

## 地域審議会のテーマについて各委員さんからのご意見等（要約）

### 安心・安全について

周辺地域においては高齢化が進み、老人の夫婦世帯や単身世帯が多く、病気等による緊急事態に速やかに対応できる通報システムとケアシステムの構築が急務である。色々なシステムが開発されているが、具体的な進展状況は如何になっているのか。

市役所本庁舎の建設に関して、エレベーターの設置と障害者用駐車場を多めに確保して欲しい。

不審者対策として各地域いろいろ取り組んでいるが、地域による格差はないのだろうか。（地域のボランティアに頼っているのか、自治会の予算で行われているのか）

コンビニ、ゲームセンター、カラオケの深夜営業等により、高校生が夜中に友達と一緒にいる光景が珍しくなくなっている。昼活動して、夜は家庭でゆっくり過ごす生活リズムが崩れており、中々、市が介入することは難しいと思うが、夜の治安維持や、子どもを非行から守るという点で、公的な取り組みができないものだろうか。

出生率が年々低くなっている。周南市は子供を預かる施設や施策は充実していると思うが、これだけでは出生率の根本的解決にはならない。企業が子育て世帯に協力し、便宜を図るよう努力しないと難しい。企業に市が働きかけ、出生率を上げるような取り組みはできないか。

周南市でも虐待相談が増加傾向にある。公的機関等に相談もせず、子育てイベントにも参加しないような、表に現れない家庭を焦点とした取り組みが求められる。

見守り隊的な活動を、住民・警察等で連絡を取りながら定期的（夜間、夏休み）に活動をするよう作り上げていけば良いのではないかと。公園における不審者を自治会・市役所・警察が情報交換し、職務質問位できるようにして欲しい。ベンチを占領し、昼から寝ていては子供も遊べない。

老人の連絡方法を充実すべきである。個人情報等で年齢もわからぬようでは世話をするにも困る。

「公（おおやけ）」の概念の欠如が根底にあると思われる。時間はかかるが、学校教育を含め地域社会全体で「公」を育てる工夫が必要ではないか。

防災システムの自動化と連絡網の強化。及び利用者の立場に立った改善センターの利便性の改善。防災・防犯MAPは家に配付されたが、全地域で訓練する必要ありと考える。

子育てが安心してできるようなシステム作り。

- ・児童クラブを地域に開放して、地域の人を指導者として取り込むことはできないか。（団塊の世代の活用、生きがい作り）
- ・学校再編成の取組みと同時に、子供を地域で育てる。地域力の強化やコミュニケーション力のアップ。（家庭教育力の弱体化は目に余る）

当地区は、通学路の危険箇所のマップ作成や社協会長の呼びかけで通学路（横断歩道）の立碁をしている。又、地区主任児童とボランティアの人達のお世話で、毎週水曜日、公民館で小学生を対象に「遊びば」というのをやっている。

地域社会は子供から高齢者まで、様々の市民によって構成されているが、高齢者はデイサービス、小学生は児童クラブ、幼児はここと区別されている。これらを一つに考え皆で助け合える施設があったら良いと考えている。そこには、中高年の方が何人かおり、そこに若い母親が何らかの理由により赤ちゃんを預けに来る。午後からは小学生がそこに帰って来る。高齢者、子供、幼児お互いにふれあい助け合い共存する。40～60代の女性がボランティアで登録し、お世話をし、地域ぐるみで安心して交流・活動できれば良いと思う。

高齢者が社会の一員として、様々な活動の中で生甲斐を持ち、健康で暮らせる事が必要である。

- ・介護予防施策の充実として、健康相談、健診、配食サービス、デイサービス等、地域差が起こらないような施策が必要。
- ・生涯現役社会づくりとして地域活動への積極参画の機会づくり、働く環境づくり。（人材センター等）の整備、充実が必要。

各地区で子供の見守り隊が発足し活動しているように、自分達で住民の生活の安全を守るという動きが起こっている。それぞれの地域に合った安全対策、防災システムなどを住民が行政と共に考え、ネットワークなどを作り実行していく事が大切になってくると思う。

子供の安全については、食育も大切であり、“早寝、早起き、朝ごはん”という言葉のように、親（家族）の責任を改めて自覚するような啓発の必要性を感じる。又、団塊の世代の方々の力を、上手く子育て支援等に利用できないかと考えている。

