

第1回徳山駅周辺デザイン会議会議録

日 時	平成20年12月3日(水) 15時00分～17時00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16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
	和田 崇	徳山大学 講師
	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理事
	柘田 晃央	徳山商工会議所青年部 青友会 会長
	中野 讓	(社)周南青年会議所 副理事長
	黒神 欣生	新南陽商工会議所 青年部 会長
	中村 俊孝	徳山地区地域審議会 会長
	大山 政男	周南市徳山自治会連合会 副会長
	佐伯 英男	周南市身体障害者団体連合会
	福原 和子	周南再生戦略会議
	村越千幸子	(社)山口県建築士会徳山支部 副支部長
	平田 定信	周南市中心市街地整備室長
	オブザーバー5人	
	熊野 徹郎	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
	深野 博明	山口県周南港湾管理事務所
	長沼 勲	山口県警察本部 交通規制課 課長補佐
	矢野 義宣	山口県周南警察署交通課
	※敬称略、順不同	
欠席者	なし	
事務局	周南市中心市街地整備室 有吉室次長、平木室次長、木佐谷室次長補佐、中村室次長補佐 兼重担当主査、野村主査、川口主査	
傍聴者	5人	

【開会】

事務局：お待たせいたしました。若干定刻すぎましたがこれより第一回徳山駅周辺デザイン会議を開催させていただきます。委員のみなさまがたには、お忙しい中お集まりいただきまして、まことにありがとうございます。私、事務局を勤めさせていただきます周南市中心市街地整備室 木佐谷でございます。後ほど会長が決まるまでの間、私のほうで進行させていただきますのでよろしくお願い申し上げます。

ご案内でございますが、議事次第の方、ここで周南市の挨拶になっていますが本日市長、公務で大阪の方へ出張しておりましてこの会議に間に合う予定で

ございましたが、本日 JR のダイヤが乱れているということでございます。

後ほどこちらに着き次第、挨拶させていただくというご無礼をお許しいただければと思います。

それでは、先に私のほうから第一回目ということでございますので、本日まで参加いただいております委員の皆様のご紹介をさせていただければと思います。

【出席者紹介】

(委員及びオブザーバー紹介)

事務局につきましては、周南市中心市街地整備室が担当いたしますので宜しくお願い致します。

議事に入ります前に、本日お手元にお配りいたしております資料の方を確認させて頂ければと思います。

まず、議事次第、次に資料 1、本会議の設置要綱でございます。次に後ほど事務局で説明させて頂きます資料 2、次に資料 3 でございます。それとメモ紙がお手元の方にお配りしてあると思います。よろしゅうございますでしょうか。

【徳山駅周辺デザイン会議設置要綱の確認及び会長の選出】

それでは、もう少し市長が遅れるとのことですので、議事を進めさせていただきます。

それでは、会議の設置要綱につきましては、先ほどお話しましたようにお手元の資料 1 で設置要綱の方を定めさせていただいております。その中で要綱第 4 条 2 項に基づきまして、会議の会長は委員により互選することとなっておりますがいかが致しましょうか。

(意見なし)

それでは、事務局の方で案を持ち合わせておりますので、ご紹介させて頂いてもよろしゅうございますか。それでは事務局案ということで篠原委員に会長をお願いしたいと思います。いかがでしょうか。

(拍手)

それでは、ご異議がないようでございますので篠原委員に会長をお願い致します。それでは、ここで進行を会長と交代させていただきます。篠原先生よろしくお願い致します。

会 長 : 篠原修です。宜しくお願いいたします。規定によると副会長を指名することなので内藤先生をお願いしたいと思います。よろしいでしょうか。

(拍手)

事 務 局 : 会長すいません。今、市長が着いたということなので若干お時間よろしいでしょうか。

【周南市あいさつ】

市長：みなさんこんにちは、市長の島津でございます。遅れまして申し訳ございません。新幹線が1時間遅れました。

駅の周辺デザイン会議ということで、特に、東京から大変お忙しい先生ご出席ありがとうございました。是非ともこのまちの活性化のためにお願いします。篠原先生をはじめとして宜しくお願ひしたいと思ひます。

このまちは、もし道州制になった場合残るのは山口県の中でも、このまちだけといわれています。防府と一緒になればわからないですが、山口県の3分の2の生産高を持つ非常に強いまちです。

