

## 徳山駅ビル跡地活用方針検討会議議事録

日 時： 平成 24 年 5 月 22 日(火) 18 時 00 分～20 時 10 分

場 所： 市民交流センター講座室(駅ビル 3 階)

出席者： 徳山駅ビル跡地活用方針検討会議委員 12 名

工藤 洋三 徳山工業高等専門学校 教授

青山 允隆 徳山大学 経済学部講師

渡辺 勝 徳山商工会議所青年部 青友会 会長

小早川 淳司 新南陽商工会議所 青年部 専務理事

内山 尚亮 社団法人周南青年会議所 副理事長

黒神 直大 周南市中心市街地活性化協議会

河村 啓太郎 株式会社まちあい徳山 代表取締役社長

有馬 俊雅 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 周南市母子保健推進協議会

村越 千幸子 社団法人山口県建築士会徳山支部 支部長

周南市市政アドバイザー 1 名

藻谷 浩介 株式会社日本総合研究所調査部主席研究員

事務局： 周南市中心市街地整備課

有吉部長、中村一課長、重岡課長補佐、川口係長、上野係長、中村貴主査、

中村充主査、三牧主任

傍聴者： 3 名

司会： 定刻になりましたので、これより徳山駅ビル跡地活用方針検討会議を開催します。

会長が決まるまでの間、事務局の方で進行をさせていただきますので、よろしくお願ひします。開会にあたりまして、中心市街地整備部長の有吉一男より御挨拶を申し上げます。

有吉： 中心市街地整備部の有吉でございます。委員の皆様、藻谷先生におかれましては、大変お忙しい中、お集まりいただきまして、誠にありがとうございます。さて、徳山駅周辺整備事業につきましては、現在、橋上駅舎の本体工事に着手いたしまして、順調に工事を進めているところでございます。平成 26 年度末には、南北自由通路、

橋上駅舎が完成いたします。それに伴いまして、現在の駅ビルは平成 27 年度には解体する予定でございます。その跡地は、周南市の玄関であるとともに、中心市街地の活性化を進めるためにも大変重要な場所でございます。そこで、皆様方には、様々なお立場から、周南市の顔としてふさわしい跡地の活用方法について、御意見をいただきたく、この会議を開催させていただきました。本日は、市政アドバイザーの藻谷さんに大変お忙しい中、御参加いただいております。全国の事例も良くご存じでございます。アドバイスをいただきながら、有意義な会議となるものと期待しております。いただいた御意見につきましては、取りまとめまして、市長に御報告させていただきますので、ぜひ忌憚のない御意見をいただきますようお願い申し上げます。簡単ではございますが、開会の挨拶とさせていただきます。よろしくお願ひします。

司会：(委員の紹介、事務局の紹介、資料の確認を行う。)

次に要綱の確認、会長の選出でございます。会議の要綱設置につきましては、お手元の資料 1 のとおり制定しております。要綱第 4 条第 2 項に基づきまして、会議の会長は委員の互選によることとなっておりますが、いかがいたしましょうか。

委員：事務局案がございましたら。

司会：事務局案として、工藤委員に会長をお願いしたいと思いますが、いかがでしょうか。

委員一同：異議なし。(拍手)

司会：それでは、工藤委員に会長をお願いいたします。ここで、進行を会長と交代します。

工藤会長よろしくお願ひいたします。

会長：要綱を見ますと副会長は、会長が指名することになっています。青山さんを指名します。よろしいでしょうか。

青山：はい。

会長：よろしくお願ひします。

それでは、式次第によって進行します。次第の 5. 議事ですが、徳山駅ビル跡地の活用方針の検討について、事務局から説明をしていただきます。

事務局：(資料 2 に沿って、徳山駅周辺整備及び徳山駅ビルの現状等について説明)

会長：まず、説明のありました事項について、質問をお受けしたいと思います。私は藻谷先生にどのようなタイミングで質問しようか、悩んでいるのですが。

藻谷：市民ニーズ調査から 6 年がたっています、直観的に、もし平成 18 年にやった調査を同じ項目でやると、今もその傾向は変わらないかどうか、担当者としてどう思いますか。責任ある回答でなくて良いのです。

事務局：直観的には、変わっていないと思います。

会長：この間に、大型商業施設を掲げた市長が当選して、その市長の在任中に公約を取り下げたという経緯がありました。そういうところは市民感覚として重く受け止めている気がします。

先ほどの事務局からの説明に対して、他の委員から御質問や御意見をお願いします。

委員：南北自由通路ができたときに、南北自由通路から橋上駅舎を通じて、駅ビルに寄らなくても駅の利用ができるところが、大きな違いになると思いますが、駅ビルと結合する部分、階段やエスカレーターの面積をしっかりとれるような構造になっているのですか。

事務局：仮に駅ビルを建てると仮定した場合の話をしてしまうと、南北自由通路が北口広場に接するところに階段とエスカレーターを整備するようにしています。その右側に少しスペースがありますが、そこから駅ビルへスムーズに行ける動線を考えたいと思っています。

会長：よろしいでしょうか。他はいかがでしょうか。

委員：ニーズ調査を見る限りでは、商業的な施設や飲食店のニーズが高いですが、ショッピングセンターについては一度取り下げられているということで、今後の活用方針として、商業を中心としたやり方はあり得るのですか。

事務局：商業を市が直接やるのは難しく、民間にお願いするようになると思います。これまでもいろいろ調査して、ここに出店をお願いしてきましたが、なかなか色よい返事はありませんでした。民間の方がここで積極的に商業施設を展開するというのは非常に難しいと考えています。

会長：他にないですか。

委員：資料1ページの緑色のところが今の駅ビルのところですか。そうであれば、細くなるような気がします。ここに商業施設を入れるとなると、かなり難しくなってくるという可能性が出てくると思います、その辺りはどう考えていますか。