## 地域格差について

利益の追求にウエイトを置くあまり、周辺部の切り捨てが発生する事は謹んで欲しい。「投資効果」が問題になるが、人口の少ない周辺部において、「投資効果」が都市部より劣る事は明白であるが、そこにも住民がいるという事を忘れないで欲しい。周辺部に暮らす人達の為の施策を積極的に実施する事は、周辺地域の発展と共に、都市部の購買層を増加させる事になる。又、周辺地域においては道路の整備を始めとするインフラの整備も未だに必要である事を理解して欲しい。ましてや、合併前に既に着手した計画の中止は絶対に認める事は出来ない。

私の自治会には市道は1本も無く、国道434号線と農免道のみ。農免道が崩壊した時には、この道路の利用者が1/10を負担しなければならず、年金生活の家庭は大変である。農免道と言えども、地域にとっては生活道である。是非、農免道の市道への編入を望む。

イベント等を一緒に開催したり、周辺部の祭りに合流する等、まず自治会同志の交流を活発にし、連帯感を強く意識する事が必要。大運動会で地区別競技を開催するのも良いと思う。

ケーブルテレビに市役所が枠を持ち、各地域の身近な話題を常時放送したり、市の遊休地を活用し、道の駅的な施設を鹿野、熊毛、須々万、福川4ヶ所に設置してはどうか。

地区の特性を格差と捉え、地域全体の均一化を求めるのはいかがなものか。

地域の特性を活かした中心部と周辺部を連結させるシステム作り

人の移動を図る

- ・人手不足の農業・林業等のボランティア（有償）として、街の人を送り込む。
- ・お楽しみバスの運行



空き家などを利用して、車に乗れる若い人を周辺部に定住させて地域を若返らせる。

火災・緊急時の対策の不備は早急に対応が必要。

前回の審議会で、初めて久米地区の実情を知った。自分のいる地域では、地域格差を感じる事が無かった。

徳山地区がいつも良いように思われているが、他の地区は以前からバスを所有している。周南以外の地区で大会等がある時は、合併した今でも、市職員の運転でそのバスで行くことができる。徳山だけはバス会社の車を借りて参加する。他地区の人と以前話したところ、これは合併前から自分達の物だから仕方ないと言われた。市民一人ひとりの心の中に、まだ合併という実感が無いように思う。

行財政改革推進の為、組織、機構の見直しが進められているが、なお一層のスリム化を図るため、合併の産物と思われる総合支所方式を抜本的に見直す（無くす）べきである。総合支所方式を残すならば、熊毛、鹿野、新南陽だけでなく、例えば北部、東部、西部等を設置し、機構、組織の統一化を図る。以上により、現支所を全て出張所としてスリム化を図る。

審議会委員が各地から出ている訳ではないので、全ての地域の問題がわかる訳ではない。地域格差を一つひとつ挙げて改善を願えば、地域エゴにもつながりかねないので注意も必要である。

周辺部の問題は、高齢化（独居、若者不在、人口減少など）、交通の問題等だと思う。

## 徳山駅前周辺整備について

新市建設計画の根幹を成す計画であり、全地域審議会においてこの計画を諮問され審議の上、承認し答申した経緯から、基本計画そのものに反対する事は地域審議会においては出来ないと考える。しかも、議会議決を得て特別委員会も設置され既に着手されているものであり、これに反対意見を唱える事はこれまでの審議会の意義を蔑ろ（ないがしろ）にするものになると思う。

しかし、この計画について答申通りに計画が実行されているか否か等について、説明を求める事は出来ると思うので、積極的に要求したい。

### 都市の顔づくり

現在の計画が「都市の顔づくり」に相応しいものとなっているか。特に、何故今徳山駅周辺を「新都市の顔」としなければならないのかの説明が必要である。自動車時代において、「鉄道の顔」が「新都市の顔」である為には、駅の利用者数が圧倒的に多い事が重要ではないか。徳山駅周辺＝「新都市の顔」とする為には集客能力のある施設を多く作ると共に、広く便利な無料駐車場を設置するかに成否が掛かっていると思う。旧新南陽と下松から購買者を争奪できる競争力のある魅力を持った多くの施設を集約出来る見込みが無ければ、単なる昔の徳山の町の賑わいを求めるノスタルジアになってしまう。

### 資金計画について

240億円をかけて新幹線の新駅を作る事に対して「勿体ない」を合言葉とした新知事が誕生した。場合によっては次回の市長選挙において「勿体ない」を合言葉に、徳山駅周辺整備計画に反対する市長が当選しないとは言い切れない。120億円の投資がこれらの標的にならない為にも、資金計画は綿密に且つ市民が納得できるものでなくてはならない。

新下関駅や新山口、防府の駅周辺以上の開発を行うには、駅の南周辺が余りにも狭い。駅ビルを高層化し縦型商業施設にし、地下及び地上に1,000台以上の無料駐車場を設け、子供や若者、老人が安心して憩える場が提供出来れば、公共交通機関と自動車の両方による集客が期待出来るのではないか。

駅前整備に120億円の費用を投じる事に疑問を感じている。駅前商店街に客を呼び戻すには、無料駐車場が不可欠であるがどこに作るのか、市営や民間の有料駐車場では今と変わらない。下松にせよ新南陽にせよ大型駐車場が有るから客が行く。どういう整備をするのかよくわからないが、一度市外に出た客足を再び呼び戻す事は困難のように思えるが...

