

取扱区分:「公開」

第5回周南市景観審議会

議 事 録

注．発言の内容についてはその要旨を記載しております
(発言そのものの記載ではありません)

平成29年3月22日(水) 10時～
周南市役所仮庁舎 6階 中会議室1

第5回周南市景観審議会議事録

- 1 開催日時 平成29年3月22日（水） 10時～
- 2 開催場所 周南市役所仮庁舎 6階 中会議室1
- 3 出席委員 村越千幸子委員 ・ 日高晋作委員 ・ 中川明子委員
三分一幸治委員 ・ 前田貴典委員 ・ 石丸和広委員
- 4 事務局 都市整備部 岡村部長 ・ 重岡次長
都市政策課 有馬課長 ・ 原課長補佐 ・ 吉武係長
福田主査 ・ 白木主任
- 5 関係者 中心市街地整備課 野村課長 ・ 原田主査 ・ 宮木主査
- 6 傍聴者 傍聴定員10名のうち傍聴者0名
- 7 報告事項
第1号 景観条例による届出制度の平成27年度実績報告
第2号 景観まちづくり活動支援事業実績報告
第3号 徳山駅北口駅前広場について
- 8 議事の要旨

開会 10時

開会宣言

部長挨拶

委員の定数報告

委員紹介

会長挨拶

(事務局)

それでは、まず初めに、会長及び副会長の選出を行いたいと思います。選出は周南市景観条例施行規則第3条第1項の規定により「委員の互選による」となっております。

委員の皆様、ご意見はございますか。

(委員)

会長に村越委員、副会長に中川委員でいかがでしょうか。

(事務局)

会長に村越委員、副会長に中川委員という意見がございますが、皆様いかがでしょうか。

(委員)

異議なし。

(事務局)

それでは、会長は村越委員、副会長は中川委員ということにさせていただきます。

よろしくお願いいたします。

それでは、ただいま選出されました村越委員には、会長席に移っていただきまして、一言ご挨拶をお願いしたいと存じます。

(会長)

ただいま会長に選出いただきました村越でございます。

今まで同様、力のない所は皆さんに助けていただきながら、周南市を美しいまちにするように頑張りたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

(事務局)

ありがとうございました。

それでは、これからの進行は、村越会長にお願いいたします。

(会長)

それでは、審議の前に、議事録の署名委員を前田委員と石丸委員にお願いしたいと思います。いかがでしょうか。では、よろしくお願いします。

それでは、ただいまから審議を進めてまいります。

本日は、諮問事項はございませんが、3件の報告事項が提出されています。

まず、報告事項1の届出制度の平成27年度実績報告について事務局よりお願いします。

(事務局)

それでは、景観条例の届出制度の平成27年度実績報告についてご報告いたします。

本市では、景観に対する意識・関心の高揚を図り、良好な景観の形成を推進していくため、「景観法に基づく届出制度」を平成24年度より開始しております。

この届出制度は、市内全域の建築・改築される建築物等について、周辺の景観と調和が図られているか、景観を阻害する要因となっていないかなど、景観形成基準に基づき確認し、良好な景観形成を図るもので、併せて、市民の皆さまや建築事業者の良好な景観形成への意識向上に繋がっているものと考えているところです。

お手元の資料1「景観届出状況（平成27年度）」をご覧ください。

平成27年度の届出は、年間で504件の届出を受け付けております。

内訳は、建築物の建築等が469件、工作物の建設等、開発行為などで35件となります。

一方、地区別件数においては、重点地区としている「都心軸地区」が9件、「鹿野地区」が0件、重点地区以外が495件となっております。

また、国の機関や県・市などの地方公共団体が届出を要する行為を行う際の「通知」については、22件を受け付けており、大規模な建築物の建築等を行う「事前協議」は、景観届出及び通知を併せて年間で24件を受け付けております。

平成24年度の10月から始めた届出制度ですが、平成25年度は平成26年4月1日に消費税が5%から8%に上がることによる駆け込み需要で700件近い届出がありました。が、26年度と27年度の届出は年約500件程度で推移しています。

