に使おう。それには10mごとに柱が立っていたのでは邪魔だと。これもコストが高くなるので嫌がるのですが、これはなぜか聞いてくれました。それでやりました。上側が10m間隔、下側が20m間隔です。違いがわかりますか。どんなふうにするかということ想定して、それに合わせて設計をする。そうでないと、型通りに今までやってきたやり方でやりま

すになってしまうので、いいものはできない。

これは工事中の写真ですが、これは20m間隔です。

今までは僕の担当なので、これからは駅ですから内藤さんの担当のもので、どんな駅にするか、最初に描いたもののスケッチです。デスクにもあるでしょ。下が模型です。

ここも大問題は……。これは上から見た絵。これは模型の写真です。木で作った模型ですよ。あそこに置いてある模型は初期の段階だから、今、いろんな案を作っていますが、だんだん固まってきたら、もうずっと大きな模型でもっとわかりやすい模型を内藤さんが作るはず。問題は日向というところは木が多い。後ろの山のほうは全部スギの林なんです。ところがご承知のように、外材におされて、スギというのは切れば切るほど赤字になって、全然うまくない。確か第2回目のシンポジウムだったかな。諸塚村という村の村長さんが来て、私は先祖代々ずっと山でやってきて、それを受け継いできたのに、このままでは山が死んでしまう。何とかしてくれないかということに端を発して、駅はそのまちのひとつのシンボルだから、何とか木を使ってくれという話になったのです。今度は、徳山は何を使ってくれという話になりますかね。内藤さんは嫌だといったのです。なぜかという、スギの材料というのは柔らかいので、こういうところにお化粧みたいに貼るのはいくらでも貼れるのです。ただこんなふうには骨格のところを使うのは非常に難しい。嫌だといったのですが、地元の熱意と諸塚村の村長さんの熱意に負けて、じゃあやろうかと。柱の部分は別です。川口先生を引っ張り込んできて、さっきいったけど、内藤さんだってもちろんでできるのだけど、川口先生というのは構造の天才的な人で我々よりも年が上なのですが、我々はまだ一応チームでやっていますが、必要だと思うとその専門家まで引っ張ってきて我々と一緒にやってもらう。カワグチ先生を引っ張ってきて、どういう構造にしたら一番合理的で木をちゃんと使えますかという、こういうようなことに。これは県のほうも随分頑張っていて、駅の仕事は大体土木とか、都市計画もなのですが、宮崎県は林業県だから材木部も林業部も手伝えということになって、それで実験をしながらこれを実際に使えるようにしたのです。

左の上が駅の部分でホームの部分です。右がひさしです。なぜこんなことをやったかという、日向というところは宮崎で暑いので昼は日陰をつくりたい。それが第1の理由です。それからホームから上のところだけがもろに見えるというのも、あまり姿・形としてじっくりおさまらないから、

ひさしをつくりました。

これは何の写真かという、さっきちょっといいましたが、列車に乗ってきて最初にホームを降りたときに、どんなまちかなと見たいでしょう。あるいは地元の人で久しぶりに帰ってきたら、我がまちはどうなってるのだろうと。それでこれは古い写真なのですが、これにかかる前に並木の木を剪定するときに、何かクレーン車みたいなものがあるでしょう。人を持ち上げて、上で枝を切る。あれを持ってきて、将来できるホームの高さに合わせて、どんな風景が見えるかというのをチェックしたときの写真です。こういうふうに見えるのです。正面のちょっと緑になったところは古墳です。

これは海側の写真です。今度の駅ビルができれば、山がどれくらい見えるか、海がどれくらい見えるか、まちがどう見えるかというのはもちろん検討する予定です。

これは実際できあがった、駅ができたときに撮った写真です。まだ工事中ですからすっきりしていませんが、やっぱり古墳が見える。予想どおり。海が見えますよね。

さっきの構造、骨組みに気を使った左側がひさしの部分です。雨の多いところですから。右側ですが階段で上っていくと、ホームに使っている木が見えるよねというスケッチです。

これは実際にできてからエスカレーターにのって、ああ、こんなふうにホームに木が見えてくると。これもそうです。こんなホームです。長さは110mだったかな。幅が18m。こういう駅は日向にしかありません。ホームに立つと、こんなふうに見える。

これは外から見たところ。中は工事中です。

いよいよ広場をやることになって。これは東口の広場なのですが、まっすぐ通って、この20m幅で抜ける。こっちが中心市街地です。これは交通広場で。これはイベントをやれる広場です。なんとしても暑いところなので、水が欲しいというのでいろいろ検討して、最終的には地下水を使って、そこに噴水と水路を作っている。これは我々のチームの小野寺さんがデザインをやってくれたのですが。

これは模型です。

これはひさしの部分です。これも木をふんだんに使っています。

つまり、何を考えているかという、木で駅を使う人に温かみを感じてもらおうということもあるのです。だけどもうひとつは、地元の産業振興も考えています。ああ、これは木の駅でいいですね。どこの木ですかといったときに、いやアメリカのマツですといったら、冴えない。これは地元のスギですよ。徳山は何にしますかね。来た人がこれはいいですねといったら、これは徳山の名産品の何とかですよ。

これは東口広場ができたときです。今回は夜景を撮っていないのですが、夜になるとホームのほうで明るいのでホワッと行灯とはいわないけど、まちの行灯みたいに見える。これはよく見てみると、ホームの上に立っている人がよくわかるでしょう。駅前広場から見ると、ああ、何とかさん、どこかへ行くんだと、こういう感じになるのです。

ここは広場です。

このサインは、南雲さんというのがオリジナルで、住民と議論をしながら、こんなのですよ、こんな色にしますよというのを聞いて作ったものです。だから、サインひとつとっても、小さいですが非常に重要です。

これは自転車置き場の上にもスギを貼ってあるのです。

これは改札口のほうに行くところか。

これは高架下です。向こう側には観光施設です。こういう駅です。

これは面白くて、地元のそれこそ市民なのですが、その人が宮崎のスギを売り出したいので、デザインコンクールみたいなものですが、スギコレクションというのをやろうとして、内藤さんが審査委員長で、今年5回目ですよ。これは横浜市の人が公募してきて、1等になった。入選したら、地元の大工さんと木材組合の人が実物を作るのです。デザインの絵だけではなく。それを見て、

みんなで評価して、1等、2等、3等を決めて、これは1等の人で確か横浜の人だったと思います。いいでしょう。自分のベンチが駅に置いてあるのです。その人はやっぱり、新駅開業式の際に来ましたよ。横浜から宮崎までわざわざ。つまり日向ファンができたわけです。徳山でも徳山ファンというのができると思いますよ。そういうことをやれば。

しかしまちを見ると、なかなかうまくいってない。照明が立っているでしょう。あれ、かなり松本さんというのが頑張っていて、地元の木材関係の人たちと一緒にやって、木の照明灯にしたのです。

これは議論をしているところです。

大工さんと一緒に作っているところです。木というのは実は腐りやすいので、市のほうは普通嫌がるのです。だって、これは市の管理だからね。道路に立っているから。宮崎の場合はどうしたかという、それこそ市民が、市民といったって専門的な市民ですからね、市民が自分たちでそうじもします、腐ってきたら取り替えます。だからそういう協定を結んで、やっぱり普通の鉄とかアルミじゃなくて、地元のスギを使った照明にしましょうよということで実現したのです。だから日向の場合は、もちろん文句をいう市民も多いですが、自分たちも一緒に参加して作るという市民がどんどん出てきます。これは素晴らしいことです。

でもこれはうまくいかなかったんだ。つまり、新しい商店街をつくって、木を使いましょうと、いろいろやって、ルールまでつくったのだけど……。見てください、あまり木をちゃんと使っていない。商店街のデザインはなかなか難しいですね。いろんな理由があるのですが、ひとつはコストがかけられない。安く作らなきゃいけないのだけど、これを設計する、普通の建築家は店主のほうばかり見ていて、まちのほうはあまり見ないですから。わかります。自分のスポンサーの顔色を見るから、なかなかうまくいかない。だから新しく駅のまわりにできた商店街については、正直なところ、今一歩です。なかなかうまくいかない。

これでスライドは終わりです。

実はもう駅前広場は完成していて、水も流れていて。あ、最後に凄いことがあったのです。内藤さんはよく覚えてらっしゃると思うのですが、商工会議所の建物をあの広場には作ったのです。内藤さんは、これは重要だから駅のすぐ近くに作ろうと。こんなことはいわない人なのです。これは私が設計しますから、やりましょうといったのです。そういう赤字になっても重要だからやるという、そういう建築家にあまり会ったことがなかったのでしょうね。この人は仕事をもらいに来たんじゃないかと思ったのです。だから駄目だということになって、できたのですが、見に行ったら、これがひどいのです。残念ながら。お金を出せばいいものができるというわけではないのです。だから安ければ悪いというわけでもないです。さっきいったように、腕のいい人ならちゃんとやるわけです。ところが、それである人は本当にわかってない、しょうがないよねと思っていたのですが、最後の最後になって広場をつくることになって、日高さんという人なのですが。お金持ちなんですけど、その人がうちの庭に生えている木は全部寄付するといったのです。この広場の。でっかいイチヨウとか。庭にあった、いい石も全部寄付してくれたのです。なんだ、驚いたなと思ったのだけど、たぶんこの駅前広場は日向市の財産だから、自分の財産だってもう先が長いわけではないし、市民のために、未来の市民のために寄付しようと思ったのでしょう。素晴らしい人で素晴らしい木なんです。もうちょっと早く気付いてくれていたらなあと思ったのですが、でも一番最近はそうなのです。すごいですよね。

そんなふうにして、ちょっとうまくいかなかった部分もありましたが、専門家同士が、それから専門家と市民が手を組んでやってきました。それもさっきいったように、腕のいい連中が集まってチームを組んで、それが一貫してずっと最後まで変わらない。今度4月29日の最後の広場のオープンで我々に行くと思いますが。それから重要なのは、あまり事業を担当している人、今度の件という周南市の職員だね。2、3年でポジション代わっちゃうからかわいそうなのですが、大体そうなんです。一生懸命やりだして面白いなと思うと、代わっちゃうんです。だからちょっとかわいそうなのですが、でもそういう人が当然2～3年後にはどこかへ代わっちゃうから、まあ普通のと