駅ビル改築の具体案が出る前に大規模な工事は無駄になるような気がする。家の建て替えて下松方式をモデルに3軒単位の合同事業で共用部分の補助等、一体化した街づくりを行政で後押しをすべきではないか。有楽町一帯の開発のファンド化も一考であろう。

まずは、街をきれいにする事が先決。公園がきれいな自治会は街もきれいである。不要自転車の管理も毎日やるべきである。

大都市圏へあらゆる機能が集中する一方、地域間・小都市間競争の時代であり、交通・商業環境等も劇的に変化している。少子高齢化に向う厳しい社会情勢下にあるが、市の玄関口であり、周南市の顔である徳山駅周辺事業は、合併特例債が有る今しか整備のチャンスは無い。借金を残すとの発想ではなく、次の世代に誇りの持てる地域間競争に生き残るため、都市としての財産を残す事業である。そのため、新市建設計画の最優先事業と位置付けられたのでないのか。

駅前の整備は急務で、市の顔づくりは大切である。但し、これと商店街の活性化は切り離して考えるべきである。又、南北自由道路が必要ならば、南の構想をはっきり示す必要がある。

駅が新しくなるのであれば、入浴施設のある、老人に喜ばれる場を作って欲しいという意見がある。ショッピングモールと駐車場があれば、活性化できると思う。

駅前に120億円をかけるという事で、しっかりと将来を考え、計画して欲しい。

徳山駅周辺整備構想の事業概要に基づき、開発計画が実行に移される方向で論議されていると認識しているが、当面の実施計画の内容及び今日までの経過等の報告を受ける必要がある。

駅ビルがオープンした当時は、平日でも駅周辺は人、人、人であった。しかし、今はどうか。行政は駅周辺に何を求め、多額のお金をかけて整備をする基準はどこにあるのか。人で溢れかえっていたあの頃だろうか。それとも、今及び未来を見据えてだろうか。これ以上、箱物を作り、未来の人に重い荷物を負わせるのはもう止めにしたい。若い世代は120億ものお金をかけて駅周辺の整備を望んでいるのだろうか。これからの人達の思いや考えをもっと反映する事が大切だと思う。

## その他

今回のように課題を次回の宿題とする形は大変良い。こうすれば次回の審議もスムーズに進行するのではないかと。審議会に出席し、いきなり色々と言われても困ってしまう。

3案についての全員協議も良いが、やはり専門があらうと思われるので、分科会方式でやるのがベターではないか。開催時間が難しいならば、今回のように文章にて意見交換をし、市でまとめて発送し、又、返事を書くという方法も良いのではないかと。