事務局：駅ビル跡地の詳細は2ページに示しています。現在の駅ビルは幅が20m、それが今度の跡地については、幅が16m、長さが約100m弱で、非常に使い勝手が悪くなると思いますが、そこは工夫することによって、公共施設や喫茶店といった施設の導入は可能と考えています。

委員：資料3ページの市民交流センターの利用状況ですが、平成17年に利用者数がピークで、この時期には市民講座が活発に行われていたこと、確定申告に使われていたことが理由ということでしたが、そういったことがなくなったから利用者が減ったと考えているのですか。

事務局：正確な理由はわかりませんが、それが一番大きな要因であるので紹介しました。平成20年から平成23年を見るとそれ程の増減がありません。

委員：3 ページの駅ビルの利用者数ですが、鉄道の乗降客数が平成 22 年は 13,870 人のところ、一日の駅ビル施設利用者数は 271 人で、それ程利用していないのですか。ほとんど乗降客は利用していないのかという感じがしますが。

事務局：鉄道は 13,870 人が利用していますが、駅ビルの 2 階に上がってくる人は平成 24 年度 5 月調査では 790 人しかいないということになります。

会長：大半の人は素通りと言う事ですか。

事務局：そうです。

委員：私は郊外に住んでおり、郊外から徳山駅周辺に来るのですが、例えば JR を利用して 2 階に上がっても、利用する者の立場としては何もない。もし私が学生であれば 2 階で勉強するかもしれませんが。本があっても読んでしまったような本で、利用と言っても何に利用するのかというのが素直な気持ちです。ファストフードもなく、高校生なら勉強するぐらいのもの。以前取ったアンケートを今取ったらどうかという藻谷さんの質問に対して、私は、客観的に見て、数字的にはほぼ変わらないのではないかと考えています。

会長：他にいかがでしょうか。

委員：商業施設としての駅ビルが頓挫して方向転換したときに、多目的施設にしていこうという意思決定のプロセスはどういった形だったのですか。これくらいのニーズを見込んで実際に駅ビルの方向性を決めていったのか、公共施設として利用が見込まれたから現在のような形に変化したのか、とりあえず商業施設は難しいので市で買い取ったのか、その辺りの経緯を教えてください。

事務局：まず、破綻した理由は商業施設として成り立たなくなったことであり、次の利用をどうするのかを考えました。その中で、市民活動や学生が利用できるもの、電車を待ち合わせる場所といったことを考えたときに、公共施設を中心とした今の施設形態になりました。

藻谷：当時は取り壊すという選択肢はなかったのですか。

事務局：今あるものを活用することにしていました。1 階は JR が所有しており駅があります。2 階以上は商業施設でした。2 階以上を市が買い取って、どのような利用の仕方がよいか検討しました。

委員：今後について、跡地の所有は誰のものになるのですか。

事務局：駅前の非常に重要な場所ですので、市が取得したいと考えています。

会長：先程の事務局の報告に対する質問、御意見ということでお話を伺ってきましたが、大体質問は出尽くしたかなと思います。基本的には、平成 27 年に更地になり、その時に新しい建物を建てないという選択肢ももちろんありますから、最初のステップとしては、現在の徳山駅ビル跡地に建物を建てるか、建てないのかというところが大きな選択肢となります。そのような理解でよろしいですか。

事務局：はい

会長：仮に建てるということになったら、そこにどういうコンセプトを入れていくのか。

つまり、建てるということになれば、当然これまでの様々な会議や市民の御意見の中で「こんなものいらない。」という意見が一部にあることは事実なので、やはりしっかりしたコンセプトのもとにやっていかなくちゃいけない。最初に建てるか建てるかという二者択一の問題があって、それから、建てるだけではなく建てるに当たったコンセプトを考えていくというのがこの会議に託されたことだということによろしいですか。私はそのように理解しているのですが。

事務局：今の考え方でよろしいのですが、この跡地をどう活用するのが周南市にとっていいかという観点から議論をしていただきたいということです。

会長：藻谷先生いかがでしょうか。

藻谷：全国各地の駅前でいろいろな失敗例・成功例があり、過去の経緯から傾向がわかっているんで、これまで出た情報が実際に本当のところどうだったのかということについてコメントしてよろしいでしょうか。出来ること、出来ないこと、本当はどうだったのかということについて、補足をすると考えるヒントになると思います。

まず、商業施設として立ち行かなくなったということは当然です。その理由ですが、場所が悪いからということではなく、施設の形として続けていくのが無理だからです。つまり、この駅ビルが仮に東京駅の駅ビルだったとしても、この建物では続けるのは無理ということです。商業施設としては無理だったという理解をまず申し上げておきたい。

この駅ビルは、日本でも早い時期に出来た民衆駅でした。徳山というまちは進取の気性にあふれていたんで、駅前にロータリー型の地下駐車場をつくったのも多分地方都市としては非常に早かったと思います。このように駅ビルは古い施設になりますので、駅に来る人が駅ビルに上がるという動線設計になっていません。現在であれば、建物に入ってきてエスカレーターで上がるくらいのはつくりますが、当時そういうものはありませんでした。高いところに上がれるだけでうれしかった時代でした。また、当時、地下道から直接入れて、地下に飲食街がある駅ビルというのはおそらく全国にほとんどなかったと思います。だから、この建物はものすごく先進的でモダンだったのです。

いつの間にか時代が変わって、薄暗い地下の飲食街に人が入りたがらなくなり、階段を上ってくる人が誰もいなくなりました。当時は近鉄松下百貨店をはじめ全国のデパートは屋上が集客資源だったのですが、今は屋上にわざわざ上がる人はほとんどいません。要するに、高い建物がたくさんできて、高いところに上がることを誰も喜ばなくなりました。だから、その駅ビル自体が商業施設としては無理ということになります。したがって、建物を壊して現代的な設計の建物にして何か商業