おりにやっておけばいいやと思うと、ろくなものはできない。笑っているけど、そうですよ。日向市がすごかったのは、黒木正一さんという人がいたのですが、我々が来たときは課長だったのですが、ずっと部下を鍛えていて、職員が変わっても全然ぶれない。かわいそうに、その人は1回市長選で変わったので左遷されちゃったのだけど。そのときは仕事がちょっと止まり気味になっちゃったのです。新しい仕事があったので戻ってきましたけど。だから市役所の人ほどのくらい頑張るかな。で、かわいそうなんです。例えば内藤さんは、さっき日向市駅でやりました、あれは鉄道局長賞をもらったのです。去年、ブルネル賞という国際的な賞をもらいました。だから内藤さんが頑張ってやって、大変だったのだけど、誉めてもらえるわけです。ところが役人は誉めてくれる人がいないのです。いくら一生懸命やっても、大抵は文句をいうでしょう。皆さんも。市役所の職員は。そうやっている、だんだん嫌になってくるから、一生懸命やらなくなるところもあるのです。市の職員が頑張ってくれないと、いいものがない。東京組の我々だけが、いくら一生懸命やってもいいものがない。だから皆さんにお願いしたいのは、僕からいうのもなんだけど、市の職員が頑張っていたら「おお、よくやっているね」とこういうふうについてやらないと。それで出来栄が違います。いいものができる。もちろん作る時には文句もいわないといけない。「何やっているんですか」とね。

あとのパネルディスカッションでまた、さまざまなパネラーの方からいろんな話が出るとは思いますが、とりあえず私の話を終わりにします。どうもありがとうございました。

【司会者】

篠原先生、大変貴重なお話を聞かせていただきました。どうもありがとうございました。篠原先生には、後ほど行いますパネルディスカッションのコーディネーターもお願いしております。どうぞよろしくお願ひいたします。会場の皆様、今一度盛大な拍手をお願いいたします。

それではここで、周南市長が駆けつけてくださいました。島津幸男が一言、皆様にごあいさつ申し上げます。

【島津市長】

皆さん、こんにちは。改めまして、皆さん、こんにちは。今、お話に出た平田部長はこれで私がいる間は変わらないと思います。当然、もともとそういうつもりで4月のを決めておりますから、篠原先生、ご心配のないように。これができるまではクビにしませんから。定年が来ても残ってくれと聞いておりますので。本人は急にやめられないなと思ったでしょうが、そんなことはない、命がけでやっていますので先生方よろしくお願ひします。

皆さん、これでわかりますように、篠原先生とか、内藤先生とか、一流というのはみんな違うのです。何が違うのか、私はいろいろ考えたのですが、非常に高度な技術力といいますが、設計図があるのですが、今、お話を聞いておわかりになると思うのですが、もっとすごいのは磨かれた人間性、これがまちをよくする過分の要素です。だから「気」が入ってないと駄目なのです。今、商店街の方々が来ていらっしゃいますが、気が入って、ありがとうございます。しっかりやりましょうね。そういうことで、実はダーウィンの言葉で、「1番強いものが生き残るのではないのだ。1番賢いものが生き残るのである。生き残れるのは環境に敏感なもの、変化に敏感なものだけが生き残れる」。私はこの言葉を聞いて、私がなぜ市長になったかといろいろ考えてみるのに、神様が認めただのかね、いや市民の力かね。違うのです。どうもこのまちにちょうど島津に、変化が好きですから、変化を与えろと。ちょっと悪い言葉ですが、ガタガタさせろというのでたまたま市長にさせてもらっただけじゃないかと思うのです。

そういうことで、皆さんもこのまちのいいところ、悪いところ、いろいろいわれますが、ひとつだけお願ひを。先生もおっしゃっていたように、悪口をいわないということ。これもことわざがありまして、イギリス人を自慢するのはイギリス人だそうです。ドイツ人の悪口をいうのはフランス

人ということ。ヨーロッパでは、スペイン人の悪口をいうのは、実はスペイン人だそうです。おかげでスペイン人は自信をなくして、あれだけの大きな国が結局今、一番力がないのです。どうも、この周南で気をつけなければいけないのは、周南の悪口をいうのは周南の人であってはならない。下関に行かれたら、わかりますね。周南になんで勝てないと、人口が倍になったのに。何が足りないかという、文化です。住民の力です。文化会館がある。住民の1人1人がとてもいい生活されている。なんで周南に勝てないのかという。周南の人に私はいつも聞くんです。聞きますと、悪口ばかりね。こんな立派なものを作った。あんなハコモノを作った。違うのです。それをいかにうまく使うかが、後世の我々の力なのです。だから、今度も駅をいろんなものをいっぱい作りますよ。私は世界一を作ってくれとお願いをしておりますから。100年、200年、できたら1000年残るもの。どんどん骨董的価値があがるものを作ってくれというふうにいっているのですが、議会に身の丈はなんてことをいったら、もう喜んじゃって、身の丈が良い、身の丈が良いと。違うのです。身の丈がどんなものかを知らずに身の丈にあったものと、みんないっているのです。私の身の丈というのはすごい身の丈ですよ。巨人ですからね。だから、その辺を先生にも頼んでおります。ただ先生方が非常に磨かれた人間性がありだから、そうはいつでも周南はせいぜい頑張ってもこの程度だということで、私がいくら大ぼらをふいても、ちゃんとやっていただいておりますから、きょうも議員の方が来ていらっしゃいますから、みんなニヤニヤしていますが、ひとつそういうことで前向きにどんどんやると、中身についても私は先生方を信用しております。私の職員も信用しております。またそれをいろいろチェックしていただいている市議会の皆さんの意見もしっかり受けながら、それから一番大切なのは市民の皆様がスペイン人にならい、できたらイギリス人みたいにこのまちをみんな自慢できるようなまちと一緒にさせていただければありがたいと思っております。

平田部長、これで留任が決まりました。そういうことで、ひとつよろしく、皆さん、お願いを申し上げます。ありがとうございました。

【司会者】

ありがとうございました。

それでは徳山駅周辺整備および景観デザイン、案の概要について、周南市中心市街地整備室・中村室次長補佐から報告させていただきます。前にお願いいたします。ではお願いいたします。

【中村室次長】

皆さん、こんにちは。本日はお忙しい中、このシンポジウムに参加いただきまして、誠にありがとうございます。私は周南市中心市街地整備室の中村と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

それではさっそくではございますが、徳山駅周辺整備および景観デザイン、案について、周南市の取り組みを発表させていただきます。パソコンの操作がございますので、座って話をさせていただきます。私には篠原先生のような有能な秘書がおりませんのでご了承ください。

平成15年の4月、2市2町が合併して周南市が誕生しました。その際、新市建設計画が策定され、その中のリーディングプロジェクトのひとつとして、徳山駅周辺整備事業が位置づけられています。その後、駅ビル、南北自由通路、駅前広場などの徳山駅周辺の整備について検討を重ねてまいりました。

今回、徳山駅周辺整備の基本計画を策定するにあたり、まちづくりに多くの経験をもつ学識経験者や地元の関係団体の代表で構成する徳山駅周辺デザイン会議を立ち上げ、その中で検討をしています。昨年12月3日に第1回目を、2月6日には第2回目の会議を開催し、きょうのシンポジウムで市民の皆様の意見を受け止めたのち、5月に3回目のデザイン会議を開催し、基本計画案を策定する予定にしております。

ここでたびたび使われているデザインという言葉の意味について確認しておきます。デザインと

は、単に表層の意匠のことを指すのではなく、形を決定する行為全般を指します。デザイン会議では駅周辺整備事業の設計図面を検討し、基本計画案の策定を行っています。

基本計画を策定する上での徳山駅周辺のまちづくりの目標としては、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を掲げております。これは駅周辺の課題を抽出する中で、まちづくりの目標を定めたものです。その中で駅周辺の担うべき機能と役割としては、駅ビルや駅前広場を中心とした交流の拠点ゾーン、中心市街地の活性化につながる業務商業ゾーン、駅と北側市街地をつなぐ緑の都市軸、臨海部との交流を図る南北の交流軸などが挙げられます。

これら駅周辺の機能や役割を満足させるための整備方針としては、交通施設の結節点としての機能を強化する。既存商店街との連携を強化し、賑わいを創出する。北側と臨海部の連携を図る。この地域の特色を生かしたまちの玄関口にふさわしい景観を形成する。これらのことを整備方針としております。

徳山駅周辺の景観特性としましては、まず御幸通りやPH通りなどに代表される緑豊かな街路樹が挙げられます。この写真は御幸通りの分離帯のヒマラヤ杉で、高さは20mにまで成長しています。これは周南市の財産といっても過言ではないと思っています。また全国でも珍しい新幹線と海が近いということも特徴のひとつです。この写真は新幹線のホームから海を写したものです。海の向こうに広がる島々もはっきり見えています。そして、駅の東側に連続する商店街を覆っているアーケードも特性として挙げられます。写真はみなみ銀座商店街を覆うアーケードです。ほかの商店街にもアーケードがかけられていて、雨を気にせず買物を楽しむことができます。こうした景観特性を生かした駅周辺の整備を考える必要があります。また駅周辺を周南市の玄関口としてシンボリックな景観を創出していくことも検討していきます。

南北の交流を促進する南北自由通路の整備ですが、現在の地下横断通路は老朽化し、狭くて暗い印象を与えている上、出入口には階段しかなくバリアフリーに対応していません。そこで新たに南北自由通路を線路上空に設置する計画です。ただし新幹線の駅舎の関係上、通路を設置できる場所が限られていて、自由通路は駅の東側に設置する予定です。また自由通路の築造と合わせて駅の機能も線路上空に移し、隣の下松駅のような橋上の駅舎とすることを計画しています。南北自由通路の幅員についてですが、2～3人のグループどうしが余裕をもってすれ違えること、両側に立ち止まって話ができるような空間を設けること、これらを検討しています。このことから自由通路の幅を8mとすることを計画しています。