審議会の役割の明確化 専門家でも市の職員でも市議会議員でもない。

多くの市民の参画が必要である。1人で報酬の出る審議委員を幾つもやっている人はいるのか。

県の委嘱委員でも旅費しか支給されないのに、審議会の報酬は高過ぎないか。

21のリーディングプロジェクトの取組み状況及び今後の予定(計画)を報告して欲しい。

テーマ別にグループ分けして討議するのも方法である。手当無でよいから、勉強会等を開いたらどうだろうか。グループ別でもOK。

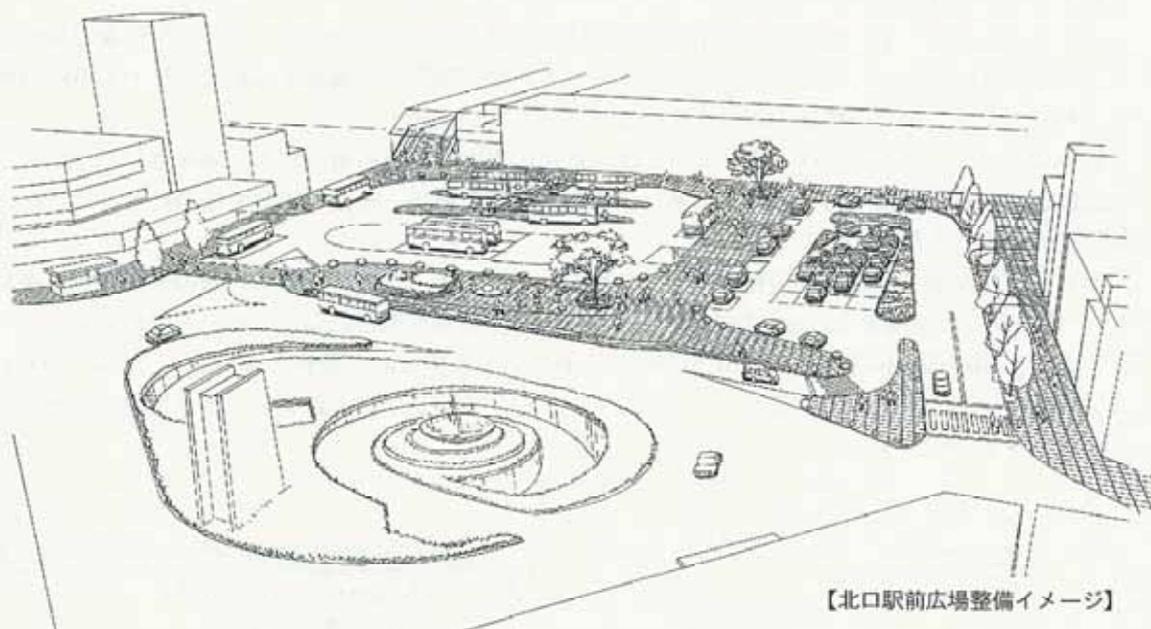
## 部会の委員の振り分け（案）

安心・安全について
中村 俊孝 副会長
大森 クニ子 委員
廣澤 和己 委員
山本 裕之 委員
山田 好美 委員
福原 和子 委員
河野 裕美 委員

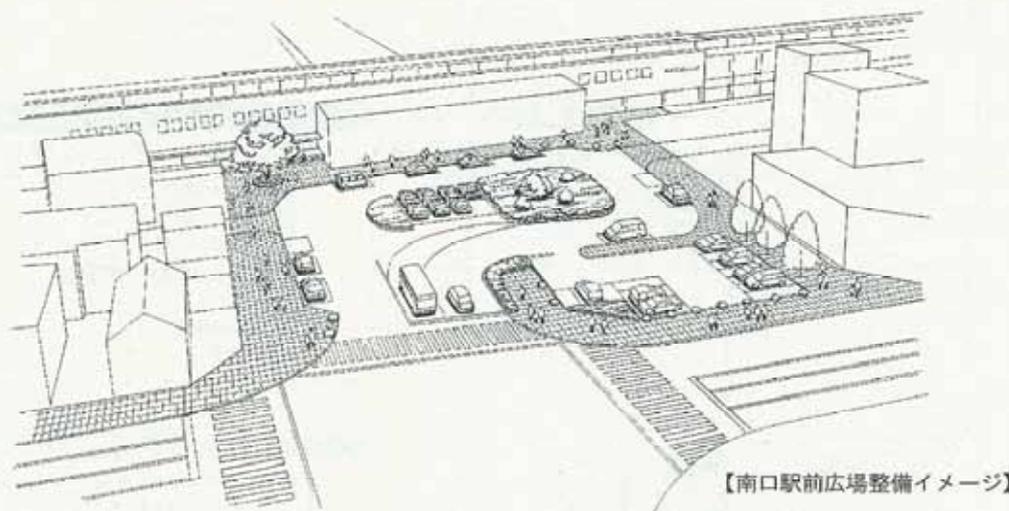
地域格差について
小田 敏雄 会長
清永 一彦 委員
橋本 勲美 委員
木船 淳雄 委員
佐々木 伸子 委員
大寺 和美 委員
清木 寛 委員
萩原 幸夫 委員

徳山駅周辺整備について
委員全員で検討していく

# 徳山駅前広場整備基本計画



【北口駅前広場整備イメージ】



【南口駅前広場整備イメージ】

平成18年 6月  
周 南 市

はじめに

徳山駅を中心とする中心市街地は、商業・業務の集積により周南地域はもとより、山口県の地域経済の発展をリードしてまいりました。

しかし、近年のモータリゼーションの進展等に伴い、大型店舗の郊外部への進出や消費者ニーズの多様化などを背景に、中心市街地においては大型店の撤退や空き店舗の増加など、いわゆる商店街の空洞化が進行し、駅施設の老朽化等も問題となっており、中心市街地だけでなく本市全体の活力にも影響する大きな課題となっています。