施設を入れるというのは、一概に出来ないことではないと思いますが、この建物そのままでは無理ということは間違いなく言えます。

二つ目に、乗降客数ですけれども、以前このことを書いてある本を読みましたが、徳山駅の1日の乗降客数は確か3万2千人だったと思います。山口県内で下関について多かったです。それがあつという間に2万4千人位に減って、その後どんどん減っていくわけです。けれども、私がびっくりしたのが最近減っていないということです。少子化で通学者が減っているはずなので、普通は乗降客数が減るのですが、減ってないということが驚きです。新幹線利用者の内訳がわかりますか。

事務局：正確な数字はわかりませんが、以前は8千人に対して2千5百人くらいの割合で新幹線を使っていますので、3割くらいが新幹線利用客だと思っております。

藻谷：これでいくと4千人位ということですか。やはり新幹線を除くと1万人弱です。つまり、通勤通学者は減っているのだと思います。新幹線が底堅いために、これが続いている。そうすると何が起きているかというと、比率的にだんだん新幹線利用者が増えているということです。そして、駅ビルを利用するかどうかについて、新幹線利用者がこれを使う確率が普通の通学客に比べてずっと少なくなります。私も新幹線からここに降りてきたときに、ここで仕事がある以外に上がってきたことは一度もありません。通勤通学の場合、待ち合わせなどで利用するわけですが、新幹線の場合、新幹線が来るまで少し時間をつぶす人もいますが、おそらく他で用事を済ませてから駅に来ると思いますので、新幹線利用者というのは実は駅ビルの客としてはあまり良くないです。分かりやすいのが新山口駅で、通勤通学者が少なく新幹線利用者は多いので、土産物屋が主になり雑貨屋、スーパー、ドラッグストアなどが成り立ちにくいです。逆に通勤通学利用者が多くなればなるほど店はつくりやすくなります。大阪の梅田駅というのは、通勤通学者が異常に多く、隣が大ビジネス街なので、買い物以前にそもそもたくさん人がいます。したがって、店が成り立つのですが、同じ大阪でも新大阪駅には全く店がない。なぜならば、新大阪駅を使おうという人は、通勤通学者というよりもほとんど新幹線利用者だからです。この徳山駅の場合は、傾向としておそらく通勤通学者が減っていて、新幹線利用者で支えられているので、いわゆる普通の駅ビルが成り立ちにくくなっているという現状があります。

ただ、乗降客が安定しているということは大変すごいことで、1万4千人という数を、この規模のまちとして皆さん多いと思いますか、少ないと思いますか。これは多いです。元々3万2千人という数は、10万人規模の地方都市としては多分日本で一番多く、今でも1万4千人いるということは地方都市として非常に利用客が多いです。意外に多かったのでびっくりしました。だから、これぐらいの利用客がいるのであれば、駅利用者を相手に何かするというのは十分あるのかなという気はし

ています。

以上、そういうことを解説しましたが、あまり皆さんの意見を縛ってもいけないので、実際に地元の人がどうしたいのかということをもう少し聞きたいなという気がします。

会長：いかがでしょうか。

藻谷：補足として、大型商業施設が来るという話がありましたが、それは最初からあり得ない。なぜならば、土地の形上、今の駅ビルの幅で商業施設が建つということは絶対にありえません。徳山駅に関しては、昔からいろいろな夢が描かれていますけれども、線路上に全部板を張って駐車場にするというような、最初から 100%ありえない話が出てきては結局できないという繰り返しでした。また、JR の線路の上を駐車場にして JR が使わせるということもありません。広島駅のように、ものすごく頑丈につくってある新幹線ホームの上が駐車場になっている例はありますけれども、ものすごく金がかかります。要するに、JR は、線路上から間違っただけで車が落ちてくるような使い方はしません。

金沢駅前には金沢フォーラスという商業施設があるんですけども、金沢駅は一日に 4 万人位が通勤通学を中心に利用している駅なので、徳山駅の 1 万人台とは全然違います。それに加えて、金沢フォーラスの場合は、四角くて大きい土地であり、周りに店が全くなかったため競争がなく非常にやりやすかった。

あまり夢を潰すつもりはないけれども、絶対に実現しない構想をつくることだけはやめた方がいいと思います。

それから、アンケート調査の中で典型的なものとして、別添資料の 5/7 ページにある平成 18 年調査の「本事業に対する意見、要望、感想」のところに、周南市民にアンケートすると必ず大量に出てくる意見が書いてあります。ここには、「大型駐車場がないと発展が望めない」、「人が集まるには駐車場は不可欠である」、「便利な駐車場の整備が必要である」、「送迎用駐車場がない」、「駐車場代を無料にすべきである」、「買い物しなくても無料」、「低料金にして欲しい」、「大型無料駐車場と一体となった大型商業施設の誘致を望む」、「街の活性化には大型商業施設の誘致が必要である」と書いてある。ひとことで言うと、ザ・モール周南やサンリブ、イオンタウンみたいなものをここにつくれという意味だろうと思います。これについてコメントすると、全国どこにもありません。全国どこにもないということではできないということです。できると思っていると、話が堂々巡りして、いつまでも次に進まない。全国どこにもないということはどういう意味かということ、イオンタウンみたいなものを駅と一体化してつくる人は誰もいないということです。それは郊外につくりません。大型無料駐車場が一体となった商業施設、すなわち現代型のショッピングセンター、車対応型のショッピングセンターを駅と一体化する意味が全くないというこ

とです。イオンが運営する金沢フォーラスも駐車場は有料化している。駅に一体化してつくる場合には、全国どこでも有料駐車場しかありえません。なぜかといいますと、ここまで衰えても地価が高いからです。下松駅や新南陽駅ならできるかもしれませんが、新幹線駅には一つも例はない。新八代駅や新岩国駅のように利用客が少ない新幹線駅ならやろうと思えばできるでしょうが、客が少ない。つまり、一日1万人の通勤通学客が通るところで無料駐車場を整備するということは、誰もできない。1万人いれば地価は上がる。仮に無料駐車場をつくると、ここから新幹線に乗って出張に行く人が停めてしまう。その結果として満車になってしまって、買い物客が使えなくなってしまいます。新山口駅前でも新幹線利用者が無料で停められる駐車場はない。それをやるとみんなが停めてしまって、駐車場をつくった人は大赤字になってしまい、採算がとれなくなる。駐車場でも維持管理費用や固定資産税がかかるので、固定資産税水準を無料駐車場で回収することはできない。地価が安ければ何か大型施設を呼べるかもしれないが、地価が安いということは人が少ないということであり、賑わいがほしいということとは矛盾する。有料駐車場の利用者を集めて成り立つものしか、成り立たない状況だ。無料駐車場付きの施設をつくるのであれば、1万人以上の客がいるところでつくるのは無理です。