ただ、今足腰にショックを受けていますが、長期的な視点から見れば東山口といいますが、中国でも1、2の強いまちを維持できると思ひます。プラントを含めた石油工場地帯、このパイプラインは1つの力です。もうひとつは山間部が、東京23区と同じくらい広さがあります。今も雪が積もっている1000mを越える山もありますし、非常に癒し豊かな良いところです。文化も高く観光立市としても温泉をはじめとして、鶴も唯一飛来するところです。高く評価されると思ひます。

観光立市ということでいろんな施策を今進めています。

市民レベルから始まって大きな会議を2度ほどやってまいりました。いよいよ最後に徳山駅周辺デザイン会議ということで、集大成をはかっていただきたい、今までのいろいろな積み上げもでございます。今回のメンバーはそういう意味では、我々が選べる最高のスタッフのみなさんでございまして、ここで決まったことにつきましては、私は非常に重要視といひますか、強く受け止めて政策を進めて行きたいと思っておりますので、特に先生方、忌憚のないご意見を賜りますよう、宜しくお願ひしたいと思ひます。

以上、長々申し上げましたが100年に1度の大変な時期を、あえてピンチをチャンスに変えて、このまちづくりにがんばっていきたくて思っておりますので是非とも宜しくお願ひ申し上げます。

【会長挨拶】

会長：私自身は徳山にはまったく縁もゆかりもなく、しかしだいぶ前からですが山口県にお付き合いがありまして、しばらく前から萩の方に行つてまして、外堀の整備があるから手伝えということで。

それから、2、3年前今、話がでた防府のまちづくりも手伝えております。旧山陽道とか。それから、今申し上げたようにまったくのよそ者ですが、会長をやれと言われたのは、おそらく駅については、だいぶ前からやってきたからだと思ひます。

平成8年からは、ここに居られる内藤さんと旭川と一緒にやりだして、旭川は2年後にできます。平成10年からは宮崎県の日向駅をやっていました。新駅は開業してございまして今年の3月にはだいたい整備されました。

木を使った中々滅多にない駅で色々な賞をもらっていますが、今年は鉄道の国際的な賞であるブルネル賞をいただいております。ブルネルというのは、19世紀ブレイブウエスタン鉄道の主任エンジニアで、イギリスでは非常に有名な方。だいぶ前に、イギリス国民の人気投票で1位がチャーチル、2位がブルネルとイギリスでは有名です。

ブルネル賞を駅舎建築部門でもらったのは内藤さんが初めてです。

今回はその内藤さんをはじめ交通の専門家の羽藤さんも入っているので着実にやっていけば、後々地元の方と多に議論したいと思いますが非常にユニークな駅舎ができるのでは。

最後に一言言っておきますが、私の持論ではございますが明治維新以来、鉄道の駅は東京から流れてくる文明を受け入れる窓口だったわけですが、今や状況を逆転させなければいけなくて駅こそが地域の文化を東京、東京を通じて国際的に発信する基地にしたい。まだ初めてでよくわかりませんが、徳山の個性をみんなで議論して、こういう駅は他ではないというものをやりたいと思いますので宜しくお願い致します。

【検討経緯】

事務局： 中心市街地整備室の有吉です。これまでの駅周辺整備の経緯と計画案について、簡単に説明いたします。資料2をご覧ください。

まず、今回のデザイン会議の目的ですが、基本計画及び景観について、方向性と計画案を検討していただき、計画案を策定していただくことです。

駅周辺整備事業の全体の進め方ですが、今年度、基本計画を策定し、平成21年度は都市計画決定を行ない、平成22年度は実施計画を策定したい。平成23年度には事業化していきたいと考えております。

今年度検討していただく、基本計画案ですが南北の駅前広場、交流拠点としての駅ビル、南北自由通路、南口駅前広場からフェリーターミナルへの築港町3号線です。また、戦災復興で整備された、町並み、特に御幸どおりの緑を生かした景観をつくり上げたいと考えており、その方向性についても検討していただきたいと考えております。

この会議の今年度のスケジュールですが、3回の会議を予定しております。今回は、基本計画及び景観デザインの方向性について決めていただき、次回にたたき台を提案し、ご検討いただければと考えております。第3回目に素案をまとめていければと考えております。

これまでの経緯ですが、平成17年2月に徳山駅周辺整備構想を策定し、駅周辺整備に取り組んでまいりました。平成17年度には、駅前広場の基本計画を策定いたしまして、国、県、JRと協議に入りました。国の補助導入や鉄道施設の制約条件から、基本的な方向性をまとめました。平成19年度に、市長の諮問機関である周南再生戦略会議から、活性化に視点を置いた、駅ビル及び周辺ランドデザインの提案がございました。