次に北口駅前広場の考え方ですが、現状の課題を挙げると、まずバス利用者の利便性が悪いことが挙げられます。バスの降車場は市道を挟んで広場の北側にあって遠い上に、地下道を通って駅に向かわなければなりません。また乗車場も駅に近いとはいえません。広場全体のバリアフリーも十分ではありません。さらには広場の中でも車道が流入していて、歩行者動線と車両動線が交錯し、歩行者の安全性や快適性が妨げられています。また全体的に歩道が狭く、歩行者空間が十分に確保されていません。特に東側には地下道の出入口が設けられていて、歩行者空間が阻害されています。東側に連続している、商店街に賑わいがつながりにくくなっています。これらの課題を解決するためには、どういうデザインにしたらよいでしょうか。

まずバスの降車場を駅前広場の中に設け、バスの乗車場をできるだけ駅に近づけて設置する計画とし、公共交通の利便性を向上させます。銀行前の地下道を撤去し、横断歩道を設けるなど、広場全体のバリアフリー化を図ります。先ほど説明しましたように、南北自由通路は新幹線の駅舎の構造を考慮し、駅の東側に設置するよう、計画しています。この自由通路の利用者を受け止める形で、広場東側に歩行者のたまり空間をつくり、既存の商店街に賑わいを広げていく目的で、広場を東側に15m程度拡幅するよう計画しています。つまり、広場を東側に拡幅することで、南北自由通路を降りたところに賑わいのオープンスペースをつくっていこうというものです。また広場を南側にも4m程度拡幅し歩行者空間を確保して、歩行者動線を駅ビルの前でつないで駅の賑わいを商店街に広げていこうと計画しています。北口駅前広場のデザインについては、関係者との協議を行いなが

らデザイン会議の中で検討を進めていこうと考えています。

次に駅ビルについては、公共施設を中心に建て替えを計画しています。現在の駅ビルは3階建てで一部が4階建てとなっています。新しい駅ビルは広場を東側と南側に広げるといった条件の下では、土地を最大限利用すれば最大5階建てまで建築可能です。もちろん、部分的にもっと高くすることも可能です。駅ビルの施設内容については、これまで公民連携まちづくり委員会などで多くの案が提案されてきています。会議室、行政サービス施設、多目的スペースなど市民交流を図る施設や、図書コーナー、学習コーナー、休憩スペースなどの憩いの空間、カフェ、レストラン、コンビニなどの店舗、観光案内、ホール、子どもの館、トイレ、交番、ショールームなどが提案されています。施設の内容については、今後さらにデザイン会議で議論をかけていく必要があると思っています。

駅ビルの形状については4つの案を提示しています。水平方向を意識し、間口いっぱいを利用する案。一部を高くしアクセントをつけ、眺望を確保しようとする案。垂直方向を意識した自由通路部分をゲート状にした案。吹き抜けを多用し透過性を高め、建築面積を狭めて建物を高くする案。これらが提案され、デザイン会議の中で検討をしています。

次に駅ビルの断面構造については、駅の東側に広がる商店街のアーケードを結びつける形で駅ビルにひさしを設置することを検討しています。このことで駅前に雨で濡れない空間をつくるとともに、このひさしが建物としての特色を出し、シンボリックな景観を創出できると考えています。また2階や3階にバルコニーを設けることも検討しています。自由通路や駅前広場との歩行者動線に配慮することで、バルコニーに人が集まりやすい歩行者動線を確保します。バルコニーからは緑豊かな駅前広場や御幸通りを眺めることができ、憩いの場の提供や賑わいの場の創出につながっていくと思っています。

また、駅周辺の景観形成については、駅ビルや駅前広場がシンボリックな景観となることも検討していますが、駅周辺の景観とマッチすることにも気を配る必要があります。この図は御幸通りなどから駅周辺を見たときのイメージを表現したものです。

最後に南口駅前広場ですが、現在の変則交差点を通常の交差点に改良し、また歩行者空間を確保するため、広場の内側への拡幅を検討しています。さらに広場全体のバリアフリー化を行い、利用者の安全性や利便性を向上させることとしています。

最初にも説明しましたが、徳山駅周辺整備については駅周辺デザイン会議の中で検討をしているところでございます。このあとのパネルディスカッションでは、そのデザイン会議の委員による意見交換を行います。どういう人がどういう考えでこの計画に携わっているか、皆さんに感じ取っていただきたいと思っています。また会場左手には、デザイン会議で検討している広場や駅ビルのデザインを模型やパネルにして展示しています。このあとの休憩時間にご覧になり、皆様の意見をお聞かせください。

以上で徳山駅周辺整備および景観デザイン、案についての発表を終わります。ご清聴ありがとうございました。

【司会者】

ありがとうございました。

さて皆様、次はパネルディスカッションなのですが、会場の準備などがございますので、ここで15分間の休憩をいただきたいと思っております。今から15分後、3時5分からはじめさせていただきます。3時5分前には席にお戻りくださいますよう、お願いを申し上げます。

休憩

【司会者】

皆様、大変長らくお待たせいたしました。お時間がやってまいりました。ただいまからパネルディスカッションをはじめさせていただきます。テーマは「徳山駅周辺のデザインについて」ディスカッションを行っていただきます。

では、私のほうからパネリストの方々をご紹介します。最初に東京大学大学院教授でいらっしゃいます、内藤廣様です。先ほどの篠原先生のご講演のときにお名前がたびたび出ていらっしゃいましたが、内藤様は建築家としてもご活躍されており、主な作品に海の博物館、日向市駅、そしてお隣の島根県芸術文化センター「グラントワ」などがございまして、数々の名誉ある賞を受賞されています。また徳山駅周辺デザイン会議の副会長でもいらっしゃいます。どうぞよろしくお願いいたします。

次に東京大学大学院准教授でいらっしゃいます、羽藤英二様です。羽藤様は交通計画がご専門でいらっしゃいまして、都市計画交通行動モデルに関する理論的研究で多くの賞を受賞されています。現在は全国各地で実践的な風景づくりの活動を展開されています。また、徳山駅周辺デザイン会議の委員でもいらっしゃいます。お願いいたします。

続きまして、徳山商工会議所会頭でいらっしゃいます、藤井英雄様です。藤井様は徳山海陸運送株式会社代表取締役社長であり、祖父の代から船会社、港で生まれ、港で育ったと、港への思いを語られていらっしゃいます。また徳山駅周辺デザイン会議の委員でもいらっしゃいます。どうぞお願いいたします。

次に山口県建築士会徳山支部副支部長、村越千幸子様です。村越様は山口県で最初の女性の建築士となられまして、1級建築士事務所、村越ちさこ設計室の代表としてご活躍であります。また徳山駅周辺デザイン会議の委員でもいらっしゃいます。どうぞよろしくお願いいたします。

そして最後になりますが、周南市中心市街地整備室室長、平田定信です。徳山駅周辺デザイン会議の委員でもあります。お願いいたします。

なお、パネリストの皆様の詳しい経歴でございまして、お手元のシンポジウムのちらしをご覧くださいと思います。各パネリストの皆さんなのですが、景観、建築、交通、まちづくり分野における専門家、および周南市でまちづくりに取り組まれていらっしゃる方々ですので、貴重な意見を伺う、またとない機会でございます。また、意見交換会の中で会場のお越しの皆様から意見をお伺いしたいとのことでございます。疑問に思ったこと、また聞いてみたいことがあれば、その時間にお願ひします。

さてコーディネーターなのですが、先ほど基調講演でお話しいただきました篠原修先生にお願いいたします。

それではお願いします。

【コーディネーター】

それでは後半戦のパネルディスカッションを行いたいと思います。4時半ぐらいを目途にとっております。それから、ただいま話がありましたように、会場の方にもいろいろ発言をしていただきたいということなので、せっかくパネラーになっていただいているのですが、2回ぐらいしか喋っていただけませんので、申し訳ありませんがよろしくお願いいたします。順番は別にいいですね。メンバー構成は内藤さんと羽藤さんが東京組ですが、正確に言うと内藤さんは鎌倉で、羽藤さんは…。羽藤さんは、本当は松山なのです。

じゃあ、内藤さん。3～5分くらいで、駅はかなり一緒に2人でやってきましたが、徳山のまちってどんな感じですか。ここにはそれなりの伝統も歴史もあるし、なかなか厳しい世の中の情勢ですが、なんとか徳山は力を入れていきたいと思っているので、その辺をよろしく願ひします。

【内藤】

では簡単に。僕はこんなシンポジウムは初めてというか、篠原さんのレクチャーで横に活字が出てくるとか、それから手話がついている。これはやっぱり初めてです。結構、シンポジウムとかは呼んでいただく機会も多いのですが、これは徳山のひとつの特徴かなという、きょう勉強させていただいた。つまり駅ビルをともかく市民の方々にわかっていただこうという気持ちがあるというふうに考えるとすると、これも徳山のひとつの特徴なのかなと、きょう、篠原さんの講演を聴いていて、つくづく感じた次第です。とてもいい試みだというふうに思いました。

それから委員会でちょっと見せていただいて、本がありまして、工藤さんの空襲の写真を集めた写真集があって、これはすごいですねとって2冊送っていただきました。それを見ると、やはり我々の知っている徳山もあるけれども、私たちが知らない歴史の中の徳山ということもあって、そういうものをやっぱり感じ取った上でいろいろ提案したり、発言したりしないといけないのかなと思ったのが2点目です。

それから、あんまり喋るといけないのであとに回しますが、3点目は僕が徳山に来たのは初めてではなくてというか、この駅周辺のもので初めてではなくて、何年前ですかね、10年ぐらい前か、5年前か忘れましたが、駅ビルを転用して頑張っているというので、1度講演をやったことがありました。そのときに面白いなと。ただ壊して新しくするのではなくて、駅ビルを丁寧に使って再利用しているということに共感を覚えた記憶があります。何がいいかということ、ソフトウェアを割と大事にするという場所かなと。目に見えないソフトウェアを結構頑張る市なので、今回はこういうふうに委員のメンバーにさせていただいたり、提案することになりましたが、結構期待はできるのです。要するに僕らが見えている以外のところ、目に見えないところのパワーが結構あるまちなので、そういうものをいい形でエネルギーが出るようにすれば、いい計画になってくるのではないかなというのが僕の印象です。