このため、平成11年度策定の「中心市街地活性化基本計画」において、そして合併後の平成16年度策定の「周南市まちづくり総合計画」において、徳山駅周辺整備事業の推進と魅力ある中心市街地の再生により、中心市街地の活性化を図ることとしています。

駅周辺整備につきましては、平成16年度に本市の玄関口である徳山駅及び港を含めた駅周辺を一体的に捉えた基盤整備を行うため、公募による市民参加を得て、市民と行政の協働のもとに「徳山駅周辺整備構想」を策定いたしました。

平成17年度は「徳山駅周辺整備構想」の事業化に向けて、市民の皆様の一層の市民参画を進めながら、徳山駅周辺整備事業計画検討委員会を設置し、早期の事業着手に向けて検討を進めております。

本書は、「徳山駅周辺整備構想」に位置づけられております、徳山駅前広場（北口・南口）の整備基本計画について、素案に対するパブリックコメントによる提言などを踏まえ、市が策定した計画内容をお示しするものです。



図 徳山駅周辺整備構想 全体平面図

## 1 現状の問題点・課題と改善の方向性

### ◇鉄道北側市街地

- ・官公署や業務施設の集積

### ◇御幸通

- ・シンボル性の高い御幸通りの豊かな緑と駅前広場の連携

### ◇北口商店街

- ・中心市街地の拠点として商店街の活性化

### ◇北口駅前広場

- ・シンボル性・滞留空間の欠如
- ・バリアフリー対応の遅れ
- ・歩行者や車の動線の明確化
- ・利便性が低い

### ◇駅ビル

- ・施設の老朽化
- ・必要機能・魅力の欠如（飲食・情報機能など）

### ◇鉄道

- ・中心市街地の南北分断
- ・鉄道利用者の減少
- ・バリアフリー化対応の遅れ

### ◇南口駅前広場

- ・新幹線駅の玄関口としての交通機能の不足
- ・バリアフリー対応の遅れ

### ◇南北自由通路・南北地下道

- ・南北市街地の連携強化  
(南北自由通路の整備、地下道の景観性・防犯性への対応)

### ◇鉄道南側市街地

- ・駅裏のイメージ
- ・北側市街地へのアクセス性が低い
- ・低未利用地が点在

### ◇築港町3号線

- ・海・港への動線強化  
(空間やイメージの連続性)