現在、駅周辺整備について方向性を示したものが2つございます。平成18年度の基本的方向性A案とランドデザインのB案です。両案については、事前に資料を送らせていただいております。

平成18年度の基本的方向性の特徴は、線路移設なし、駅ビル建て替え、南北自由通路、橋上駅舎を整備するものです。

北口駅前広場は800㎡広げ、南北自由通路を6mとしております。それぞれを最小限に抑えた案です。

ランドデザインの特徴は、線路を14m移設し、商業施設用地と駅前広場、駅ビル用地を確保することです。商業施設と大型駐車場を整備し、賑わいをつくりだす。駅ビルは建て替え、南北自由通路と橋上駅舎を整備するものです。北口駅前広場は、2,900㎡広げ、憩いの空間を作り出すよう提案されております。南北自由通路は、南北のつながりを強化し、賑わいも創出する空間として幅員を

10mとされております。

両案の比較表です。大きな違いは、線路移設とその費用です。A案は9億、B案は38億かかります。それにより、駅前広場の広さが違い、憩いの空間が違ってきます。南北自由通路は基本的には道路の位置づけですが、どのように位置づけるかで、幅員は考えていくことになります。また、グランドデザインでは、商業施設とそれに付帯する駐車場で活性化を図っていこうという考えです。’

基本的方向性では、駅ビルを核として、商業以外で賑わいを創出しようとしたもので、公共が先行して整備し、民間投資が行われることを期待したものです。

検討に当たっての考え方を整理しますと、2つの方向性が示されている。それぞれの良いところ、コンセプトを生かしながら、乗換えなどの交通結節点機能の向上、憩いの空間など、魅力ある空間形成、質の高い景観、南北の連携の強化、交流拠点である駅ビルの整備、商店街との連携、活性化につながる整備、交流拠点としての駅ビル、さらに、バリアフリー・ユニバーサルデザイン、環境に配慮しながら、実現性のある、また、前提条件にあった基本計画案を策定するものです。計画づくりの前提となる条件が、4つございます。まず、南北自由通路の位置です。この図面は、駅の航空写真に、新幹線駅の2階の構造を入れたものです。1スパンが12.5mです。ここが新幹線の駅構内となります。設置の西の限界がこの線となります。東ですが、地域鉄道部の事務室がここにありますので、東の限界がこの線です。エスカレーターがここで、皆さんが上がってくるのがこのあたりです。また、駅前広場からの線を考えるとこの2スパンになる。この間が可能ですが、新しい橋上駅や跨線橋が新幹線駅につながるように作られることから、それに隣接するこの位置に限られます。

次に駅前広場の拡張です。南北駅前広場とも広げる必要があります。まず、北口駅前広場は、現在、この緑の枠の7,400㎡ございます。交通機能を向上するためには、駅前広場を広げる必要がございます。少なくとも、現在ここにありますバスの降車場を駅前に入れたい、憩いの空間や自家用車の送迎用のスペースも確保したいと考えております。最低限、8,900㎡程度は、必要だと考えています。広げる方法は、5つの案がございます。1つ目は、駅ビル側に広げる。2つ目は、東西の横方向に広げる。3つ目は、JRさんの用地である、東の駐車場の部分や西の駐輪場を活用する。4つ目は、立体化。5つ目は、各方法の組み合わせです。まちづくりの観点から、また、経済的なことを考慮しながら、組み合わせを検討していくことが必要だと考えております。

次に、南口広場は2,980㎡ですが、港への動線と自家用車の送迎用の空間は確保したい。また、駅前の変則的な交差点は、解消したい。そのためには、駅前広場を西側に広げていく必要がある。また、自家用車の送迎の確保には、JRさんの用地を活用する方法もあります。

次に駅ビルは、市が交流施設として建て替えたいということです。こちらが、平成18年度に、市民と行政で構成する公民連携まちづくり委員会でもとめた、駅ビルの基本的方向性のイメージ図です。右が、グランドデザインの駅ビルのイメージ図です。その機能、規模はほとんど同じで、ホール、市民交流センター、カフェ、みやげ物の店、観光案内所、市の窓口など公共施設を中心としたものです。

鉄道施設に関する前提条件ですが、活用できる用地は、西の駐輪場1,400㎡、東の駐車場1,700㎡です。線路移設が可能なのは、1番線、2番線までの14mまで。生み出される用地は、この間で2800㎡です。当然、線路移設と用