会長：徳山駅くらいの乗降客数で、うまくいっている駅ビルを御存知ですか。

藻谷：皆さんは何か思いつきますか。この地域にはないのでイメージしにくいと思う。皆さんは、普通のまちなら何があると思いますか。一番多いのは何だと思いますか。

委員：公共施設ですか。

藻谷：公共施設ではないと思う。土地が高いから、公共が持っていない場合が多い。

委員：ホテルですか。

藻谷：この薄い地型で一番多いのは、通路が一本のホテルです。JR東日本はこういう土地が駅前にあると好んでホテルメッツを建てます。橋上駅から階段を通らずにすぐホテルメッツの入口に濡れずに入れるので、街なかの他のホテルよりすごい競争力がある。JR東日本であれば間違いなくホテルメッツを建てている。典型例が北上市、八戸市、長岡市で、規格は徳山と同じくらいの駅です。JR西日本はなぜやらないのかというと、既にここではホテルの需要が飽和しているからです。JRがやらないというのは採算がとれないという判断です。

会長：次どうぞ。

委員：まちづくり会社で出店の相談を受けている。こんなにシャッターが降りていて、本当に商店街に出店したい人がいるのかと思うでしょうが、実は今日一日で3件あった。報道に取り上げてもらっている余波で来ていると思う。自分の店を出したいと思う人が本当に多い。その中で、駅ビルという施設の中に商業施設ができたときに、もしそれに行政が絡んでいた場合おそらく調整がつかないのではないかと、つまり競



合してしまう業種業態が出てくるのではないかと思う。例えば、美容院などの出店相談がすごく多いけれども、美容院がありすぎなので困っている。お互いが食い合ってしまうのではないかという心配もある。しかし、物販は厳しく、サービス業でないと街なかは成り立たなくなっている、そのバランスが難しい。私のイメージとしてあるのが、人がたくさん集まって賑わいをつくれるような、多目的な会議室は大変重要だと思う。それから、公共施設か民間施設かわかりませんが、アンケートに出ていたような若い人たちがもう少し気軽に利用できるような形が検討できないかということをおぼろげながらイメージとして持っています。

会長：発言されるときに、基本的に跡地の利用をどう考えているかを含めて発言してください。つまり、更地や駐車場にしてくれた方が良くということなのか、それとも周南市の顔として建て替えるということなのか、そういうことを含めて発言いただきますよう、よろしくお願いします。

藻谷：周南市の人は博多や小倉、広島などと同じことができると思っていることが多いので、このクラスのまちで現実にあるのかということですが、日本では東西で違います。JR 東日本と JR 西日本では異なります。東日本ではこのクラスのまちでは結構駅ビルをやっているケースがある。合併前に人口 8 万人のまちであった古川駅や人口 20 万人の沼津市に駅ビルがあり、成り立っている。この駅ビルと根本的に違うポイントは 2 階に通路があって 2 階から直接入れること。2 階から直接入って 2 階を歩いて 1 階に降りていく客層と、1 階から入って 2 階に上がる客層ができるので、2 階が連結しているということは、商業施設としてポテンシャルは高くなる。2 階までは人が入るが、3 階は成り立たない。主な施設内容は、半分ぐらいは惣菜屋、女性向けの雑貨屋、喫茶店といった構成になる。しかし、皆さんが希望するナショナルチェーンのカフェは、こういうところに普通は入らないです。客数が限定されるので、入るほど魅力的ではない。スターバックスの場合は街なかか、ショッピングセンターか、出店しないかの 3 パターンに分かれていて、スターバックスの思想として、街なかの儲からないところにあえて出ることもある。駅ビルが長い場合、駅ビルの中で成立する条件は、暇つぶしができるカフェなど、主に通勤通学者を相手にするもので、床を安く設定すれば地方都市でもない訳でもない。ただ、何にしても大きい規模はあり得ない。

逆に言えば、暫定的であれば別として、新しく建ててコミュニティ利用をすることはあまりない。理由の一つは床が高すぎること、もう一つは古い建物はコミュニティ利用がしやすいが、新しい建物は雰囲気的に敷居が高くなってみんなが急に利用したがらないことで、これは全国にみられる現象です。面白いことにコミュニティビルをつくる場合、一番よく利用する建物は廃校だと言われています。東京では統廃合で使わなくなった小中学校の校舎を暫定的にこういう会議室によく

使う。しかし、新しく建替えてビルにした瞬間に全く使わなくなる。

僕は、商店街のテコ入れが必要だと思います。周南市出身でここを離れたみんなが言っていることは、やはりまちがさみしいということだが、その時に「まちがさみしい」とは、駅ではなく商店街のことを言っている。商店街に人がいない。こういう施設が、あの真ん中の店の跡地の1階にあると、周りの店の客を増やす効果がある。高校生が街の中で溜まってから、発車時間5分前に駅に来てもらうと、実は街の中はにぎわうということもありうる。そのうえで、駅に寄る人が少しお茶をしたり、土産を買って帰ったりするようなものを、1階や2階につくる。こちらが商業で、向こうはコミュニティという選択肢がある。

向こう側にコミュニティスペースをつくる方法がなく、今でも駅ビルに客はいるということで、1階が店で2階がコミュニティセンターというように今までの使い方に喫茶店をつけたようなものをここで続けるという考え方が2つ目です。