【コーディネーター】

先ほどちょっと紹介がありましたが、内藤さんは、バブルは皆さん、おわかりですね。やたら景気がよくて、平成のはじめくらいから4~5年くらいでしたかね。あところにちょうど内藤さんは、ちょうど反対のものすごく安い、工事費で建築をやっている、それが賞をもらった海の博物館で、ぜひ1回ご覧になるといいと思うのですが、船とか海のものをもずっと集めてきていますが、すごいなと思ったのが、やっぱり100年はもたさないといけないといって、新しい現代の美術館です。なのに、やっぱり昔から海の近くでは瓦を使っているのでも瓦を使いましょうと。収蔵庫に行ったのですが、エアコンも何もついてないのですがずっと湿度が一定なのです。そういう設計をやっている。

羽藤さん。羽藤さんとは割と最近、松山で一緒に仕事をやり始めて、もともと、松山の大学にいたのですが、なぜか引き抜かれて東大に行ったという。非常に交通の問題については詳しくて、普通、論文を書くまで結構、実際の交通の計画をいろいろ議論する人はあまりいないのですが、羽藤さんは論文を書くだけではなくて、そっちのほうもやっていて、今、松山で、前にやったのは道後温泉の本館前に日向みみたいなデザインを作れと、きょう来ていますが、三浦さんと2~3度やったのですが、今度、坊ちゃんでしたっけ、路面電車の駅の周りを全部整備していきましょうということになったのです。羽藤さんが委員長で交通の問題を議論して整理して、それでよくなっているわけで、そろそろ完成ですね。羽藤さん、徳山はどういう感じですか。

【羽藤】

羽藤でございます。私は専門が割と比較的、理論というか、数式で、要するにある施設をつくったら、そこに何人ぐらい人が一体くるのかとか、そういうことを専門にやっています。理論とか数式で物事を考える際の基本というのはシンプルに考えるということなのです。シンプルに、できる

だけ簡単に考えるということ。そのときに、要するにいろんなものをモデルの中に入れたら、あまりうまく、いいモデルができない。できるだけ本質的な因果関係をモデルの中に入れるということが大事だということです。ですので、この駅を作る際も、皆さん、たぶん「私はこんなものを作ってほしい」「こういうふうにしてほしい」。ここにおられる方の人数分だけの、たぶん、アイデアがあると思うのですが、それをいくつかにやっぱり集約させていかないといけないのではないかと思います。私がひとつ思っていることです。

そういうことを考えていく際に、じゃあ徳山で何を考えていくべきかということのキーワードとして、私が少し思っているのは、近さを生かすということです。近いということです。物理的な距離が近いということです。例えば、徳山の動物園です。非常に割とマニアの中では売れているとか、マニアじゃなくても結構好きだとか、いろんな話があったりとか。あと先ほど周南市議会の議長の福田さんに名刺をいただいたら、周南市のコンビナート群の写真が表にあったのですが、このコンビナートみたいなものも、最近ではむしろ観光資源としてすごく見直されたりするようになっていきます。いわゆる工場萌えというちょっと変な表現がありますが、工場を瀬戸内海の工業地帯にとって、ああいうものが産業遺産となったときに、非常に面白い。こういうものが、あと5年、10年、20年たっていくと、産業遺産としてますます注目されたものになってくる。こういうものが、実はこの徳山という空間の中の非常に近いところにいる、圧縮されてあるのです。これをどうやって生かしていくのか、あるいはもっと別の見方をすると、例えば新幹線の駅と普通の在来線の駅がくっついていきますね。ほか山陽本線のところでいくと、例えば東広島駅の駅だと新幹線と在来線が離れていますが、ここはくっついていきます。これは近いというキーワードの中のひとつに入ると思いますが、こういう近さをどうやって生かしていくのかというのがひとつ目の視点じゃないかなというふうに思っています。

2つ目の視点は再編の契機というか、チャンスだということです。例えば駅でいうと、私は京都によく行くのですが、京都の駅は非常に大きな駅です。私は別に建築家ではないので、そういう観点から見たことはないのですが、非常に大きな駅です。だから、あの駅が周辺の地域と本当に馴染んでいるのかとか、あるいは京都観光の主な足というのが実はバスなのですが、あそこの駅を降りたときに、バスの乗降するところまでずっと行って、ずっと観光がしやすいかということ、なかなかそううまくいかない。今、実は京都市は非常に揺れていまして、環境モデル都市というものに選ばれたのですが、バス路線の再編がなかなかうまくいかなくて、ものすごく紛糾しています。そこで議論になっているのが、どうして京都駅をつくり直すときに、バス路線の再編も一緒に議論しなかったのかということが非常に議論になっています。この徳山も高齢化をどんどん迎えていくことになります。そこで皆さんの身近な足は必ずバスになるはず。このバスをどうやって徳山駅を作り直すときを契機にして、再編していくのか。これを考え直す契機としていただきたい。それを考えたときに、駅舎の構造の中でバスをどういうふうに畳み込んでいくのか。どういうふうに、どこに配置していくのか、そういったことを今回の計画、あるいはデザインの中で考えることが大事ではないかなというのが私の視点です。

【コーディネーター】

なるほど。そうですね。バスが駅の近くに来て、できれば雨に濡れないで、暑いところは歩かないですと駅に入れる。あるいは、今度計画される駅ビルの中に入っているいろんな施設に行けるか、非常に重要です。それから、ものすごく小さい駅なのですが、京成線で成田ニュータウンにひとつ駅をつくることになって、内藤さんのお弟子さんもみんな一緒にやっているのですが、それは成田市以外もあって、高架の下にバス停を作ってくれといいまして、駅からタクシーに濡れないでバス停へ行くと。駄目かなと思ったのですが、なんとか。

これからは地元組になりますが、まだ何回かしかお会いしていないので人柄のことをうんぬんできるほど知っているわけではないのですが、藤井さんは落ち着いている人だなあというのが。地元

の1人の代表として、徳山駅前広場、ビル、それからあまりJRと関係ないなと思ったけど、そんなことはなくて、橋上駅舎にするのですね。そういう仕事もやっておりまして、以前も桑名ということで、内藤さんと一緒にやっています。それもJRの建物なのだけど、内藤さんが設計しているのです。普通は嫌がるのです。今度もそういうふうにできればいいなと思うのですが。

それでは藤井さん、よろしくお願いします。

【藤井】

藤井です。篠原先生に誉めていただいてびっくりしたのですが。私は落ち着いているのではなくて、実をいいますとポケッとしているだけなのです。昔からなにかそういいほうにとっていただいて、助かったことが随分あります。

はじめに紹介されていましたが、3代、海運業をやっていますが、徳山高校に入学して、ちょうどこの4月で55年になるなと思っております。港から見る周南市は本当に恵まれていると思います。石油コンビナートをはじめ、臨海工場各社のおかげということで、私自身は大変感謝をしておりますが、多くの周南市民のめしの種でもあると思います。そういうことで経済力に恵まれて、スポーツとか、文化の華も立派に開いていますし、しかも自然と共生をしている。この周南市にふさわしい本当に立派な玄関が徳山駅には欲しいなと、長いこと考えてきました。今回、とにかく合併特例債の最後のチャンスということですから、1人でも多くの皆さんと思いをぶつけあって、少しぐらいけんかをして互いが理解をしあって、力を合わせて、徳山駅をぜひつくっていただきたいというように考えております。ありがとうございました。

【コーディネーター】

どうもありがとうございました。

では次に、順番でいいですね。村越さん、よろしくお願いします。こういうときに、すぐ女性だからという話になるのですが、そんなことは本当はいいたくはないのですが、やっぱり今の駅のビルを利用しているのはどう考えたって女性が多いし、お子さんも連れてきている人もいるし、というので、そこところが重要なポイントのひとつになるのではないかなと思うのですが。利用者の層を考えると。その辺のところも含めて、どんなふうにお考えになっているか、よろしく申し上げます。

【村越】

村越です。私は駅から歩いて20分もかからないところに住んでいて、比較的、中心市街地に近いところに住んでいます。食料品だけではなく、着るものとか、そういうほかのものも大体、まちの商店街で買物をします。そういう一市民でもありますし、きょうは建築士委員会の代表で参加させてもらっていますが、主婦としての面とかも持ち合わせているつもりです。

昔、私にとって徳山市というのは、ちょっとハイカラなコンビナートのまちでした。ところが今はまちに出てみても、人通りも少なく、特に若い人も少ないし、車が通り抜けるだけのまち、特に商店街は、私は歩いたり、自転車が出たりするのですが、そういうイメージが強くなりました。とはいっても、いいところもたくさんあって、2年前に周南市の景観を再認識するチャンスがあってまちをずっと歩いたのですが、歴史的なまち並みや美しい海や山の景観もありますが、近くにはコンビナートの夜景とか、整備された素晴らしい街路樹などがあって、それは市民にとっても人気の高い景色となっています。もうすぐ、この近くにも桜並木がきれいに、桜のトンネルができるのですが、私はもうひとつ、まっ黄色に色づく銀杏、銀杏の匂いや落ち葉に悩まされている人もたくさんいらっしゃるのですが、銀杏並木もとても大好きです。もちろん、先ほども市の説明の中にありましたが、御幸通りの緑は素晴らしいものがあって、駅に降りた人の目を見張るものがあります。駅から見たときの景観をととても大事にしたいと考えているのですが、私は、ここにいらっしゃる皆

さんを駅前に昔あった広場を忘れられない人がいらっしやるのではないかと思います。私もその中の1人なのですが、今は駐車場になっていてちょっと殺風景な景観なので、ぜひあの広場を再び私たち市民の手に取り戻したいと切に願って、デザイン会議などでも意見は出させてもらっているのですが、やはり私たちの責任は次世代に、先ほど篠原先生が言ってらっしゃいましたが、今の世代の人だけではない、先のことも考えなければ、今の市民だけのことではないよといわれたのですが、やはりあとに思い出として残せるもの、心に残る景色を残してあげたいというのは私たちの責任でもあると思っています。

新しい駅ビルは、私は交通拠点とか、情報発信ということもあるのですが、女性からするとずっと思っていたところは、まちに出ていくのに子ども連れのお母さんたちがそこで子どものオムツを替えたり、授乳をしたりして、さあそれからまちに出ていく。それがまちを歩いてきた、またそこで荷物を整えたりして、電車に乗ったり、バスに乗ったりする、そういう場所でもあってほしいなと思っています。