また、届出対象を全ての地域、全ての規模としているのは、山口県内で周南市だけであり、景観に対する取組の姿勢を強く打ち出しています。

参考までに平成27年度の民間機関への届出も含めた「建築確認件数」を建築指導課で確認したところ、年間で569件でした。

「景観届出件数」と「通知」を合計した件数が526件ですので、少しずつ「景観届出制度」が市民・事業者・行政のみなさんにも周知されてきたと考えられます。

以上で報告となります。よろしくお願いいたします。

(会長)

ありがとうございます。

届出制度の平成27年度実績報告につきまして、ご質問等ございましたらお受けしたいと思います。

(委員)

届出に関して具体的な指導または助言を与えたような実績と言いますか、もしくは実際変更されたような事例がありましたら、教えていただけますか。

(事務局)

以前はですね、この景観審議会の中でも個別の案件についてお諮りしたケースもありますけど、平成27年度についてはですね、そういった奇抜な色であるとか、こちらが指導すべきような案件はございませんでした。

(委員)

それは周辺に対する、トラブルとなる極端な事例がなかったということですか。

(事務局)

そうです。

(委員)

今更の確認かもしれませんが、建築物の建築等の大規模以外というのは、主に住宅ということよろしいでしょうか。

(事務局)

そのとおりでございます。

(会長)

桜木のコスモスは久米にあるのとは違って、壁の色がほとんど白で、一部ピンクを使ってあるんだけど、使っている面積がすごく小さくなりましたよね。ちょっと前に下松の景観審議会に行った時に、下松の新しいお店も全部ピンクではなくて、白の部分が増えているので、これは自主的にそうしてもらえたのか、窓口で言ってくださったのか、ちょっと聞きたいと思います。

(事務局)

住宅以外の店舗につきましては、どうしても皆さんにお知らせするという広告意識がありますので、そういった派手な色を使いたがるんですね、事前に相談に来られるんですよ。相談の中でマンセル値であったり、そのへんを低く抑えるような協議はさせていただいております。色につきましても、今言われているような地色ですね、黄色であったり、赤であったり、黒であったり、そういった色は抑える形での助言は窓口でさせていただいております。

以前、久米のコスモスが出るときに、担当と話をさせてもらってですね、色をちょっと下げていただけたという話はございます。それと、中心市街地のほうで出店されるので看板等、事前に相談を受けた際には、色彩についていろいろ話をさせていただくという、そういうケースはあります。

届出が始まった当初は、かなり抵抗が激しかったと思います。うちはこういう色だからだとか。だけど、景観行政のほう、全国的に展開していておりますので、各地域でそういう規制といいますか、そういうものがあるんで、それを全国的に展開していく中で、ある程度企業のほうも色とか、そういうものについての落としとか、そういうふうなことを心掛けていただいているんじゃないのかなという気がします。

(会長)

そうですね。

(事務局)

昔は絶対聞いてくれなかったですからね。

(会長)

グリーンがあって、これもピンクにしたら、それが今度ピンクになって、全部ピンクでと思ってたら、今回は下松に出てるものも、桜木にできたものも、白の面が多くて、ピンクは濃いけれども、全体をピンクにされるよりいいかなと。

(事務局)

今からもしあれを改修されるとか、そういうふうにご相談を受けたときには、お話のほうは伺うというか。

(会長)

だから、そういうふうになんかやれば、向こうでやるほうの意識が変わると思います。

それと、もう一つ、鹿野の届け出がゼロっていうのが、これは確認が要らないから、届け出さなきゃいけないっていうのもまだ浸透していないということでしょうか。

(事務局)

去年は、資料を確認しますと1件の報告がございました。周知のほうで、今、業者さんは必ず頭に置いていただいておりますので、件数がなかったのか、そこら辺確認しないと。

(事務局)

確認はさせてもらったんです。確認の方法はですね、正しいかどうかは分からないんですけども、鹿野の方に最近建った家があるかという話を聞いたんですけど、建った家はないということなんです。実際のところ、最近また1件届け出が出てきたんですけど、建っていないのかなというところが正直なところです。