### ◇市道臨港線

- ・路上駐車による通行、景観の阻害

### ◇フェリーターミナル

- ・施設の老朽化
- ・海の玄関口としての魅力不足

### ◇市場

- ・地域資源を活かした積極的な利活用

### ◇海・港

- ・港に隣接する新幹線駅としての特徴の活用
- ・海・港という地域資源の活用とイメージの展開



## 2 駅前広場周辺施設の整備

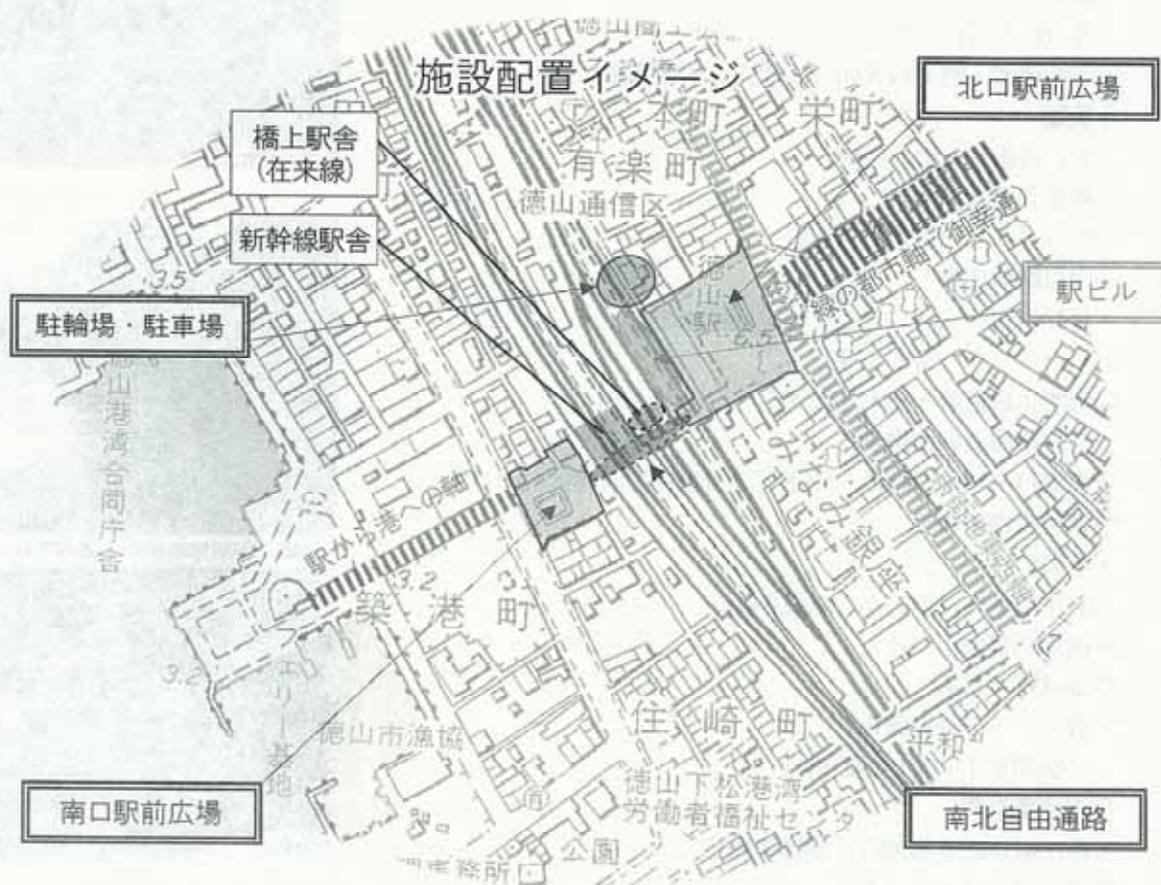
### 【駅ビルについて】

北口駅前広場の区域拡大により、現在の駅ビル部分は北口駅前広場となるため、駅ビルは現在の位置から鉄道側（南側）に約30m移動して、新たに整備することを想定しています。

鉄道と街をつなぐ重要な位置にあり、多くの人が行き交う場所として必要な機能及び施設規模などを、平成18年度から検討します。

### 【駐輪場・駐車場について】

送迎用などの自家用車駐車場については、北口駅前広場周辺の土地利用状況を考慮し、駅ビル西側（現在の駐輪場周辺）に駅ビル用の駐車場や駐輪場と合わせて立体化した整備を想定しています。



### 【南北自由通路について】

南北自由通路は、市街地と港との連携による特色あるまちづくりのため、駅の南北をつなぐバリアフリー化された移動経路として、また橋上駅舎への移手段として整備を予定しています。

鉄道施設や駅施設の位置関係などの条件を踏まえ、北口駅前広場の東端と南口駅前広場の中央部をつなぐ位置を予定しています。

### 【バリアフリー化の推進について】

既存施設のバリアフリー化や、すべての人に優しいユニバーサルデザインを基本とした施設整備を推進します。

特にJR徳山駅については、鉄道事業者と連携して新幹線駅のバリアフリー化を優先して進めます。また、在来線についても、駅と駅周辺の一体的なバリアフリー化の実現に向け、関係機関と協議を進めていきます。

### 3 北口駅前広場の整備方針等

#### 1) 整備方針

先の問題点・課題の改善の方向性を踏まえ、北口駅前広場の整備方針を以下のとおり考えています。

##### ◇周南市の陸の玄関口としての顔づくり

- 交通機関相互の乗り換え利便性の向上
- 広場内の円滑な通行の確保
  - バス降車場、バス待機場の導入
  - 一般車送迎場、身障者送迎場の導入
  - 施設の再配置による安全性・利便性の向上

##### ◇滞留・憩いの機能の導入（快適性の向上）

- 快適空間の確保（人の滞留の場、休憩空間、待合せ空間の提供）
  - 広場空間の創出
  - 安全、快適な歩行空間の確保

##### ◇景観機能の向上

- 御幸通と連続する「緑の軸」を活かした景観形成
- 駅ビルや南北自由通路との一体性の確保（施設や歩行動線の連続性）

#### 2) 整備コンセプト

上述の整備方針の実現に向け、広場全体の整備の基本的考え方となる整備コンセプトを以下のとおり考えています。

～人への優しさと緑の美しさに包まれた  
誰もが安心して安全に利用できる  
にぎわいの拠点～

本市の玄関口に相応しい緑の潤いにあふれ、誰もが気持ちよく、安心・安全に利用できるバリアフリー空間を実現します。

#### 3) 施設配置検討の基本方針

##### ☆「便利さと快適さを兼ね備えた、安心・安全なにぎわいの拠点形成」

- ・歩行者の安全性を確保するため、歩行者の車道横断をできるだけ避けるような施設配置を行います。
- ・東側に位置する商店街の活性化へも寄与するため、駅ビル東側用地を開発余地として確保し、連携性を高める整備を目指します。
- ・広場内でのバスの自由運行を確保するため、バス待機場を配置します。
- ・乗り換え利便性の向上、及びバス降車後の歩行者のバリアフリー化等を考慮し、バス降車場を駅前広場内に配置します。
- ・駅ビル西側用地には、必要な一般車整理場、駐輪場と併せ、駅ビル利用に必要不可欠な駐車場を整備します。