今、車中心……、まちづくりというのはなかなか難しいと思うのですが、ほとんどが車中心の生活というか、まちづくりそのものがそんなふうになって、それが当たり前のようになっているのですが、実は本当は一番大事なのやっぱり人なので、これからのまちというのは人を大切にする、人が中心のまちになっていかなければいけないと思います。誰が来てももちろんですが、安心して居るまちであったり、くつろげるまちであったり、歩いて楽しいまちというのをとても期待しています。車社会の今ですから、車に乗って来ては駄目とか、そういうことではなくて、車の駐車場であるとか、駐輪場などの整備を考えながら、駐車場からのアクセスを上手に考えれば、なんとか共生してうまくまちがつかれるのではないかなと思います。歩く人が増えれば、中心市街地のほうにも流れて賑わいが取り返せるかなと、そんなふうになっています。以上です。

【コーディネーター】

ありがとうございます。昔広場がありましたというのは、さっき平田さんに見せてもらったのですが、なかなかいい感じでしたね。写真で見ると、僕も本音でいえば、人間というのはやっぱり便利なほうがいいですね。どうしてもそっちになっちゃいます。だから、そういうものがどんどんなくなる。逆にいうと、多少不便でも我慢できるかどうかです。なかなか難しいかなと。これから議論になるところだと思います。

今ちょっとお話をした平田さん、なにか留任が決まったようですが、それにめげないでお付き合いすることになると思うので。

【平田】

平田です。先生から自己紹介に代えて、徳山の伝統・歴史・未来について少し述べたらどうかというお話をいただきました。地元でございますので、私もその歴史として徳山の戦災復興の土地区画整理事業を、自己紹介を兼ねて少しご紹介させていただきたいと思います。

昭和20年の8月に戦争が終わりまして、同じ年の12月に戦災復興基本計画というものが国で閣議決定されております。この基本計画の中では、まず区画整理事業から着手すると、そういうことになっておりまして、さらに昭和21年からの五カ年計画で、全国の戦災都市を復興していこうということでスタートいたしましたものでございます。この徳山の事業に大きな影響力を与えられた人が、これは皆さんもご存知だと思うのですが、徳山市出身で当時の戦災復興院の工務課長さんをなさっておられました、町田保さんという方でございます。のちの、退職されましたら日本都市計画協会の会長さんも歴任される、この道のエキスパートの方でございます。当時の地元紙を探ってみますと、まちのイメージを一新する、御幸通りがまず50m、さらに岐山通りや国道2号線が幅員36m。さらに広大な駅前広場というふうな計画がございまして、当時の市民にとっては大変な驚きであった。当時の市長さんは、もっと狭くできないかという相談をされたということも書かれておりまし

て、当時の町田課長さんは将来必ず悔いを残すと熱心に説かれた、そのことによって市長さんも決断をされたということが記されております。昭和 21 年の 9 月に初代の公選の市長さんとして、長谷川市長さんが誕生しますが、実はこの計画の見直しを掲げて誕生された市長さんでございましたが、結局見直しはされずに逆に強力で推進された。市長室は毎日関係権利者でごった返していたというようなことも書かれております。これらの事実から学ぶものといたしましては、生みの苦しさというのがないと、後世ではなかなか評価されるような立派なものは作れないのかなというふうには思っております。当然成功例ばかりではないと思っておりますが、駅周辺事業へ今から取り組むということで、私は新たな歴史をつくって未来に残せる、さらに新たな徳山の伝統がはじまるという、そういう計画に思い切ってぜひ挑戦をしていきたいと、そのように考えております。よろしくお祈りします。

【コーディネーター】

ありがとうございました。そういう意味もあったんですね。町田保さんの話が出て、そうか、そういえばあの人は僕の大学の先輩だったんだなと。一時期、東京の首都高の計画にも関わったんですが。そういうふうに戦災復興の話をするると確かに珍しくて、御幸通りのところですか、メインストリートは。あれは側道というのですが、真ん中の車道の両側にもうひとつずつついていきますね。あれが当時のやりというか、最先端の設計で、そうすると並木がやれていたのです。車道と車道の間。ああいうのが随分できて、こちら辺でいうと岡山の駅前もそうだったし、御堂筋もだし、名古屋もだし、だけど交通処理が難しいということで、みんなつぶしてきちゃったのです。岡山の桃太郎通りというのもそうやっていたのだけど、それがつぶれちゃった。名古屋は残っていますかね。だから、そういう歴史的なものがそのまま残っているということで非常に珍しい。同時に、僕もきょう、何回目かな。3 回目かな。僕も歩いてみましたが、さっき村越さんがいわれた歩行者優先というのを、逆にいうと昔の人馬優先を先取りしているみたいな感じもありますが、信号なんかもついていないし、勝手に人が渡っている。これからはああいうほうがいいんじゃないかという気がしますけどね。ねえ羽藤さん、ああいうのってちょっと珍しいですよ。

【羽藤】

欧州はとにかくやっぱり最近、チェンジというか、人中心の交通へチェンジしているんです。その場合に何がポイントかという、篠原先生がいわれたように必ずしも人と車を明確に分けているわけじゃなくて、共存をさせるようなデザインを持ち込んでいます。いわゆるゾーン 30 といわれるようなことなのですが、ゾーン 30 というのは 30 km 以下に車は走りなさいということで、人が歩いていたら必ず車は止まるという、そういうエリアのところ。中心市街地活性化というときに、歩車分離するというような考え方もありますが、共存させることで舗装のところを少し石畳にすると工夫するような非常に新しいやり方で、大胆に都市空間を再編して、チェンジしているというのがヨーロッパの特徴で、そういうリプレイスというのですか、まちの仕組みも全部変えるようなタイミングにちょうど日本も来ているのではないかなというような気がします。

【コーディネーター】

ありがとうございました。交通問題で自転車通行をどうしたらいいかなということは羽藤先生に聞けば、大体わかるんです。あとで、いいですよ、聞かれても。

では第 2 巡目に入って、ほかの全体の話をさせていただきましたが、今度はこれからやる駅とか駅周辺とか、JR の駅も橋上駅になって、橋上駅というのはわかりますか。線路の上に駅舎がきて、そこで各ホームに下りるようになると思うのですが、その辺についてどうやったらいいかなということ。……。というのをちょっと喋っていただきたいのですが、村越さんからお話しいただければ。

【村越】

駅周辺はやはり……。今、この駅を作りかえることで望んでいるのは、商店街へいかに人を流れさせるかということが大きな流れと思うのです。羽藤先生がいわれたように、もしかして車と人が共存できるかもしれないのですが、安心して歩ける、市が目指しているのも歩いて暮らせるまちづくりということなので、そういうことを考えたまちづくりを望んでいます。

まず私はいつも思うのですが、駅というのは大体家でいうと玄関なのですが、人が来て「ああ、すてきなまちだな。また来たいな」と思ったり、長いこと古里を離れていた人が帰ってきて「ああ、いいまちに帰った。やっぱり徳山はいいまちなんだ」と思うような駅でなくてはいけないと思っています。それがひとつと、やはりお互いが駅前広場も駅ビルも一緒に引き立てあうみたいな流れと景観みたいなものを形成できればと思います。それと環境ということで、今壁面緑化とか、屋上緑化とかといわれているのですが、まだまだ徳山にはたくさん土地があるので、地上をまずは緑でつないで、点を並べれば線になるという考えがずっと私の景観の欲望の中にあるので、そういうことも頭に入れながら、やはり歩いてくつろげるまちづくりみたいなものを基本的に考えていただきたいなと思います。

【コーディネーター】

ちょっと反論をするようですが、駅と商店街があるからいいと思うのですが、でもなにかお店に魅力がなければ駄目だと思うのですが。

【村越】

もちろん間口だけをつくってもお店に寄ってもらおうと思うのは、やはり商店街に魅力があるかないかなので。ちょっと不便でもいいものがあれば私たちは、ちょっと遠くででも、歩いてでも、車に乗ってでも買物に出かけます。いいものをつくってくれというだけではなくて、やはりお店の人は来てもらえるというのが活性化になると思います。

【コーディネーター】

藤井さん、いかがですか。海運業で、今のところ、なんとなく話題の中心は北口になっていますが、南口も変わりますね。すぐ海が見えるので、そっちもなにか魅力があるなというので、そちらのほうも含めていかがですか。

【藤井】

今、市がつくっている計画で、交通の結節拠点としての強化というのがあるのですから、とにかく駅前広場の歩行者空間の充実とか、市民の誇りとなるようなシンボル空間をつくるというようなのがちょっと負けて、現状が交通結節点で、バスもタクシーもいろんなことが駅前に起きていますから、どうしてもそっちに引きずられる。

さっき市のほうももっとバスが近くに来るようにというような話をされましたが、私はちょっと違った考えで、実は私はあまり知恵がないものですから、この前商工会議所のメンバーの何人かに集まっていたいて、そのときに青年部の会長さん、それからもう1人、あんたらも来てくれないかということで話を聞きましたが、とにかく駅前には何もないと、芝生と樹木だけという駅前は駄目でしょうかと、こういって恐る恐る発言をされました。私もついつい周南カントリークラブの1番ティーグラウンドに立ったような気分になりまして、「ああ、それはいいね。ついでに排気塔もどこかへ移設をして、ずっと御幸通りが見通せるような山銀や市役所がそのまま見える、そのあとに続く岐山通りもずっと見えるようなのがいいね」とこういうふうには、そのときはすごい幸せな気持ちになりました。なにか、池があるとか、せせらぎがあるとか、小魚がいるとか、昆虫がいる、小動物がいる。たいてい公園では魚は捕ったら駄目と立て札が立っていますが、ドジョウだろうと

メダカだろうと捕ってもいいですよと、こういうような駅前広場というのはすごいなと思うのです。実は私にはかわいい孫がおりまして、常に孫のことが頭にありまして、孫がどうやったら徳山に遊びに来るだろうかと思って、鹿野のせせらぎパークにはもう連れて行きましたし、熊毛の黒岩峡、あそこも連れて行きましたし、去年、おととしと、私は港のお世話をしているものですから、海の日にはアトラクションのひとつで魚釣り大会というものをやりました。おとしはアジとタイを1000匹、潮溜まりに入れて、子どもに好きなだけ捕りなさいというようなのがありました。去年はちょっと事情があって、今度は海の日には川の魚というのもおかしいですが、アユを600匹仕入れてきて水槽に入れて、これも捕ってもいいですよといったら、子どもたちはすごく興奮して、ついでにそのお母さんまでアユに興奮をして、家計の足しになるのかなと思ったことです。