(会長)

ただ、あそこにも重点地区があるので、あんまりおかしいことにはならないと思います。住宅だったらすごい色にはならないとは思いますが、ちょっと気になりました。

私は以上なんですけど、他の方ございませんでしょうか。無いようでしたら、本審議会で届出制度の平成27年度実績報告について、報告を受けたこととします。では、次に報告事項2の景観まちづくり活動支援事業実績について、報告をお願いします。

(事務局)

続きまして、報告事項2につきましてご報告をさせていただきます。

お手元の資料2「景観まちづくり活動支援事業」をご覧ください。

この事業は、市民と行政の協働・連携により、地域の景観まちづくりに対する意識醸成及び普及啓発と周南市らしい良好な景観の形成と保全を推進し、地域の特性を活かした「景観まちづくり」を図ることを目的として、平成24年度より開始しております。

対象事業は、地域の景観まちづくりを担う団体を新規に立ち上げる「景観まちづくりスタート事業」と、その後の具体的な活動を支援する「景観まちづくりステップアップ事業」があり、平成27年度はステップアップ事業に3団体の活動支援補助を行いました。

本事業につきましては、平成24年から4カ年に行われたそれぞれの景観まちづくり活動により、本市の良好な景観形成に向けた意識の火種が図られたと考えています。

特に、平成24年から4カ年にわたり「建築士会景観デザインチーム」が行っている、重点地区の都心軸地区にある御幸通・岐山通・PH通の色彩調査報告におきましては、街区ごとの色彩をまとめていただくなど、都心軸の景観形成に向けて、現在も研究を続けておられます。

また、同じく重点地区の鹿野地区では「鹿野景観まちづくりの会」が景観資源を活かした景観づくり活動を平成24年にスタートさせ、平成25年には空き家を活用し、鹿野の良さを市内外に発信するイベント「いっておかえり。鹿野市」を開催するに至り、今年度で開催が10回目を迎えるなど、活動を継続しておられます。

今後、これらの活動が継続しさらに発展していくよう、地域のまちづくりを進める中で本市としてもバックアップしていきたいと考えているところです。

以上が報告となります。よろしくお願いいたします。

(会長)

ありがとうございます。

景観まちづくり活動支援事業実績につきまして、ご質問等ございましたら、お受けしたいと思います。

(委員)

今後の課題の所に、今後の活動については、今年度より本市の別の補助金で対応することになったかと思いますが、この別の補助金というのは、名称はどのようなものですか。

(事務局)

昨年、今の補助金につきまして時限的な補助金ということでやらせていただいております。先ほど説明しましたが、団体を各地域でこれからスタートされる方、それと、またさらにそれをステップアップされる団体に対しても、支援ということで3年間やらせていただいたんですけど、今年度から、予算が付いてない状況の中で、昨年、庁内でいろんな景観の視点もございますけど、まちづくりという視点で各地でやっております。夢プランの中の一つですし、その中に景観という視点もありますので、補助金があるんですけど、そういうまちづくりとの連携をさせていただくという形で、今後進めていきたいというふうに思っております。景観単独での支援ということではなくて、まちづくり全体を見た上での一つの景観という中で、今後、そういうふうな連携の中で、補助金等があれば、まちづくりの中でも活用していきたいという意味合いで、課題でもあり、今後そういう形で進めていきたいと思っております。

(委員)

ということは、補助金を取られる、取られないという各団体さんがそれぞれ知恵を絞って、要望されるという形に変わったということですね。

(事務局)

そういうご相談を受けたら、庁内で話していきたいと、連携をとっていききたいと思います。

(会長)

他にご質問はございませんでしょうか。

無いようでしたら、本審議会で景観まちづくり活動支援事業実績について、報告を受けたこととします。次に、報告事項3の徳山駅北口駅前広場について、報告をお願いします。

(事務局)

続きまして、報告事項2につきましてご報告をさせていただきます。

(中心市街地整備課)

中心市街地整備課の野村でございます。よろしくお願いいたします。座って説明させていただきます。それでは、北口駅前広場の整備につきまして、ご報告申し上げます。資料の3の1と3の2をご覧くださいながらお聞きください。