#### 4) 北口駅前広場整備計画の策定経緯

北口駅前広場については、徳山駅周辺整備構想に掲げる「周南市の顔づくり」、「都市の魅力向上」、「憩いの場づくり」、「交通結節点機能の向上」などの整備目的を達成するため、徳山駅周辺整備事業計画検討委員会で様々な案を検討していただきました。

その結果、こうした目的を達成するためには、現在の区域面積では不足しており、区域の拡大が必要となったため、構想を見直し、駅前広場を鉄道側（南側）に約 3,000 m<sup>2</sup>拡大して約 10,500 m<sup>2</sup>とする素案をお示しして、説明会及びパブリックコメントを実施しました。

今回パブリックコメント等によるご意見、ご提言を踏まえた修正を行い、基本計画として策定したものです。

#### 5) 事業費について

北口駅前広場については、駅前広場の区域を拡大するため、概算で約40億円を見込んでいます。ただし、南北自由通路や南北地下通路など、鉄道部分を通る施設の整備については、北口駅前広場の拡大や在来線線路の集約化により整備延長が短くなるため、構想策定時における事業費想定よりは低減されます。

なお、国の補助制度や合併特例債を活用し、市の負担は事業費の2割から3割程度になると見込んでいます。

#### 6) 整備スケジュール

北口駅前広場の拡大により、各施設の整備順序が大きく変更となります。

まず、JR西日本の在来線線路移設を実施し、その後橋上駅舎建設及び南北自由通路整備、次いで現在の駅ビルの解体を行い、北口駅前広場の整備用地を確保します。北口駅前広場の整備はそれらの完了後となり、整備順序としては最後になります。

平成18年度に都市計画決定の変更を予定しています。

その後、調査設計及び用地取得、工事実施と進めていきます。

なお、景観デザインについては、駅ビル及び南北自由通路と一体的に行うことを予定しています。

7) 整備基本計画

8)

① 北口駅前広場整備 計画平面図

【北口駅前広場概要】区域面積 約10,500㎡		
施設	規模	摘要
バス乗車場	8台	路線7コミュニティ1
バス降車場	2台	
バス待機場	3台	
タクシー乗車場	2台	小型1 中型1
タクシー降車場	1台	
タクシー待機場	24台	
自家用車送迎場	7台	身障者用1を含む



② 整備イメージ図

- |          |          |
|----------|----------|
| ①バス乗車場   | ②バス降車場   |
| ③バス待機場   | ④タクシー乗降場 |
| ⑤タクシー待機場 | ⑥身障者用送迎場 |
| ⑦自家用車送迎場 |          |



#### 4. 南口駅前広場の整備方針等

##### 1) 整備方針

先の問題点・課題の改善の方向性を踏まえ、南口駅前広場の整備方針を以下のとおり考えています。

###### ◇交通結節機能の強化（利便性の向上）

- 交通機関相互の乗り換え利便性の向上
- 広場内の円滑な通行の確保
  - 一般車送迎場、身障者送迎場の導入
  - 施設の再配置による安全性、利便性の向上
  - バス利用に対応した動線の確保

###### ◇滞留・憩いの機能の導入（快適性の向上）

- 快適空間の確保（人の滞留の場、休憩空間、待合せ空間の提供）
  - 広場空間の創出
  - 安全、快適な歩行空間の確保

###### ◇景観機能の向上

- 「海・港」のイメージを醸し出す景観形成
- フェリーターミナル方面への動線、ビスタの形成
  - 交差点改良、港への動線強化

##### 2) 整備コンセプト

上述の整備方針の実現に向け、広場全体の整備の基本的考え方となる整備コンセプトを以下のとおり考えています。

### ～海・港への誘いを演出する 新幹線駅としてのイメージづくり～

地域資源である「海・港」へ誘うイメージづくりを行うとともに、新幹線利用者のニーズに対応した機能の充実を図り、誰もが安心・安全に利用できる海・港方向への回遊拠点の形成を目指します。