地買収の費用が必要になってまいりますし、東西に細い残地が出てまいります。線路上空に建築物は安全上、現状では難しい状況です。

以上が前提条件です。

さて、駅周辺整備事業は、中心市街地活性化の中心事業のひとつであり、活性化につながる計画とすることが必要です。現在、駅周辺整備の基本計画の策定に平行して、中心市街地活性化への基本方針となる「中心市街地活性化基本計画」策定にも取り組んでおります。

今年度、二つの事業に取り組んでおります。

一つ目が、経済産業省による「中心市街地活性化の取組に対する診断・助言事業」でございます。これは、経済産業省直轄の事業でございます。専門家を派遣され、意見交換会やワークショップ等を行ないながら、中心市街地の活性化に向けた課題、問題点の抽出、さらに解決に向けた方向性についての助言をしていただくものです。

二つ目が、「公・民連携まちづくり委員会」による検討でございます。この「公・民連携まちづくり委員会」は、市民と行政の連携のもと、「賑わいの創出」をテーマに取り組んでおります。中心市街地活性化基本計画策定に向けた前段階として、専門家による活性化策の検討と、市民参画による活性化策の検討、この二つに取り組み、活性化への流れをつくってまいりたいと考えております。

そうして平成21年度には、「中心市街地活性化基本計画」の策定をしていきたいと考えております。

中心市街地活性化基本計画は、商業活性化の事業のみならず、公共施設の整備や街なか居住の推進、公共交通機関の利便増進等、様々な事業により、中心市街地の活性化を図ろうというものです。中心市街地には、多くの資産があり、これを生かしていく必要があります。徳山駅についても、大きな資産の一つでございます。

徳山駅は活性化の鍵を握るところです。ハードの整備だけでなく、ソフトを考えた、活性化に結びつく駅周辺整備の計画としていきたいと考えております。

それでは、つづきまして、引き続き、都市づくりパブリックデザインセンターから簡単に説明をさせます。

【整備の方針】

u d c : 資料3の説明をさせていただきます。

私、都市づくりパブリックデザインセンターで作業しております佐々木でございます。

まず資料3の1ページ目をご覧ください。2ページ目以降全体の考え方の整理が1ページ目に出ております。

資料3の位置づけは先程資料2で市から説明のあったこれまでの検討の経緯、A、B案ということで説明しましたが、その検討を踏まえてその中で取り入れるべきものは取り入れ、実現性を踏まえた中で基本計画を作るための基本的な考え方をお示しするというのが資料3です。

1ページ目を見ていただくと、先程篠原会長から鉄道駅の役割というお話がありましたが、明治以降文明の受け皿というものから、現在では駅を中心に地域のものを発信するもしくは、駅を中心とした集約的な市街地を作っていくという意味で、これまでの鉄道駅が担ってきた大きな歴史的な役割が大きく転換するという話がありましたが、そういう中で、具体的に徳山駅の周辺整備、具

体的には駅前広場の機能の強化であったり、自由通路、駅ビル、橋上駅舎、いわゆるハード的な事業。周南市としては、今までの案も整理して、この会議としての共有認識をもった上で、具体的なハード事業を、何のためにやるのかを考えたらどうだろうというのが資料3の主旨であります。

左のⅠの徳山駅周辺地区の整備のねらいと必要とされる戦略、都市政策の戦略は共有しなければいけない。それを共有した上でⅡで具体的に駅周辺の将来像というのをとらえて、駅周辺のハード的な施設はどういうような将来像獲得のためにやるのか。整合性、ストーリー性、戦略性をしっかり押さえないといけないのが今回の主旨でございます。

1の駅周辺地区の課題・特性と求められる機能では、課題と特性、その中で駅周辺に求められる機能は何か書かれています。

その次の2は、駅周辺のまちづくりのために必要とされる戦略的施策ということでAからFまではようするに駅周辺はこういうことでやっていこう、そこははっきりしないと次のステップにいけないというのが我々の問題意識。

前段が長くなって申し訳ありませんが、1ページ目が総括的なペーパーで、2ページ以降が1ページの具体的な内容となります。

1 駅周辺地区の課題・特性と求められる機能という大きなタイトルがありますが、その中の(1)課題と特性とありますが、地元の委員の方は十分ご承知の点であると思いますので細かい説明は省略しますが、色んな特性をどうとらえるかを共有化する必要があると思います。

特性として、外からきた目で見るとき、1) 業務・商業施設の集積ですが、色々な瀬戸内の都市がありますが周南の中心市街地は、震災復興で行なった基盤整備はしっかりできていて商業がコンパクトに集積している。このような都市は他にはあまりない。