北口駅前広場の検討経緯につきまして、ご説明いたします。基本計画の委託につきましては、この北口駅前広場は市の玄関口でありますことから、委託先を価格競争だけで決めるのではなくて、どのような体制で検討していくのか、どのような過程を経て検討するのか、そういうことが重要であるということを考えまして、プロポーザルによる業者選定を行いたいということで、プロポーザルを実施したものでございます。平成20年5月にプロポーザルを実施いたしまして、その中で開かれたのが、行政とコンサルだけで計画を決めていくのではなくて、デザイン会議のようなものを開いて、開かれた場で議論しながら計画を検討していくことを提案されましたパブリックデザインセンターという所を選定したところでございます。

このデザイン会議につきましては、現東京大学の名誉教授でありますGSデザイン会議の代表者であります篠原先生を会長に迎えまして、そして、世界的に有名な建築士でいらっしゃいます内藤廣先生、それから、東大の教授でいらっしゃいます、交通工学の専門家であります羽藤先生をお迎えいたしました。それから、地元の有識者といたしまして、徳山大学の先生、徳山高専の先生、商工会の関係者、商店街の関係者、市民団体、建築士会等にご協力いただきまして、委員になっていただきまして、議論を重ねてきたところでございます。平成21年の12月に第1回を開催いたしまして、今までに14回、デザイン会議を開催しております。また、この今回練った計画を市民の方に広く知っていただくためにシンポジウムを開催いたしまして、市民の方に計画を説明できたところでございます。シンポジウムは4回開催しております。また、市民から意見を広くいただくために、パブリックコメントも2回実施しております。

次に、北口駅前広場の整備方針についてご説明いたします。まず一つ目といたしまして、現在の駅前広場はバスの降車場が広場の外にございます。そのために鉄道との乗り換えの利便性がかなり悪いということでございますので、新しい駅前広場では、バスの降車場を駅前広場の中に配置しております。

それから二つ目、今までの駅前広場は歩行者空間と言いますか、憩いの空間がほとんどございません。そのために新しい駅前広場では、単なる交通広場ではなくて、「憩いと潤いのある人間のための駅前広場」ということを意識いたしまして、このように新しい駅ビルの前とか広場の東側にかなり広い歩行者空間を設けました。駅前にあります小広場も併せまして、商店街との連携を深めていきたいという狙いもございます。今までの環境空間比といいまして、広場の面積と歩行者空間の比でございますけど、今までは0.25しかなかったんですけど、新しい駅前広場は0.53を確保するようにしております。現在の基準は、0.5を確保するように定めていくことでございます。

そして、三つ目といたしましては、バリアフリーに対応した整備をするということで、これは当然のことでございますけれど、バリアフリーに則った整備をしてまいります。

そして、各施設のデザインについて説明させていただきます。デザインにつきましては、主に南雲デザイン事務所にご協力いただいております。この南雲先生は、皇居の前の行幸通りの一帯をつくられたと聞いております。

まず舗装材につきましては、経年変化が少なく、歩行者に温かみのある素材を選ぶということで、レンガ舗装を採用したところでございます。

それから、岐山通りから御幸通りはかなり緑がありますけれど、この緑を駅前広場にも受け止めるような形で、可能な限り緑を配置していくことでございます。

そして、広場の東側に水盤を設けております。この水盤につきましてはデザイン会議でもいろいろ議論がございましたが、芝生案がいいとか、何もしないでレンガ舗装にするべきではないかといういろいろな意見がありましたけれど、議論の結果、憩いと潤いの空間をつくるには水が必要だということで、水盤を採用したところでございます。この水盤は深さは2、3センチしかなくて、水を落とせば、通常、歩道として歩くこともできますし、イベントにも使うことができます。

そして、歩道照明でございますけれど、次の3の2のページを見ていただきまして、このように広場から新しい駅ビルにV字型に配置するようにしてございまして、この賑わい交流施設に迎えるというような形にしております。この照明のデザインにつきましても、南雲先生のデザインでございまして、賑わいを創出する3灯、1灯につきまして3灯電気がついておりますけれど、明るく賑わいのある演出をしていきたいという思いがございます。