だからやはり、私は、ほとんどの人はバスに乗ったら降りるのは、中国ビルの前で降りるのです。だから乗るのも、どこかあの辺で乗ってくれるとかというようなことを考えてもらうといいなと。タクシーもずらっと並んでいますが、2~3台並んでいけばいいからサブ駐車場をどこかへ作って、どこかへ離れて、今みたいに通信はいくらでもできる時代ですから。だから駅前には本当に必要な車だけしか来ない。あとは子どもがチョウチョウでも追いかけているというような駅前がぜひ欲しいなと思います。

南は海が見えますが、新幹線から見るとというのは、我々も、周南市民もみんな自慢です。事実、5万トンの船がすぐそこに見えるわけです。あるいはたまに引っ張ってきます帆船の日本丸とか海洋丸がすぐ足下へ見えるわけです。けどあそこへ将来何かビルが建ったら、見えなくなるな、困るな、なにか方法はないのかなと思います。ありがとうございました。

【コーディネーター】

ありがとうございました。いいですね。確かにそういうまちができれば。これは内藤さんとまた一緒にやっているのですが、ニュースでご存知だと思いますが東京駅の駅舎は空襲でやられて高さが2倍になっちゃったのですが、今、復元工事を3回目をしているのです。要するにおよそ大正3年にできた姿に戻そうと。それに伴って丸の内側の駅前広場も整備をしているのですが、僕も内藤さんも委員でやっているのですが。

藤井さん、東京駅前、各国の大使が新しく就任すると皇居にあいさつに行く、そういう外国人の来るところだから、僕が言い出したんですが、日本の国はこういうところですよというのを見せよう。何がいいだろうか。僕は田んぼを作らしましょうといったんです。皇居に向かうときに。田植えの時期は綺麗でしょ。稲があれば黄金色に輝いて、ああ、そうか、外国から来て、それはアジアの歴史なんだと思うし、アジアの人が来ればやっぱり同じ米を作っている民族だと。すごくいいアイデアだと思ったんだけど、全然駄目でした。管理が大変だからと。それは思っていたのですが、藤井さんみたいな話を聞いていると、ちょっとこういうのは面白いんじゃないかなと思いついてきて、徳山ではやりますかね。

【藤井】

やっぱり熱心な人というのはとにかく銭金関係ないと、わしがやりたいからやるんだというような人がいてくれるというのが頼りになります。でもやっぱり、そういう人はいるんじゃないかなと思うのです。市役所の職員はしょっちゅう変わると、先生のお話がありましたが、徳山の文化会館ではプロパーの社員で長いことやっている者もいまして、今、館長になりましたが、2~3年前に「今から神戸へ行く」というから、「おお、勉強に行くのか」と聞いたら、「いや、私が教えに行くんですよ」というのです。ですから、この人でも本気になって、ある人に教わってばかになって一生懸命やったら、人に講義するような、教えてあげようというようなことができる時代ですから。なんか田んぼでも作ってやろうとか、ドジョウだろうがウナギだろうが、毎日捕ってやってもいいよというような人が探せばいるのではないかなと。私はそういうまちがうまく思うのです。

ちょっと話が長くなりますが、私はある市の委員会の委員をやっていますが、毎年、先進地の見学に行くということでだいぶ予算を使うのです。講義に一体誰が行ったのかと。あるいはレポートは見せてくれといっても、なかなかレポートを見せてくれない。せめて誰と誰が行ったか発表しろといっても、なかなか公表しないというようなことがありますて、そんなに金を使うのだったら、年間 100~200 万円だったらドジョウを一体何十匹も買えるなと思ったのです。本当に何人かが、わしが道楽でやるんだというぐらいの気持ちでやってくれたら、東京都は駄目かもわからないけど、周南市では出来ると今、感じています。

【コーディネーター】

さっきもちょっといいましたが、もちろん使いやすく、居ると居心地がよくて、きれいなものを作ろうと思っていますが、別に藤井さんにいわれたからというわけではなく、年のせいかなとも思うのですが、やっぱりそろそろ生物の時代だなと思うのです。動物でも植物でも何でもいいから、そういう生き物と一緒に暮らすという、元々日本の基本だから、そういう感じでやっていく……、楽しいというのではないけど、生きている感じがするという気はします。内藤さん、どうですか。ちょっとそれはやり過ぎですか。

【内藤】

これは田んぼを作るというのは、田んぼだけを作るというのではなくて、田んぼを作ろうという気持ちをどうするかということなので、もちろんトンボが飛んでもいいし、何をやってもいいけど、形だけ作っても駄目なのです。形は本当に3分の1とか、4分の1とかで、なにかそういうようなことが大事。それから、それが本当にいい形でランディングできるというか、ちゃんとしたデザインとして皆さんの誇りになるような、なにか1~2人の思い入れがなくては駄目なのだけど、そういうものが広がって、皆さんの思い入れにならないと、なにか1人よがりになってしまう。だからそここのところでしょう。そうなれば別にいいんじゃないかなと思います。

【コーディネーター】

羽藤さん、専門の交通の話ではないですが、たぶん関係あるね。さっき松山の話をちょっとしましたが、松山の道後温泉というのは、おみやげ物屋街のアーケードをずっと抜けると真正面に出るのですが、その前は普通の道路だったですね。そこで記念撮影をしている人とお風呂に入った人はゆっくり歩けなかった。市のほうが頑張って、道路を後ろに回して広場にしたので。だからすごく良くなって、客も増えた。普通、温泉観光地というと、旅館に閉じこもって出てこないですが、やっぱり出てくるのです。それもよくなったなあとと思ったら、オープンするときもあいさつに行ったのですが、その侮れないところに駐車場があったのです。そこに車に入って本館を見たら、建物が斜めに見る場所なんで、すごくいいところです。ここでオープンカフェ……、わかりますよね。外で飲んだり、いろいろ、そういう場所にしたらいいんじゃないといったんだけど、それは市の土地じゃないから。なかなか変わらないよねと思って、しばらくして行ったらオープンカフェになっちゃっていたのです。やっぱりいいものを作ると、周りの商業の人が変わってくるんです。それからもっと驚いたのは、ちょっと温泉会館というのは丘の上にあるのですが、ここから見ると道後温泉が全部見えるのですが、同時にパチンコ屋の看板とかも一緒に見えるのです。これはよくないよねといったら、市の人が頑張って看板をみんな取ったのです。そういうふうになってくると本物で、どうですか。徳山は。

【羽藤】

どうですかねといわれてもあれなのですが、僕が思っているのはやっぱりまちは生き物なのです。生き物だということです。だからまちづくりとかというけど、生命って別につくれないですね。だ

からこのところがたぶん一番大事なところで、どうやってそういうものを連鎖させていくのかということだと思のです。松山の場合は道後温泉といういいものがある、ただそのいいものの周りが生きていなかった。車がびゅんびゅん通っていて、湯上りにのんびりもできなかったし、記念撮影するのも車を気にしながらじゃないと撮れなかった。そのところを小野寺さんとか、篠原先生とかが頑張って、ちゃんと歩行者がゆったり歩けるような空間をつくったところが、たぶんいろんな民間の事業者の動きがどんどん変わっていったということです。それは、そういう連鎖するようなことがひとつのいいデザインから生まれていったということで、やっぱりなにかそういういいデザインというのはそういう力があるのだなということ松山のプロジェクトでは思った。

ということは、徳山で何ができるかというふうに考えたときに、私はなにかいろいろみていくと、やっぱりコンビナートって非常に面白いなとも思うし、その商店街も実は非常に幅員がちょっと狭かったり、広がったり、いろんな商店街がこの徳山にはあるのですが、非常に面白いと思っています。ガイドの目から見ると。これは時間がたつほどに恐らく値打ちが出てくるものだろうと思っています。だから、そういう価値を、場所によっては同じような資産をもっている、いや中心市街地は駄目になってくるからということで郊外型にどんどん移っていくような場合もあるのだろうけど、徳山の場合は、たまたまこの徳山駅の再生のための予算があったり、きっかけがあったりということで、ここに皆さんがこれだけ集まっていると。そこで何らかの外科的手術とはいいいませんが、新しくパチスタ手術かなにかわかりませんが、まちの心臓になる駅が生まれ変わるわけなので、それとこの商店街だったり、御幸通りであったり連鎖するようなことでだんだんまちが生き生きともう1回してくるんじゃないかというようなことを非常に期待しています。

その中で私は、先ほどいったようなバスであるとか、あるいは最近、環境なんかで注目されています自転車みたいなものですね。パリなんかで自転車の共同利用サービスみたいなものがありますが、これを徳山で例えばそういうものをうまく入れていく。今、自転車の駐輪の仕組みがまちの中でもあったりとか、駅のところにもあったりしますが、この駅前広場という側面においてはまだ明確にはデザインされていないようなところもあるので、これをうまくやっていくことで、随分徳山の、さっき狭いところに結構いろんなものがあるところからさらにより一層生き生きすることができるんじゃないかなということを思っています。

【篠原】

それでは平田さん、よろしく。

【平田】

実は昨年、経済産業省の中心市街地活性化に向けた診断助言事業というものを、全国で10何カ所この指定を受けることができました。その総括の専門家の先生がおっしゃったことと、今、羽藤先生がおっしゃいましたことが実は重なっておりました。僕もびっくりしたのですが、周南市の中心市街地商店街、中心市街地は大変ポテンシャルが高いとはっきりおっしゃるわけですが。ポテンシャルは高いのだけど、どうしてうまくマッチングしないのかねという話をそれぞれされておられました。それをひとつのきっかけ、そのポテンシャルをさらに高めていく、潜在性を引っ張り出すひとつの起爆剤としては駅前整備事業というのが僕は大きな要素であろうと思っています。

この駅前整備事業について私が思いますのは、先ほど「一緒なんですよ」とおっしゃいましたが、御幸通りの緩側車線が6mございます。歩道は7mございますので、合わせて13mですか。これはやっぱりツリーまつり等においてはオープンカフェとか、いろんな社会実験をやっていいと思っています。さらに駅前につきましては、残念ながら御幸通りの7mの幅員がみずほ銀行の前では実際には8mあるのですが、それぞれ地下道の出入口がございまして3~4mに縮まってくる部分がございます。さらに市道常盤通りが6mで駅前広場にリンクしているということから、ここを動線が分断されているということだと思います。そこに南北自由通路を下げてくるというこ