2) について御幸通りに公共施設が集まっている。今、国では、将来に向けて集約型の都市構造ということで整備していこう、という大きな方向性をもっているが、ここは非常に整備されている。

また、新幹線の駅から海が見えるというのは、ほとんどない。

(2) 広域圏の中で周南はどういうふうな位置づけになって、その中で中心市街地と駅周辺がどういう風に他の都市から求められているのか、駅周辺の機能をミクロ的ではなくマクロ的な見方で再評価すべきではないかということでございます。

都市構造をダイナミックに構築し続けてきた骨太な歴史を踏まえ、徳山駅を中心とした新たな周南文化の発信拠点を再編する。これは、先程の会長の意見と同じですが、やはり徳山を発信する、駅を拠点にやるんだという思想をはっきりしていく必要があるのではないかと考えています。

その上で中心市街地活性化に向けて、駅周辺地区に求められる機能ということでAからDという機能が必要。周防地域を牽引してきた歴史的工都の再評価1から4が大きな魅力です。

そういう風に見たときに右にある(3)徳山駅周辺まちづくりの目標とある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をもう一度大きく掲げたらどうかという提案です。提案と言いましてもこれまでみなさんが議論していたものを再整備したというところです。

次に2ページで示したようなまちづくりの目標を共有できるようにであればそ

れを実現するために何をしないとイケないかというのが3ページです。

具体的な戦略としては、AからFまで。Aとして交通結節拠点の再編、Bとして駅東側・既存商店街の再生と活性化、Cとして臨海ゾーンとの連携による都市構造の再編、Dとして工都・周南の玄関口としてのイメージ向上、Eとして緑のゾーンと連携した都市景観の向上、Fとして駅西側・既存商店街の再生と活性化。

このAからFの概念図が右側の図になります。

次の4ページですがⅡ中心市街地と駅周辺地区の将来像とあります。次回、4ページの図を具体的にしたのが5ページになります。

ハード的な施設、何を具体的に目指していくのか。その時に担うべき役割を整理したものになります。緑の軸、ウォータフロントへ行く軸 交流軸、ピンクの色がありますが、駅広の機能強化ということで拡幅等も検討が必要だ、ということで市街地との関係が出てくるだろうと。西の市街地との連携、東の市街地との連携、特に東の市街地はアーケード、商店街との連携が出てくるので交流軸という考え方の中で南北自由通路が駅前広場とウォータフロントをつなぎ駅前広場としての受けがでてる。

現在の東側の商業集積との連携を図り回遊性をはかる。規制市街地と海をつなぐというのが今回の駅周辺の役割、戦略になるではないかということですね。概ねこのような考え方で整理していったらどうかと思います。以上が資料3の説明です。

ご教授して頂きたいのは、5ページの考え方で次回の委員会に向けて、駅周辺の具体的な整理をどういうふうにするかということについて作業を行なうにあたって色々なセッション、方向性について、ご議論して頂きたいのが1点。それからこの前提となる3ページにある駅周辺におけるAからFの考え方の図。

3点目としてそもそも市の持つ広域的な位置づけと駅の役割。以上の3点についてご議論頂いて、次回に向けての具体的な検討の作業についての方針をご指示いただければと思います。ちょっと時間が長くなりましたが説明については以上になります。

【意見交換】

会 長 : 市の説明で資料2で再確認しますが、検討スケジュールで第2回で検討素案となっているので、今日は素案まで行く必要はなくて、自由に発言していただいて、それをもとに次回までに色々なバリエーションをまとめて、いくつくらいになるかわからないが、いろいろな可能性をお示しして、3月一杯に素案をつくりたいと思います。今年度中に素案がまとまれば来年度の都市計画決定をして、23年度工事着工ができる。

説明を聞いていると、駅前広場は平成16年頃から検討されている。いろんな議論がされていることでしょう。質問、意見がありましたらよろしくお願ひします。

副 会 長 : 委員会のタイトルですが、デザイン会議というとかっこいいイメージですが、僕らのイメージではデザインというと、物事をちゃんと考えるということ。ひとつづつ筋道だって考えていきましょうということ。公共や民間のお金をつかって会議をするのだから、最大限効果を発揮するよう考えましょう、というの

がデザインです。まちづくりのデザインとはそういうものです。皆様の近いところで考えていただけたらと思います。いきなり原宿にあるものがここに飛んでくるというものではなく、身の丈にあった物事を考えましょう、という意味で考えていただけたらと思います。