3つ目は、そんなことしても無駄ということで、取っ払ってしまう。けれども、殺風景になります。駅の真正面で、駅ビルが建っていたところに、いきなり鉄道が走り貨物列車が見えるという状況になりますので、庭や花時計など何かしないといけない。そんなことを考えますが、皆さんはどう考えますか。

会長：はい、どうぞ。

委員：跡地をどうするかを考えたときに、壊したままにするか、建物をつくるかということになると、つくっていただきたいと思います。デザイン会議の時にも駅ビルありきで駅前広場のデザインを練ってつくりました。南北自由通路から見えるあの御幸通りの緑を視野に入れながら広場の設計をしましたし、やはり玄関口のようなものがランドマークとして必要だと思う。駅が2階にいつてしまっって、だだっ広く殺風景で線路が見えるような単なる広場になったのでは、交流拠点にもできない。「徳山駅にきたら緑がいいね。」と言われるが、まちが少し見えにくいので、自由通路から降りた時に、少しつなぎ役というか、市の第1印象として印象付ける建物が欲しいなと思います。それから、施設内容については、1階には商業施設、2階には今の交流センターの多目的広場がすごくいい雰囲気使われているので、こういうコミュニティの場がいいのではないかと考えているところです。どのようなものをつくるか、どういう機能にするかというのは、これから検討することになると思うのですが、跡地をただの更地にはしたくないと考えています。

会長：ありがとうございました。だいたい皆さんの御意見を伺っていますと、建てないという意見よりも基本的には建ててそこを有効に活用していこうという御意見が多いように思いますけれども、それに対して何か御意見がある方いらっしゃいますか。もしそういう方向で皆さんに納得していただけるようであれば、また話を先に進めていきたいと考えておりますが、よろしいですか。はい、どうぞ。

委員：駅ビルを建て替えるといっても、街なかありきの駅ビルかなと思う。街なかの雰囲気を活かした造りにしないと。例えば、街なかはレトロな感じの雰囲気になっているのに、駅ビルは近未来な感じの駅であるとか、全然釣り合いがとれないような駅になってしまうとおかしい。駅ビルだけの話ではないと思うので、その辺の協力をしながらやっていかないといけないのかなと思う。

会長：駅ビルを建て替えるけれども、その在り方を詳細に検討する必要があるという御意見でよろしいですか。

委員：はい。

委員：3階のこの会議室を利用する方から、電車から降りて徒歩何十秒のところで会議ができるのでとても便利で使い勝手がいいという話を何回も聞いたことがあります。だから、そういう施設がある新しい駅ビルを建てた方がいいと思います。そういうところに施設があるといいのかなという気がします。もう1つお願いしたいのは、当然バリアフリーの建物になると思いますが、子育てという面からみると、少しの段差でベビーカーが押せません。エレベーターも近いところがないと2階、3階に上がれないというのもあります。今、2階に子どもの遊び場がありますけれども、買物した後で時間が空いたらそこに行って、子どもを遊ばせてお母さんは少し休んで、「じゃあ、お家に帰ろうか。」というゆとりを感じられるような空間がある駅ビルがあってもいいのかなという気はしています。

会長：いかがでしょうか。はい、どうぞ。

委員：駅ビルのこの場所は、中心市街地の中でも1丁目1番地ではないですけども、大切な場所だと思います。今の商店街の活気にどのように結びつけるかという視点も非常に大事なところではないかと思っています、やはりここに人が集まってくれるような機能というのが後の活性化に繋がっていくのではないかなと思っています。ここは観光で来られる方向けのもてなしの施設があまりなくて、新幹線で降りても全然くつろげる場所も待つ場所もない。この駅ビルの場所が果たしてその機能として適した位置なのかどうかというのは非常に難しいんですけども、あまり観光に力を入れないにしてももう少しこの周南市のシンボリックな象徴的な場所であってほしいなと思います。

きっと駅ビルといっても、皆さんは大きいものを想像していないと思いますから、せめて1階や2階は利用される方々に利便性のあるもの、それから街の活性化に繋がるようなものをつくっていただきたいという思いではなかろうかと思っています。具体的にどういうものということになりますと、いろいろな意見があります。先日もある会合でいろいろ若い方からの意見を聞きましたが、「いっそのこと1階を公園にしたらどうか。」「みんながくつろげる場所で、2階に商業的なものを持っていけばいいのではないか。」という意見もあります。そういう市民、駅を利

用される方々にきちんと優しさが提供できるような方向性で考えていただけないかと思っています。

会長：観光という話がありましたけれども、私も常々思っているのは、今、工場観光を一生懸命に取り組まれています。周南市らしい観光です。あと九州では韓国や中国の客を呼び込む努力をされています。まさに周南市の顔、宣伝の窓口みたいな機能はいるのではないかなという気がします。

他にいかがでしょうか。

委員：この3年間くらいよく名古屋駅を利用して、昔の名古屋駅はそんなに多くなかったのに何でこんなに人がたくさんいるのかと思いますが、高島屋ができてすごい人なんです。何でこんな屋間に人がたくさんいるのかといつも思うんですけども、この徳山駅ではやはり商業施設は向こう（商店街）だと思います。ここは潤いがあったりとか広いスペースがあったりして、観光を考えても、少しくつろげる場が必要なのかなという気がします。ただ、スペースの問題もありますから、建て替えるかどうかということについては建て替えることに賛成ですが、商業的なものはなかなか厳しいのではないかというのが正直なところだと思います。それから、これは単純な印象なんですけれども、新幹線って意外と利用者がたくさんいるんですよね。それぞれ山陽本線を利用して散らばっていくんでしょうけれども、人の塊としてこういった数があるので、それをもう少しこちら側（北口側）に来てもらえるようにできないかという気がしております。