それから、シェルターでございますけれど、膜構造を採用いたしました。柔らかいイメージを出すためにシンプルな形にしております。そして、基本的に雨に濡れずに自由通路から下り立ちまして、雨に濡れずに商店街に行けたり、バスの乗降場に行けるような配置

となっております。

次にページをめくっていただきまして、資料１と資料２、３の３の３の４に書いてあります銀座通と新町通の歩行者優先道路化の検討について、報告させていただきます。

まず検討についてでございますけど、平成２３年に歩行者のまちづくりのワークショップを行いました。その中で「ゆっくりと歩きたくなる街」、「御幸通りとつなぎ、周南の個性を活かしたゆとりと楽しさのある通り」、「人が一番」というテーマの３案をそこで作成されました。そして、それにつきまして、平成２４年度に銀座通りを通行止めにしたしまして、社会実験を行ったところでございます。そして、歩行者優先の道路化検討委員会もそこで同時に立ち上げまして、検討してまいりました。そして、平成２６年度にも、銀座通りの西側一部を一方通行といたしまして、第２回目の社会実験を行ったところでございます。この社会実験である程度いろいろ取りましたけれども、かなりの好評でございまして、こういう街でしたら、どんどん街のほうに出ていきたいと考える次第でございます。

これを受けまして、平成２５年３月に中心市街地活性化基本計画を作成いたしました。このコンセプトでございまして、「まちのストックを活かした豊かな心を育む、パークタウン周南」ということで、まちを歩くのに公園のような憩いのある空間にしていきたいという願いが込められております。

整備方針についてご説明いたしますと、現在、銀座通りの横断は地下道で横断となっておりますけれども、ここは平面横断といたしております。そのために横断歩道を短くするために、現在の歩道をかなり広げまして、車道を狭めまして、歩行者空間をかなり取っております。そして、ここ今、自転車がかなり停めておられますので、駐輪禁止区域を今後定めまして、駐輪する所は限られた場所に指定していきたいと考えています。

そして、新町通りにつきましては、現在、道路課のほうでこの北側のほうを整備しておりますけれども、それと併せまして整備をしていきたいということでございます。現在の歩道は２メートル、車道が６メートルの道路でございます。その歩道を片側が４メートル、車道も４メートル、もう一つのほうも４メートルという形にいたしまして、歩行者に優しい道路にしていきたいということでございます。

そして、このようにスラローム型にしたのはですね、自動車がスピードを緩めて進むという効果があるということでございますので、このような車線を細工したところでございます。

そして、歩道の舗装材料でございますけれども、銀座通りにつきましては、既存の銀座通りの色と合わせていきたいと思っております。新町通りにつきましても、先に整備進めております北側の所と同じレンガ舗装にしていきたいと考えております。材料につきましては議論の最中でありまして、今後、商店街や地域で管理していただけますように、協議を進めながら検討していきたいと考えております。照明施設につきましても、北側と合わせていきたいと考えております。

今後の整備のスケジュールでございますけれど、北口駅前広場につきましては、平成29年度、来年度から着手いたしまして、平成31年度まで3箇年の予定でございます。そして、歩行者優先道路化でございますけれど、銀座通りの平面横断につきましては31年度に着手いたしまして、引き続き新町通りのほうも着手していきたいと思っているところでございます。

以上、簡単ではございますが、報告を終わります。

(会長)

ありがとうございました。徳山駅北口駅前広場につきまして、ご質問等ございましたらお受けいたします。

(委員)