委員：私は山間部の住民であります。バスの便が悪くなるとタクシーで出なければならぬと5,000円かかってしまう。雪が深く、高齢化や過疎化が進んでいます。高齢者の楽しみは自らの足で買い物が出来るということです。買い物が出来るバスを利用して、雨に濡れなくて買い物が出来るということです。それと、手押し車を押して買い物が出来るよう、また、栄谷から降りてくると海の景色が良い。駅から海が見えて夕陽が見える工場群が見えて緑が見える場所がこの駅ビルであり、そのことを考えてほしい。高齢者が自らの足で買物が出来る場所を確保してほしい。自分の足でバスに乗っていかないとお金も下ろせない、そういったことに中山間はなっている。

会長：日向駅ではホームから、山側に古墳が見えて海側は道が伸びているのが見えるように設計した。今回は新幹線から降りたら海が見える。駅ビルをどのくらいの高さまで出来るかはこれから考えないといけないが、うまくやれば、駅ビルから海が見える、反対側は緑が見える、そんな気がしています。

副会長：新幹線がかなり高いのですよね。それが出来るかどうかはわからないが、皆で考えてみましょうよ。見えない場合どうしたらいいかということを考えればよい。港の景観、工業景観も売り物になりそうだ。徳山駅は、いろいろの要素がばらばらだ。これをうまくまとめて、高齢者の方が徳山駅に来ればいろいろなことが享受できる駅前になればよいのかなと思います。

委員：私は交通工学が専門です。最近交通まちづくりというのがあって、注目されているが、高齢者は車が運転できなくなるのでバスをどうするかということが重要となってくる。徳山の駅前、降車場と乗車場が離れている。駅ビルの2階は高齢者の方がくつろいでおられるが、バスを降りてかなりの距離がある。それも、横断歩道ではなくて地下道をくぐってこなければならぬ。そういったデザインは見直していかなければならぬ。そういった意味で、バスを駅前広場にどう配置させていくかは高度な配置計画、デザインが必要となる。これからも高齢化が進んで行く、高齢者が利用しやすい配置計画を考えないといけない。鉄道のための駅ですが、これからはバスのことを考えるのが重要となる。

委員：今まで、説明会とかパブコメなどをされてきているが、話がよく戻ってしまう。市民参画とか考える中でこれからどう進めていこうとされているのか。市民のコンセンサスを得て行くためには説明会、パブコメが必要と思うが。

事務局：この場で検討案をつくっていただき、最終的に案にするのは市です。その案を市民に示し、市民の代表である議会から意見をいただき、修正するところは修正して最終の案としていかなければならぬ。

会 長 : まちづくりのことを考えて、うまくいくときといかないときがある。日向の場合はうまくいった。そのわけは、県が8年間の間にシンポジウムを5回もやった。今デザイン会議をやっていますが、そこで案がだされても誰がつくったかわからないわけですよ。どういう人間がどういう考えで議論していったか、日向はそれを徹底していた。街を歩いていても、議論している人の顔を知っている。うまくいかなかったのは高知だ。東京から来た人間が決めたみたいだ。どういう考えで、どういう議論をして決めたのか、市民がわからないといけな。素案が決まった時点で、市民向けにこんな案が出ました。まだ、修正の余地はあります、というのをやったほうが良い。

委 員 : 模型を作るのがよいと思う。私は船が好きで、新しい船を作るとき模型実験をする。流体実験の知識の無いものを連れて行っても理解が早い。会社がどういうものを作ろうとしているのがよく分かる。この町は恵まれているので模型を作るお金はいくらでもあるでしょう。この部屋いっぱいの模型が作れるのではないか。

会 長 : 日向でもそうでしたが、必ず模型を作って説明します。できますよね(OK!)

委 員 : 平成16年からいろいろ計画をつくられて、今回基本計画、そして都市計画決定と進んで行くわけですが、今まで何が原因でうまくいかなかったのか教えてください。次に、駅づくりということで、これは全体のまちづくりの中で、目的なのか手段なのか、また、戦略なのか戦術なのか教えていただきたい。最後にまちづくりとか交流とかするとき、誰がプランナーで誰がユーザーか、誰がビジターか、ということイメージする必要がある。誰が関って、誰が使うのか聞いておきたい。

事務局 : もともとこの事業は合併したときに、新市建設計画に位置付けられたものです。市民アンケート等でこの事業は必要であるといわれており、総合計画でも位置づけられている。市民は徳山駅周辺に買い物に来ていて、昔の賑わいを求めておられるし、新しい周南市の玄関口として整備したいと思っています。今まで計画案をつくってききましたが、実現性を精査して行く中で問題があった。それと市民がここを活性化したいという思いがランドデザインとなったのだと思う。商業が元気になってほしいという気持ちが現実との差ができたのだと思う。