藻谷：徳山駅に来た時に、新幹線利用者は、バリアフリーなこともあって海側に降りて、そこに送迎車がいてそこから回ってしまうが、海は見えません。北口から出ると、都市計画によってこんなきれいな駅前、御幸通り、岐山通りをつくってきたということがわかります。だから、恥ずかしながら衰えたりしても心高まる場所がありまして、これを人に見てもらいたいなというのがあられるわけです。だから、必然的にあえて北側に降りてこの街の通りを見るようになって、少しずつ昔と比べて人が歩いているなみたいな状況になってくると非常にいいと思います。ここから街が見えるという機能を少し考えた方が良いでしょう。展望デッキから街が見えたり、ツリーまつりにも使えたりするような、設計・構造があった方がいいのかなとも思っています。

会長：デザイン会議では駅ビルの詳細までは検討していませんが、徳山のきれいな街を見渡せるというのが1つの目玉になっていると思います。そういう点は多くの方から御意見をいただいておりますので、駅ビルを建てるなら1つのコンセプトとして、「街が見える」ということが非常に大事なテーマかなと思います。

他にいかがでしょうか。

委員：徳山が発展していて商業が非常に活性化していた時代は、徳山市民以外の方が徳山に来て、買物などで利用していただいていたということがあると思います。駅の利

用があまり減っていない理由として、1つは高校の学区が広がっているところから通学されていること、もう1つはここはなかなか土地がなくて、周辺に住まいを求められていることがあると思います。他所から徳山に来てもらって徳山の駅、土地がいいと思ってもらえるためにはどうするか、住んでいる人達にというよりは他の人達、せめて通勤通学の人達に徳山の駅前商店街に行ってみようと思ってもらえる1番の玄関口がこの駅ビルなんだという考え方でこの駅ビルを是非考えていただきたいと思います。例えばですけども、物販が難しいという中でもみんな食べることに非常に興味があるので、時間を潰すための軽い軽食や、デパ地下ではありませんが美味しいものを駅で買って帰るといった視点もいいのではないかと思います。

会長：できるだけ全員の方の御意見をいただきまして、まとめに入りたいと思います。まだ時間もございますので、どうぞ御自由に発言していただきたいと思います。はい、どうぞ。

委員：駅ビルを更地にしてしまった後、利用がないのは寂しいなという感じしております。やはり何かしらのコンセプトを持ったものにしていかないと、結局お金だけかけてまた利用されないというところになってはいけないと思っております。先程、ツリーまつりのお話が出ましたけれども、我々青年部も毎年集中イベントを手掛けております。LEDの電球を増やしながらかけてきておりますが、どうしても駅前、駅の方角を見たときに電飾がしづらく、この駅ビルの老朽化が激しいので、駅に何もしてはいけないと聞いています。もっと早い時間からツリーまつりを行って、県外市外から早めに来ていただき、どんどん滞留してほしいと考えて動いています。降り立ってすぐツリーが見渡せたり、ちょうどロータリーをシンボルツリーにしたり、御幸通りの方から駅ビルがきれいに電飾されていたりすることも考えられる。そうしていただくと、また1つの街の活性化になるのではないかと思います。

会長：藻谷さん、質問してもいいですか。

藻谷：はい、どうぞ。

会長：駅ビルの利用を考えたときに、いくつかポイントがあると思います。観光もそうですけども、1つは防災。去年の津波の影響もあって、駅に求められる機能に防災というものがあるのではないかと思います。それを考慮したところがあるかということ。もう1つは、どうしても高齢化に向かいますので、その関連で何かいいアイデアを持って取り組んでいるところはありますか。

藻谷：まず、防災に関しては、良い御指摘です。駅を防災拠点とするという例はまだないと思います。大変手遅れ手抜きなところがあると思いますが、実はどこも全然できていません。東京で問題になっているのは、実際に地震があったときに駅の構内で寝ないといけなくて、帰宅難民が泊まる場所がないことです。それで帰宅難民が駅の構内で寝るといった実験をようやくやってみましたが、マットもなく寒くて寝

られない。東日本大震災のとき、仙台空港ビルの中に取り残された人達は、2階まで浸水して、3～4階に3千人くらいいたんですけれども、飲食店の食材をみんなに分け合って非常に機能したので、数少ない急病人はヘリで運び出したけれども全員無事でした。地下に貯水槽をつくって、非常時の水にするということは公園ではよくありますが、駅でやっているという例はあまりないと思います。少し地型が狭いように思います。

高齢化社会対応の駅ということでは、別に駅でやる必要はないのですが、病院や福祉施設を駅ビルに入れてはどうかという話があります。日本で最初の先駆例は、東急電鉄大岡山駅で、東工大の前ですが駅ビルが丸ごと東急病院になっています。改札口を出た左側のところに病院の入口がございまして、そのままエレベーター、エスカレーターで病院の中に入っていける。店が2軒くらいあります。東京は非常に高齢化が進んで高齢者が激増し、電車利用者がだんだん減り始めておりますので、高齢者に電車に乗ってもらう必要があります。駅はバリアフリーでつくっておりますので、車椅子の方も病院に行きやすく、安全で、線路がクロスしてアクセスが良いので、病院になっているわけです。地型だけだとまず無理なのですが、駅の上全体を覆いにして4階建ての病院になっています。これから全国で少しずつ出来てくると思っています。

それから、JR東日本は百何十カ所の駅のスペースを使って託児所をつくっています。少子化の影響でJRの首都圏区間も4年前から客が減っております。山口県よりだいぶ遅れましたけれども、東京も現役の人口が減って、増えているのは高齢者だけです。託児所を駅につくって、母親が自分の家の近くの駅に子どもを預けて、それから通勤して、帰りに子どもを引き取って帰ることができるようにしようというシステムです。もし徳山駅にそういう利用者がいれば、やる価値がある。

病院や託児所、防災施設は、いずれも今の商店街の中にある店にとって全然問題ない。仮に駅周辺に病院があっても困る人はあまりいません。この土地につくる必要は特になくと思うのですが、もっと駅近くのどこかに病院があっても本当はおかしくないと思っております。病院は街なかに戻っているのがトレンドです。

会長：はい、他にいかがでしょうか。事務局の方、今は全体として駅ビルは建てるという方向でいろいろ建設的な意見がでていると思うのですが、これ以降の日程で、今から議論としてどの程度まで詰めればいいのかというところをコメントしていただけますか。