とを計画しておりますので、私はやはり駅東側の拡張、その整備というものをこの事業の中ではひとつの大きなへそではないかと、そのように考えております。これについては、私は強い意志をもって、ぜひ私は進めたいと思っております。以上です。

【コーディネーター】

わかりました。どうもありがとうございました。最初にお約束したように、会場の方にも質問あるいは意見をいっていただきたいと思います。質問する場合は、どなたに答えてもらいたいかというのがあればおっしゃってください。誰でもいいというのであれば、どなたでも結構ですということで質問してください。ただ、1人の方に5分も10分も15分も喋られてしまうと多くの方に発言してもらえなくなりますので、すみませんが名前をいって1人2～3分くらいでなるべく手身近に喋っていただこうと思います。どなたかいらっしゃいませんか。どうぞ。

【質問者】

私は内藤さんにも以前、周南歴史セミナーのときに質問させていただきました。篠原先生も、去年の防府の天満宮のまちの駅で審査と議論をさせていただいたことがあります。ご存知のように、やっぱり歩きたい、まちを伝えたいと思っている人間です。そう思っている市民も車に乗る人間も多い中で、やはり少なからずいて、商店街の若い有志たちもそういう思いをもって、この前いろいろとディスカッションをしました。まず、篠原先生にお願いなのですが、やっぱり人間は便利なほうがいいからねというふうなことでは、なかなか我々は安心して任せられないのです。任せてほしいといっているのであれば、本当に人間のことを考えたまちをぜひともつくってほしいと。それに対して反論もしくは意見があればお聞きしたいということがひとつ。

それから内藤先生にもお伺いしたいのは、どこも、今、周辺整備をやっているのですが、どこへ行っても金太郎飴のような駅であったり、駅前であったりする。それでは何も意味がない。やっぱりこのまちにしかないものをぜひとも考えていただきたい。その意味で、恐らく市長と僕は意見が違うのですが、市長はどちらかという大きなものをつくりたい。今でも思っていると思うのですが、僕は逆に小さいものこそ、これから、要するにヒューマンスケールである、歩けるまちにしてほしい。それにこだわって、どういうふうにしていったらいいかということをお聞きしたい。

それから羽藤先生にも、やはりバスターミナルとかいろいろあるのですが、どうしても駅から見た眺めがバスターミナルを眺めるのでは全然面白くないのです。逆に人間が楽しめるという心から逆算した交通計画みたいなものをなんとか立案できないものだろうか。その辺の知恵を拝借できれば、その辺の意見をお願いしたいと思います。よろしくお願いします。

【コーディネーター】

僕の答えは簡単で、僕は自ら歩くほうが好きで、たぶん誤解したのではないかと思います。彼女はそういうけど、大多数の人間というのは便利なものをとるのです。便利なほうがいい。だから、それを今度の会議でどのくらい押し返せるか、もちろん僕は歩くのが好きですからそっちの立場でいいですが、でも僕はこっちが好きだから皆さん我慢してくださいとも言えないでしょ。だから、そこら辺が難しいところです。内藤さん。

【内藤】

なにかみんなのことを聞くと、みんなのことを聞いてやります。これは役所とか、JRとかというのはそういうふうになると。そうすると、結局みんなのことを聞けなかったような結果になるのです。みんながいいたいことをいうと、みんなのことを全部聞いていくと、みんなのことを聞けなかったような普通の駅ができる。普通の駅ビルができる。ここがまちづくりの一番難しいところだと思うのです。みんながいいたいことをいわなきやいけないのだけど、全体とし

てやっぱり特色のあるところに落ちなきゃいけないという難しさがあって、理屈をいってもしようがないので、関心のある方は篠原さんを大将に、私とか小野寺さんとか、みんなでやった日向を見てください。1度見ていただくと、論より証拠で……、終わりじゃないですよ、日向だって別にまちの人に依っているのは駅ができたからといって何かが終わったわけではなくて、まちづくりがはじまっただけで、だけど今起きていることは、都会に出ていった息子が帰ってきて家業を継いで、この間はお菓子屋さんがオープンして、そこは隣町から人が買いに来るような、そういう人も出てきているわけです。要するにいいように回り始めているということです。きれいかどうかといえればいろいろありますが、駅をきっかけにしてそういうまちがいい方向に向かい始めているというのをぜひとも見てもらって、日向の人たちがまちを楽しみ始めている。それを周りのまちがうらやましいと思いはじめているという状況を見てもらうと、篠原さんがどういうことをいいたいのかということがもっとわかると思うのです。なので、きょう、いらっしゃっている方はぜひ1度見ていただくのが一番早いかなというところです。

【コーディネーター】

徳山からだったら、どうやって行くのかな。普通、東京だと、宮崎空港まで行くと、空港に特急が待っていて、そこから特急でも50分くらいなのです。駅だから、駅から遠くないよね。楽なのですが、日向に行くのが難しいね。羽藤さん、お願いします。

【羽藤】

交通に関しては、基本的な考え方は、優先順位はまず歩行者です。この辺は絶対にここにいる方はよく理解していただきたい。移動の基本は絶対に歩行者。だから歩行者のデザインがまず最優先事項です。そこからだんだん、公共交通、それから車とか、その前に自転車とかもあると思いますが、そういう優先順位で考えてください。なぜなら高齢化とか、環境とか、もちろんそういう問題もありますし、やっぱり人間中心の移動風景をどうやって再生するのかということを考えてとき、この優先順位をまず守っていく、これが大原則だという考えの下にデザインの議論とか、まちづくりを進めていただきたいことがひとつ。

あと、バスをどうデザインしていくのかということに関しては2つぐらい考え方があって、ストラスプールというまちに行くと、ストラスプールの駅の前というのは、藤井さんがいわれていたように、だだっ広い広場になっているのです。全部、動線を地下に引いています。芝生の青々とした広い空間です。ただ、ここへ行くと、ちょっと寂しいのです。ちょっと寂しい。もうひとつ、実はストラスプールの中心市街地はずっと中に入ったところにありまして、ここはLRTという路面電車と歩行者が共存空間として、非常に象徴的なデザイン　ガラスシェルターといわれているようなもので非常に透過性が高いものがデザインされています。だから、そういう共存空間としてデザインしていくというやり方もある。この2つぐらいのやり方があって、全部を徳山駅で地下に埋められるかということ、これは、私はちょっと難しいのではないかと。すると、やはりデザイン状の部分をもって、バスと歩行者、まず歩行者の空間を広くというのが基本です。その中にバスをどう、高齢者の方も含めて。今回のデザインではコミュニティバスのような地域の足になるようなものはできるだけ駅の近いところにもっていく。それが今のところはちょっと遠めのところに配置していたようなデザイン案が示されてこられたように、たぶんそういうメリハリを、バスを工面してうまくすることでデザイン上の工夫をして、いい空間を作っていければいいのではないかなというのが私からの回答です。

【コーディネーター】

ほかにいかがでしょうか。

【質問者】

いろいろなパネラーの方がいろいろと、それぞれのことを話しておられるのですが、まとめて聞いて一緒に理解するということは、聞くほうとしてはまことに難しかったです。

私が心配しているのは、28年間は元徳山市は閉塞状態だったのです。まちが冷え切っております。新幹線の駅におきましては、日本一冷めた新幹線駅であります。まちは閑古鳥が止まります。これを再生するにはどうしたらよいか。具体的に、きょうも協議が出てくるかと思っていたのですが、例えば駐車場。青空公園のところ、タイルが貼ってありますが、なんの意味のないようなことをやっております。平和大通りからすぐ青空公園へ続くところの全部区画を買い占めて、そして地下2階、地上5階ぐらいの無料の駐車場をつくってください。そうしたら買物へ来る主婦でもサッと車で出られるのです。ちょっと買物に出てうちの家内なんかも駐車違反の切符を2回も貼られたから、もう行かんと。買物には2度と徳山には行かんと、こういうのです。もうちょっと身近なところから、ここだと思ふところをやっていたらいいのであります。

それから日向の駅にぜひ行って見てほしいとおっしゃっておられましたが、ぜひ行ってみたいと思います。以前がどうであったか、改修をされたあとにどういうふうになんの便利が変わったのか、増えたのか、そのことを合わせて説明をしていただきたいと思います。

【コーディネーター】

前半の話は、僕はよそ者でよくわからないので、地元の方の誰かが答えていただければいいと思います。

後半の日向の話は、先ほどいいましたように、市役所の職員に非常に熱心な人がいっぱいいて、いついつ行くという話でしたらたぶん案内してくれると思います。駅をつくる以前から今はどんなふうになってきたかというのも含めてです。

前半のほうはどう考えたらいいですか。要するに商店街に来たくても、駐車場がないから問題だといっているのですよね。

【質問者】

そういうことです。

【平田】

無料駐車場の件でございます。確かにおっしゃるとおりに無料であることは大変大事だと思えます。ただ、今、駅周辺を整備する中で当然駐車場の話というのは出てくるわけですが、今、駅から10分以内に約2千台の駐車場のストックがございます。私は今、駅ビルをつくったから新しい無料の駐車場をすぐにつくるという発想ではなくて、今ある、駅から10分以内にある2千台の駐車場をどう利用しやすく改修をするか、例えば歩道は完全バリアフリー化するとか、歩道上にある自転車はとっぱらうとか、10分というストレスを感じない形でまち全体を整備していくということで、やってみたいと思っております。今すぐ駅周辺整備事業に関連して無料の駐車場までを整備するというについては、考えておりません。以上です。

【コーディネーター】

僕が反論してもまずいけど。昔の人だったらよく歩いていたから問題ないと思うのだけど、今の人にとって10分は結構きついんじゃないと僕は思うけど。どう、羽藤さん。車を降りて10分というのは。