事務局 : 資料3のP. 1を見ていただきたい。駅周辺整備は戦術であり、手段です。(3)の「歩いて暮らせる集約型の交流まちづくりの実現「周南」の顔となる徳山駅を中心とした」というのが目的となり、そのために何を戦略に立てるかということで2の駅周辺のまちづくりに必要とされる戦略的施策で、IIで少し細かく書いていますが、これらを整備するためには税金を使いますから、それがどのようにまちに還元されるか。誰が影響受けるかといえば市民であり商業者であり、消費者も公共事業の受益を受ける。中村委員が言われていましたが、山間部のかたも、ここに来て買い物していただかなければならない。今後どういう都市をつくっていかなければならないかとすると集約型でなければならない。これは国土交通省が打ち出しているわけですが、公共交通で、なかでも鉄

道を中心とした戦略です。これは波及効果が高いということです。駅を中心とした戦略論を持っている。ここは周辺の基盤整備が出来ていますから、駅に集中的に投資でき、これがまちづくりへの波及効果となり市民全体が受けなければいけない。そういう戦略論があってそういう戦術があるということです。

会 長 : 駅ビルと周辺の整備をしますよね、目的か手段かといわれれば、両方でしょう。仮に内藤さんが残って駅ビルの設計をすることになると、内藤さんは耐久性のことをすごく考えます。島根県の益田でやった美術館は100年はもつと思います。50年たったときは、ここにいる人は誰もいませんよね。すると、今いる人だけでなく、将来の人も使うわけですよ。いい物を残すということが目的でもあるし、手段でもあります。今の市民だけが市民とは思っていない。小学生も市民だし、まだ生まれていない人も将来の市民です。今いる人の意見だけを聞くのは、間違っています。今のことしか考えないから。そういった意味でもシンポジウムをやるべきだと思います。

委 員 : 私は、地域審議会をやっていますが、駅周辺の情報が流れてこない。市の庁舎が耐用年数が来ているという情報が私の耳に入っている。駅周辺に公共施設を入れて利用する人が1日に1,000人はいるのではないか。そういう流れがあるのに一つも商業地域のほうに流れを吸収できないということは、力の損失だ。もう少し市の窓口を駅ビルの中に入れ込むことを考えるべきではないか。人の流れを考えるべきではないか。

会 長 : 新しい駅ビルに市民アイテムが入ってもいいのではないかといいことですが、今はここに入っているのですか。

事務局 : 市民交流センターを市民が使われることと、住民票などが取れる窓口はあります。

会 長 : 高知駅をやっていたとき、列車を待つ間に図書館があればよいねということは思いました。

副会長 : 高知はまだ決着していないが、要は遅くまで電気がついていて、そこに若い人たちが見えるかどうかなんですよね。そこに年配の人が来て世代間のコミュニケーションが出来たらよい。出来るだけ住民の意見を聞けたらよい。

行政の役割は、予算を適正に執行するということです。行政としては市民がとんでもないことを言い始めるので、なかなかシンポジウムをやりたがらない。ここにいる人は大人の議論が出来ますよね。日向では参加された人が山がもたないと絶叫されました。この人の言うことは全部は聞けないが、参加した人は、気持ちを出来るだけ受け止めようとした。恐れずに開いていくということが大事で、市の方は大変だろうが、まちづくりなんだから、変わって行く姿を市民が見るといふ関係をつくっていききたいので、シンポジウムをやるのも、模型を作るのもやりすぎとはならない。