事務局：この会議では、今日のようにどういう方向にしたらいいかという御意見を伺ったらいとおもいます。本日の意見をある程度まとめて、市長に意見書として提出していきたいと思っております。まだ発言されていない方もいらっしゃるので、もう少し議論していただければと思います。

会長：はい。皆さん、ざっくばらんな会議ですので、どうぞ。言い残したことがないようにお願いします。

委員：皆さんの御意見をいろいろお聞きしていましたが、キーワードとなるのが、くつろぎの場、シンボルとしての建物というのがあるのかなと思います。それとプラスαで高齢化。アンケートを拝見する限りでは、高校生、通勤者の利用が多いのかなと思います。皆さんイメージとしてこういったものが欲しいという意見をいただいたんですけども、いろいろとそれぞれの意見があるのでなかなか1つに絞るのは難しいと思うのですが、ここの駅ビルをつくるに当たってターゲットをどうするのか、例えば高校生として地元の方にするのか、それとも新幹線を使われる方として県外から来られる方にするのか、というのが1つ切り口としてあるのかなと思っています。藻谷さんにお伺いしたいんですけども、地元の憩いの場と県外からの観光客が使うような施設、その両方を兼ね備えたような施設というのは全国にはあるものなのでしょうか。

藻谷：規模が大きい街では両方をやった施設があります。ただ、小さい街になってくると観光客がそれほどいませんので、地元客がターゲットの中心になってしまうと思います。大きいまちの例では、金沢があります。金沢駅前にフォーラスという地元向けのショッピングセンターができましたが、駅の高架下にも百番街という商業施設があります。そこは2つに分かれていて、片方は完全に土産物屋なので他所から来たお客さん用、片方は完全に雑貨屋で主にOL用と、きれいに地元用と観光客用が両立して分かれています。そういう例もないわけではないが、ほとんどの街はそこまで観光客がいなくて、観光客専用の街というのはつくりにくいです。その街の土産物力というものが問われます。やはりある程度土産物にバリエーションがあるところであれば、数軒の店が成り立つわけですけども。新山口駅でもあの程度なので、周南市だけだとより小さくなってしまい、一つのビルを埋めることにはなかなかならない。地元向け、通勤客向けというと、結果的に成り立つのはこの駅にあるような待ち合わせ場所や軽い飲食店のようなものになってしまうケースが多いです。

地元向けではなく観光客向けの例として、黒壁で有名な人口6万人くらいの滋賀県長浜市があります。全体を黒い木造のシックなデザインにまとめていて、観光客が少したまって何かするような小洒落たものがある。そういうレトロチックな木造的なイメージでつくってござりまして非常にいい感じです。

委員：現在の徳山駅の規模、新幹線の規模で考えるのであれば、観光客を引き込むコンテンツや魅力というのは少し難しいのかなと思います。お土産にしても良いものがあるのかなとは思いますが。

逆に市民、今利用している高校生などにターゲットを絞った場合ですけども、そういった施設をこの駅につくった場合というのは実際に街のシンボルとして果た

して機能するのかというところと、くつろぎの場としては提供できてもそれは周南市として求める駅ビル像なのかというところが難しいのかなと思います。

結局、ターゲットをどこに絞っていくのかということを考えて、学生達の満足度を売りにしたものにするのか、あくまで周南市に経済効果があるものを求めるべきなのかということ判断するのは一番難しいところで、それぞれ皆さんイメージを持たれるところだと思います。実際に市民だけに絞って駅前を取り組んでいるパターンはあったりするのでしょうか。

藻谷：暫定的なビルではありますが、新設できちんと絞っている例は今のところ見たことはありません。新設の場合はどうしても収益計算をしますから、土産物屋をなるべく入れるのはいいけれど、下手な入れ方をすると土産物屋がほとんど撤退してしまって、膨大なスペースが空くというリスクもあります。昔と比べて売店をみても周南市オリジナルのものをたくさん置いていますので、周南市もコンテンツを工夫していると思います。だから、面白いものを入れてみるものをあえてつくるという考え方はあると思います。ただ、何にしてもガンガン儲かるというふうにはなかなかできないでしょう。

会長：他にいかがでしょう。はい。

委員：これまでの話は、この駅ビルを更地にするか何か建て替えるかということなんですけれども、建て替えるのであればどれくらいの規模でやるのか、どのようなものを入れたらいいのかということ議論した方がいいのかなと思いました。

委員：デザイン会議でもいろいろ話が出ましたが、御幸通りが見渡せるようなビルを建てて、その中をどうするかというのは、まだ具体的に出なかったと思います。こういうコミュニティの場所も必要でないかと思いますが、具体的に何がいいというのはよく分かりません。

会長：はい、どうぞ。

委員：これから施設の内容などを検討していくときに、多くの人の意見を聴く場としてワークショップという手法も使った方がいいのではないかと思います。青友会の人達がツリーまつりをするときイベントをやりやすいようになったらいいということもあったと思うので、いろいろなところから意見を出して進めていくのが一番いいのかなと思います。

会長：これまでの御意見ですと、基本的には駅ビルを建てるという前提に立って、そのビルというのは周南の玄関、ランドマークになるように、また実際に駅から降りたときに街が見えるようなところにしていこうということでした。それから、市民の憩いの場所として機能は残していくべきであり、その中で観光や高齢化、バリアフリーなどについて考えながら形をつくっていこうということでした。そういうことでは一致するのかなという気がするんですけども、もっと立ち入ってどうぞ御自由