##### 3) 施設配置検討の基本方針

☆「新幹線利用の広域移動者の需要を満たす交通施設の整備」

☆「ウォーターフロントへの回遊拠点形成」

- ・歩行者の安全性を確保するため、歩行者の車道横断をできるだけ避けるような施設配置を目指します。
- ・広場内でのバスの自由運行を確保します。
- ・駅前広場出入口の交差点改良による交通円滑性の向上を図ります。
- ・港への主動線となる広場西側歩道を拡幅整備し、快適な移動空間を確保します。
- ・「海・港」の眺望と特性を活かした景観整備を行います。

#### 4) 南口駅前広場整備計画の作成経緯

南口駅前広場については、駅西側に区域を拡大することにより、駅前広場出入口の交差点改良による交通円滑性の向上や、港への快適な移動動線の確保、また一般車乗降場をはじめとする交通施設の再配置により安全性や利便性の向上を図るため、徳山駅周辺整備事業計画検討委員会で検討を行っていただき、広場区域を約 1,000 m<sup>2</sup> 拡大して約 4,000 m<sup>2</sup> とする素案をお示しして、説明会及びパブリックコメントを実施しました。

今回パブリックコメント等によるご意見、ご提言を踏まえた修正を行い、基本計画として策定したものです。

#### 5) 事業費について

南口駅前広場整備の事業費については、概算で約 4 億円を見込んでいます。

なお、北口駅前広場と同様に国の補助制度や合併特例債を活用し、市の負担は事業費の 2 割から 3 割程度になると見込んでいます。

#### 6) 整備スケジュール

南口駅前広場については、現在進めている新幹線駅舎のバリアフリー化整備と連携しつつ、早期の施工完了を目指します。

平成 18 年度に都市計画決定の変更を予定しています。

また、都市計画決定の変更後、調査設計、用地取得及び工事の実施を進めていきます。

7) 整備基本計画

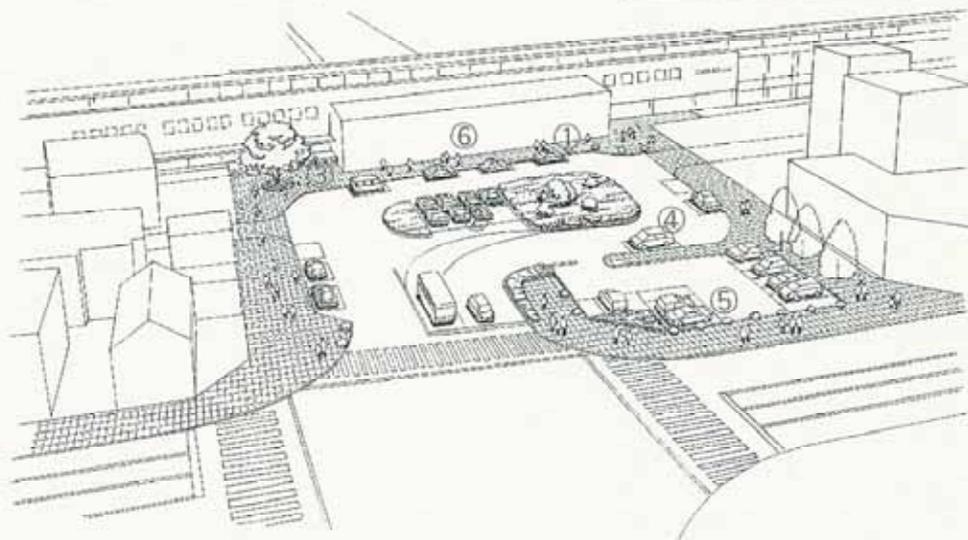
① 南口駅前広場整備 計画平面図

【南口駅前広場概要】区域面積 約 3,800 m <sup>2</sup>		
施設	規模	摘要
タクシー乗車場	2台	小型1 中型1
タクシー降車場	1台	
タクシー待機場	8台	
自家用車送迎場	7台	身障者用1を含む
自家用車駐車場	14台	短時間駐車対応
※ バス乗降場は一般車乗降場と兼用1台		



② 整備イメージ図

- ① タクシー乗降場
- ② タクシー待機場
- ③ 身障者用送迎場
- ④ 自家用車送迎場
- ⑤ 自家用車駐車場
- ⑥ 南口エスカレーター



【お問い合わせ先】

〒745-0037

周南市栄町2丁目15番地 徳山商工会議所4階

周南市役所 都市開発部 中心市街地整備課

電 話：(0834) 27-0070

ファックス：(0834) 27-0065

電 子 メール：chushin@city.shunan.yamaguchi.jp

ホ-ムペ-ジ：http://www.city.shunan.yamaguchi.jp/