会 長 : 日向では車止め一つに至るまで気を使いました。徳山では何をしますか。「専門的市民」と一緒にやって行くことを考えてもよいのではないか。

- 委員： 大店法が緩和されまして郊外店の攻勢が多く、空洞化の第一の原因となっている。2年位前NHKの番組で「勝ち組、負け組み」というのがあり私が出て大型店めぐりをしました。私はそのときに「これでは小売店は勝てないね」といいました。賑わいをつくっていかねばならないが、われわれは力もなくなり、シャッターを開けるのが精一杯だ。市の施設でも何でもよいから人が集まるものを誘致してください、というのが切実な願いです。市役所を持つてくるものもあります。
- 会長： 今日、会議の前に商店街を案内していただいた。そんなにひどい状態ではないと思います。割と良く出来ている商店街と思います。
- 委員： 他の都市でこのようなことが成功で、こんなところが悪かったよというのを教えていただきたい。10年後にやってよかったねといってもらいたい。どういところがポイントなるのでしょうか。
- 副会長： 出来上がったときに、それがゴールとなつては失敗ですね。市民は、立派な建物が出来ましたねといいますが、立派というのがいけません。私たちのものと思ってもらわなければだめで、立派というのはなんか距離があつて市民が立派と言ひ出したらだめです。そこがわかりやすいポイントです。
- 委員： 私どもの団体が事業を行い、駅を利用していろんな人に来ていただいている。山もあり、海もありということで、もっと利用しやすい駅、価値のある駅にしていきたいと思います。市民参加型のシンポジウムを積極的にしていただき、市民の意見を取り入れていただきたい。これからも皆様と意見を述べていきたい。
- 委員： 雨に濡れることが、一番嫌がることだと思います。雨に濡れず、買い物が出来るといふ、駅周辺が出来ればよいと思います。在来線のほうにエスカレータが無いというのがさみしいとおもいます。この会議でよいデザインができればと思います。
- 委員： これからは、障がい者の方もまちに出るようになると思います。バリアフリーが整った公共施設が出来ればと思います。
- 委員： 去年は、ここにいる方（事務局）と毎週駅周辺について考えてきました。そして私たちなりの答申をしました。私は子供が三人おりまして育ててきました。子供を育てるのに良い街だと思います。街はきれいだし、学校は整っています。私は西の端の郊外に住んでいて、定年退職したら、売って街中に住みたいと思う人が多いと聞きます。街中に住むと街がにぎわうでしょうし、ここに住んでいる人が、満足するまちをつくっていかねばならないと思います。市民の人に計画の段階から知っていただいて、意識をもつていただくほうがよいと思います。
- 委員： うまく行く、行かないことがありますといわれました。必ずうまく行くよう

がんばりますのでよろしくお願いします。

委員：内藤先生にいろいろな資料を差し上げて、周南市をよく分かっていただくようにしたい。また、私は公民連携まちづくりでワークショップに参加しましたが、意見がまとまった後、それはどうなるの、参加しただけでこのままじゃないと思います。そういうことがないよう、参考意見として取り入れていただくようにしていただきたい。

委員：今後、益々少子高齢化が進むと思われ、駅に医療施設のようなものが取り入れられたらよいと思います。市民交流センターを利用して高校生が勉強されている。そういう施設も含めて整備してもらえたらいいと思います。

委員：ショッピングモールを小さくてもよいからつくっていただきたい。計画の情報を提供をしていただきたい。

副会長：佐々木さんが資料を説明いただいたのですが、資料は概念的なものとなっているが、もっと具体的に進めたほうが良い。今コンセプト図になっているので、駅前広場を広げるのであればどう広げるのかということ具体的にやるほうが良い。

委員：徳山駅の北口は全国的にも珍しく信号が無い、この景観は大事だと思う。せっかくいいのにバス停がブロックしている。北側の景観を見えるようにしてほしい。また、新幹線から海が見えるのは、ここと三原駅くらいだ。ここの海は回天記念館があって、戦艦大和が出撃したところです。私は平和主義者ですが、南口に行ったら海が見えて皆が海に思いをはせるような仕掛けをお願いしたい。

会長：先ほど失敗例の話がありましたが、京都駅がよい例だと思います。立派な施設をつくって、ホテルがあって、デパートがあって、若者が集まる場所があって建築としてはよいが、駅の中にいろいろ突っ込んだら、かえってまちは寂れる。駅の建物として成功するのと、まち全体として成功するのでは違うので注意しなければならない。駅ビルだけがにぎわって、まちが寂しいのでは本末転倒だ。最初の説明でA案B案があって商業施設がたくさんありましたよね。あれをやりすぎるとかえってまちが寂れてしまう。次回はいろいろバリエーションを出していただいて、基本的な方向でやって行くかを議論していきたいので用意をお願いします。さっき委員さんから話が出ましたが、平成23年から工事にかかるというのですが、案が固まったら今年度で終わりますというのであれば、内藤さんが設計に係ることができない。その辺をどう考えるかですが、日向は10年付き合ってきてます。そういう体制がどの程度できるかですが、次回はいろいろな案を議論して行くことにします。

【閉会】

事務局：次回はいろいろな案をご提示させていただきたいと思いますので、よろしくお願いします。それでは篠原会長を初め委員の皆様長時間にわたる議論ありがとうございました。第2回デザイン会議開催につきましては2月上旬を予定しています。これをもちまして徳山駅周辺デザイン会議を終了します。