に御意見をいただきたいと思えます。

委員：藻谷さんに、商店街の活力を出していくためという視点から駅ビルを捉えると、どのような方向性が見えるのかお伺いしたいと思います。

藻谷：今の段階の意見として申し上げますと、現状非常に衰えた中で狭いパイを商店街が取り合っている状況ですので、目に見えて商店街から客を取るような、大きい商業施設的なものはできないしつくりたくない方がいい。例えば、商店街に理容店をやりたい個人がいっぱいいるときに、駅にナショナルチェーンの安い理容店を入れてしまうというのは、露骨に客を取り合うことになります。だから、仮にそういうニーズがあったとしても入れない。他所の街で金を使っているというような場合の金をここで使わせる。例えば、今日の私のように、新山口駅と徳山駅で降りてこれから新大阪に行くような場合に、結局新山口駅で土産物を買うのか徳山駅で買うのかという選択肢から徳山駅で買わせるようにする。そういうものであれば全然競合しません。同じ買うのであれば徳山駅で土産物を買っていった方がより地元らしいユニークなモノがあって良いとか、新幹線に乗ってからコーヒーを飲むぐらいならここでお茶をしてから乗せようというものであれば、現状と競合しません。消極的ですけど、競合しなくて、できれば相乗効果というものがいい。

誘導してプラスに連携するものとなると、この地型では少し難しいです。ここにもう少し土地があって病院のようなものがあれば、集客効果がありますので、明らかに商店街の底上げになります。この地型だとおそらく病院は非常に難しいです。他の例として、大学のサテライトみないなものもあるんですけども、現状ここでそのような使い方をしていないということはそういうニーズはないということでしょうか。福島県の郡山駅前に福島大学のサテライトができ、福島市でやっていた授業を郡山市でもやるようになって、そこに人が来ている。そういうものであれば、相乗効果もそれなりにある。

会長：徳山高専のサテライトがそこ（商店街）にあって、週に4～5回いろいろな行事をやっております。だから、もしここでそういうことができれば、また使い道があるのではないかなと思います。

藻谷：商店街で既にやられているんですしたら、それでいいと思います。意見が出ませんでしたけれども、映画館などはこの地型だと絶対できない。市民にアンケートをすると、皆さん地型を考えないからそういう意見が出てくるとは思いますけれども、それは無理です。一からつくと採算がとりにくいですが、ミニシアターというのはないわけではない。あと全く別ですけども、図書館の建て替え時期に合わせて駅に図書館をつくったという例があります。ここは他に立派な図書館がありますよね。

委員：立派な図書館はないです。

藻谷：昔のままですか。地型的には少し狭いことはありますが、サテライト的な図書館が、  
あってもいいという意見もありますよね。子どもが勉強するという意味で。

委員：雰囲気も合っているかもしれない。

委員：気楽に使える方がいい。

藻谷：サロンのような図書館ですね。

委員：お茶などを飲みながら勉強できるところがいい。

藻谷：最終的にそういう手はありますね。商業だと1階2階しかありえないんですけど、  
図書館であれば逆に3階4階をつくっても上がることは十分にありえます。

委員：今でも利用している子がたくさんいますけれども、みんな楽しそうにやっている。

委員：使い方を知っている子は、使っている。

会長：この駅の周りにたくさん病院があって、病院の機能をこちらに凝縮したらどうかと  
いう意見もありますが、先程の話にあったように上手くいかないのでしょうか。

藻谷：病院としては、場所が狭いのですけれども、それはクリニックビルですか。

会長：はい。

藻谷：クリニックだとすると逆に車で通院する客に使いやすくできるかということを保証  
しないといけない。新しく出店するニーズというのはありますか。郊外から移転で  
すか。

会長：駅の周りに結構クリニックがあるけれど、どうですか。ワークショップではそうい  
う意見もあると思いますが。

藻谷：あえて駅の周りではなくビルの上の方に入れてしまうと、1階にある今の状況に比  
べてお客さんにとって使いづらくなってしまいうケースが多いので、クリニックビル  
というのは意外に成功しないんです。クリニックの場合は敷居が高くなっているわ  
けだから、経営上あまり皆さんが入りたがらないケースが多いのですけれども、もし  
たくさん希望があるのであれば成り立つかもしれない。

会長：ありがとうございます。事務局の方に伺いますが、今後の話の展開はどうなるので  
しょうか。

事務局：いろいろな御意見をいただきましたので、この後は工藤会長と御相談させていた  
だきながら、この意見を意見書案としてまとめて、再度皆様に御報告し、修正点が  
あれば修正して、皆様の承諾を得た後に意見書として市長に提出したいと考えてお  
ります。日程につきましては、今後調整したいと思っています。

会長：まず駅ビルを建てるという前提に立って、出てきた意見の最大公約数みたいなもの  
を事務局で練っていただいて、それをまた委員に見ていただいて、意見書をつくる  
という理解でよろしいですか。今までの議論で大丈夫ですか。

事務局：だいたい方向性としては同じようになっていると理解しております。今後どのようにこれを展開していくかということも含めて、文章にまとめさせていただいて、また皆さんの御意見を伺いたいと思っています。

会長：皆さん、事務局の説明通りでよろしいですか。議論は尽きないと思いますが、どこかで議論を終了しなくてはいけないわけです。今の事務局の考えでよろしいですか。

委員一同：（頷く。）

会長：はい。それでは、本日出てきた意見を私と事務局で早急にまとめて意見書案をつくるという理解でよろしいですか。

事務局：そうです。

会長：それで皆さんの了解をいただきたいということにしたいと思います。今日の議論は終わりにしたいと思います。その他事務局から何かありますか。

事務局：本日は、委員の皆様には数多くの貴重な御意見をいただき、本当にありがとうございます。特に工藤先生、藻谷アドバイザーにはスムーズな進行、貴重なアドバイスをいただき、ありがとうございました。駅ビルの跡地活用につきましては、今後市の方針が決まりましたら、その方針に沿って検討を進めて参りたいと思います。その際、これまでデザイン会議という場で検討を行ってまいりましたけれども、今後はデザイン会議の会長の篠原先生などに相談しながら、また引き続き皆さんにも検討に加わっていただきたいと思いますので、よろしく申し上げます。本日はありがとうございました。

以上をもちまして、徳山駅ビル跡地活用方針検討会議を終了します。皆様、どうもありがとうございました。

（以上）