【羽藤】

本音をいうと、ちょっと厳しいですね。駐車場の問題は、たぶん既存の駐車場がかなり街中にあ

るのだけど、一体的にマネジメントというところではあれですが、商店街とか駅の利用とセットで計画されていないということだと思っております。だから商店街で利用するときには割引をかなりするとか、あるいは最近ですと、まちづくりでいうと、商店街を利用して駐車場も利用すると、ポイントが例えばダブルでつくとか、それが商店街で少し割引になるとか、いろんな形で還元されていくようなポイントでうまく駐車あるいは駐輪、公共交通の利用、それから商店街の利用をセットで考えていくというようなことも重要なのではないかと思うわけです。

【コーディネーター】

駐車場の問題はどうかという話は会議でもだいぶ議論になっています。だから忘れていたわけではないです。ただ、さっき平田さんがいったように、今あるやつをなんとか有効に生かすことから出発したいということで議論をしています。まだ時間がありますので、ほかにはいかがでしょうか。

【質問者】

ちょっとお伺いいたします。平田さんか、商工会議所の会頭さん、藤井さんをお願いいたします。

最近、市民調査アンケートがありまして、ここに徳山駅中心の市街地活性化という項目がありまして、市民の方々は常々、多くが早く活性化してくれないかということは百も承知だと思っております。どうして徳山がこんなに買い物客が少なくなったのか。私は私なりの調査をしました。そうすると、とにかく女性の方がいい買物はよその県ですと。身近なものは地元で買って、いいものはボーナスが出たり、お金を貯めて、博多に行ったり、広島に行ったり。とにかく徳山までわざわざ行っても何も魅力がない。商店街の皆さんはおられると思いますし、失礼だとは思いますが、そういう女性の声、やっぱり女性の方に支持されないと、このまちは駄目だと思っております。やっぱり女性が来てくれる、子どもが駅前に来てくれる。そういう考え方も大切だと僕は思います。

それと商店街の方々ですが、ある程度は市で設けた試みというのは受け入れなくてはいけないと思っております。それでなければ、市民の方々も商店街の皆さんがそれだけ苦労されたのなら、みんな足を向けて行こうかと。いいまちをつくってもらったら、市民の方はやっぱり足を向けてもらえると思っております。だから、地権者の方もおられるでしょうが、まちを本当に活性化するのであれば、地上権なり、借用権は極端な話なのですが、借り上げられて、それだけの試練を受けないと、市民には納得してもらえないと僕は思います。以上です。

【コーディネーター】

どちらがお答えになりますか。

【藤井】

女性を大切にするというのは、私も大変重要なことだと思います。この間私はYICの、美容師さんの専門学校卒業式に出ましたが、卒業生が70人のうち市内に勤める人が7~8人いるのです。あとは全部東京、広島、大阪に就職するといっています。だけどそういう人たちが徳山で勉強したいというのは、この学校はありがたい学校だなと思えました。市長さんの秘書に案内状を出したというのに、祝電も打たないというのはおかしいぞと文句をいいました。

商店街の努力というのは、私がお答えのしようがないのですが、俵さんのところはどうか。

【俵】

商店連合の代表をやっています、俵と申します。先ほどから中心市街地の空洞化の原因は商売人が横着だからでないかというような声が聞こえるようでございますが、今、先ほど羽藤先生がいったように、今の人ほとんど歩かないのです。歩かない、持たない、それから引き返さない。この

3原則をきちんと守っておられます。私事で申し訳ないのですが、東京の永田町の地下に地下鉄の溜池山王という駅が新しくできました。ここから地上まで出るのに約1 km、上り下り歩かされます。都会の方は車社会に恩恵を受けているといわれますが、かなりの方がそういう歩く目にあっておられます。だから一緒に歩くと、この辺の方は置いていかれます。歩くのがつらいくらい、息が切れます。田舎はなぜそういうようなものが目立つかといいますと、人口が少ないからです。それは我々は先ほどいわれましたバブルの時期に駐車場を有料で、しかも高い高度化資金を使いまして建てておりました。それでバブル崩壊といったとき、外来者が激減しました。それに追い討ちをかけたのが、大店法の緩和。これで地方の商店街は全部壊滅。私たち商店街としては、一生懸命皆様方に喜んでいただく努力をしております。だけど、なかなか自分の便利さのために、先ほどいわれました駐車違反で検挙されるか、200円を払うか。これは個人の価値観ですが、先ほど平田部長がいられていましたように、10分範囲に駐車場はたくさんございます。どうぞ自分の健康のためにも、まちを見て歩かれるためにも、ぜひご利用いただきたいと思っております。以上でございます。

【コーディネーター】

確かにそうですね。僕もよく歩きます。そろそろ時間ですけど、もう一方くらいよろしいですか。どうですか。

【質問者】

きょう自分は在来線に乗って駅を利用してここまで歩いてきたのですが、なぜ歩いてきたかというのと、駅前広場で広さを歩いて実感するというのがひとつあって、それともうひとつ、歩くとまちの景色がいろいろ見えてきます。各通りにはいろいろ特徴がありまして、先ほど話にあがりました御幸通りには銀杏、ヒマラヤ杉、各季節によっていろいろ表情が変わります。またPH通りにはモクレンが今、咲いています。多少、ちょっと花びらが落ちていたのですが。あと平和通りはユリの木ですか。それが多少ちょっと今、芽吹いておりました。だからひとつには、そういう歩くというのがやっぱり、僕は必要だと思ひまして、先ほどの人優先という交通の優先順位です。それもまさしくそのとおりだと思います。

それでひとつは今回の駅前広場と駅ビルの計画についてなのですが、きょう歩いてきたのは駅前広場の広さを自分なりに歩いて確かめたのですが、約100m角ぐらいの、空間は空間です。ただしビルの高さというか、そのあたりから考えると、結構開放感があるのではないかと。だから今の平面的な大きさですが、あれはそのまま僕にはちょっといいんじゃないかなという感じはするのです。

それともうひとつ、単なる機能的な交通的な処理の、歩車分離とかだけではなくて、やはり多面的な利用です。

それともうひとつは質的な向上です。そのあたりを今回の計画に入れてほしいなと思っているのですが。

それと最後にもうひとつ、先ほど周南市の独自性を盛り込むという話がチラッとありましたが、そのあたりで各パネラーさんが今、どう考えているのかということ、ひとつお聞きしたいと思います。

【コーディネーター】

時間がないので、どなたか1人くらいでいいですか。

【質問者】

内藤さん、お願いしたいのですが。

【内藤】

難しい話が振られちゃったなと思うのですが、僕の印象をいいます。先ほど藤井さんが海の話をしていましたが、せっかくだいい海があるのに新幹線が立ちはだかっているまちということですね。それから御幸通りの話を含めて戦災復興でいち早く手をつけて、そういう思い切ったことをやるのだけど、それがうまく生かされきれていないまちという感じがあるのです。だから、それをもう1回ほどいて、全部。やっぱり海もあるとか、御幸通りもあるとか、アーケードもあるとか、いいところがたくさんあるのです。それをうまくつなぎ合わせるような駅とか、駅前広場であるべきだろうと、強く思っています。それをうまく組み合わせると、私はやっぱりカウンタパークは広島かなと思っているのですが。広島では悔しくてもできないようなことが、ここでできるということがいいたらと思うのです。皆さんの誇りにもなるし、ほかから人が来るということにもなるし、商売もうまくいい軌道に乗っていったらと思うので、まず自分の持ち物を確認して、それからいい方向へ整理をし直して、なおかつそれも狭い視野でやるのではなくて、今競争している周辺の都市とどうやったら……、巨大都市が横にあるわけですから、巨大都市に負けないにか個性が出るかというものに組み立て直すのが、駅前広場のひとつのあり方だと思います。駅前広場というのはそういうことに一番見えやすい場所でもあるので、そういう部分に向けて気分も、それから広場もまとまっていければいいというふうに思っています。

【コーディネーター】

どうもありがとうございました。ちょうど時間なので、これで終わりにしたいと思います。さっきちょっと最初に喋ったとき、日向の例を出しましたが、我々が来ている限り、皆さんとこういふふうに議論をするシンポジウムが1回で終わるということはないと思っています。もう少し形がもっとはっきりしてきたら、今年の秋になるか、来年になるかよくわかりませんが、チームで、またちゃんとやってもらえるだろうと思っています。それから常々市役所の人に市民が何を考えてますかと間接的に聞いていたのでははっきり意見がわからないので、なるべく直接話したほうがいいですね。きょうは残念ながら帰りますが、ほかにも来ているので、ちょっと変ですけど紹介します。u d cの加藤さん、ちょっと立ってください。その後ろにいるのは内藤事務所の川村さん。こっちに行きまして、都市計画が専門の佐々木さん。最後になりますが、デザインをやる小野寺さんです。ということなので、まちで見かけたら、どうなっているのですかというような話をさせていただければいいと思います。無理にまとめることはしないで、ようやくスタッフがいろんな意見があることはわかりましたし、当然そうだと思うのです。ただ内藤さんがさっきいっていた、みんなの意見を全部聞いてしまうと、なにか色を混ぜ合わせたみたいになって、きれいな色が出ないですね。どんどん混ぜていくと、だんだん灰色になっちゃいます。だから、その辺は難しいところですが、皆さんの意見を聞きながら我々の案をひとつの案ではなくて、これはどうでしょう、これはどうでしょうというので、節目節目で皆さんにお見せして意見をもらいつつ、だんだん具体的に詰めていくという感じになると思います。よろしく願いいたします。

きょうは本当にありがとうございました。

【司会者】

パネリストの皆様、そしてコーディネーターの篠原先生、どうもありがとうございました。今一度、盛大な拍手をお送りください。

本日のシンポジウムが今後のまちづくりに役立つとともに、きょう参加された皆様がまちづくりに参加していくいい機会になればと思っています。

それではこれもちまして、徳山駅周辺まちづくりシンポジウムを終了させていただきます。長い時間お付き合いいただきまして、誠にありがとうございました。

なお、本日のシンポジウムに対するご意見であったり、ご感想をお手元のアンケート用紙にご記

入の上、ロビーで回収しておりますので、ご協力いただけたらと思います。よろしくお願いいたします。また駐車場のほうなのですが、4時間まではそのままゲートを通過できますが、4時間を超える場合はパンチする必要があるがございますので、そのパンチのほうをお願いします。場所は1階の県税事務所または施設管理室で行えるようになっておりますので、4時間以上過ぎている方はパンチをして帰ってください。

皆様、本日は誠にありがとうございました。お気をつけてお帰りくださいませ。