駅前、北口はいろんな歩行者が結構頻繁に来やすいという感じがあるんですけども、ここ家のすぐそばというようなことで気になっていたところなんですけど、その中でちょっと気になるところをご質問という形で発表させていただきますと、駐車場が今出来てますよね。駅につながっている所が西側に出来ていると思うんですが、そちらへのアプローチがせっかく今売りにしている歩行者の空間っていう所、どうしても横断するデザインになっています。それが非常に気になる。議論はされたんだと思うんですが、せっかく中央に地下駐車場が既存のものがあるのであれば、地下で連結していければよかったんじゃないか、入り口も出口も。入り口が駅前の広場を横断して、ロータリーから駐車場に入って、一方通行になって、出口が裏側、有楽町の線路沿いの所から出るという話を聞いて、この間、町内会の説明会も行ったんですが。今までそういった駅前、どのぐらいのこの駐車場に1日の車が出入りするかっていうの想定されてるか分からないんですが、有楽町側の道路にそういったような車が、例えば1日に100台も通らない道路なんです、裏の通路という関係で。それが今回この駐車場に来るには、強制的にそこに出ていくっていう、非常に活性化するようになってくると、道路の幅であるとか、出た後の動線が、環境整備が出てない。この写真みたいに絵に載ってない、西側の所です。まだ整備が追い付いてないんじゃないかなという気が非常にいたします。道幅、そのまま真っすぐ行くと、狭い橋が1本あるだけであるし、そこを曲がってもそう広いものがないですよ。

それがちょっと気になるのと、かつて商店街があった有楽町の前を行くと、ちょうど吉野家さんがある通りです。これを一方通行を逆にしたいという提案をいただいたんですが、逆にする意味っていうんですか、そういったところがよく分からないんです。ですから、景観っていうところもそうなんですけど、歩行者が安心して渡る、小さい子も手を離して渡る、フリーにしても親が安心して歩かせれるような空間になり切れるところで、なり切れてないなという感じがしたんです。その辺りをちょっとご意見を聞かせていただければ。

(中心市街地整備課)

まず駐車場の入り口でございますけれど、確かに地下道という話をいただいたところでございます。地下にするということは、地下埋設物が走っておりまして、地下埋設物を移設するにしてもコストがかなりかかるということで、地下でアプローチをするということはちょっと難しいという結論が出たところでございます。そして、おっしゃられたとおり、駐車場の左下のほうでございますけれど、かなり動線が長いので、いかに歩行者を安全に渡らすかということが確かに議論になりまして、あくまでも歩行者が渡る所は一部に限っていこうということで、点字ブロックが描いておりますけれど、この茶色の部分でございます。ここだけに絞っていこうということで、他につきましては横断防止柵を設置いたしまして、乱横断が出来ないような形で歩行者の横断場所は1箇所絞っていこうということで、安全対策をつくっていこうとしたところでございます。

それと、本当は駐車場の出口も、こちらからしようということも考えておりましたけれど、そうすると、入りと出がかなり広くなって、横断帯がまた広がりますので、それも安全上の問題があるということで、駐車場の出口は西のほうに、先ほど言われました有楽町のほうに出すということとなりました。おっしゃられるとおり、有楽町の中は6メートル道路でございます、かなり広い道路と確かに言えない所でございます。歩道もございません。通常はそんなに車も通らない道路でございます。1日の入台数の集計してるんですけど、今、すみません、資料持ってきてなくて申し訳なかったんですけど、確かに有楽町のほうに交通量が増えることは間違いございません。それにつきまして、警察とも相談いたしまして、コンサルのほうで駐車台数と道路の容量で渋滞がなく、車のはけるかどうかという検討をいたしまして、問題なくはけるという結果が出ましたので、そのまま西側から、有楽町のほうから出させていただくという設計にしたところでございます。

そして、有楽町の一方通行を逆にしたいという意見をさせていただいたのは、できるだけ有楽町のほうに車を流すのではなくて、駅前広場のほうに出すような形でしたほうがよいのではないかとことを考えましたので、一方通行を逆にさせていただきたいという提案をさせていただいたところでございます。これにつきましては、先日、1月に説明会をさせていただきましたところ、今まで通りがいいというご意見をいただきましたので、これにつきましては今まで通りとさせていただきたいと思っております。

(委員)

景観、非常に大事なんですけど、安心安全って同じかそれ以上、そこで人身事故では台無しになってしまいますから、先ほどおっしゃったように抜ける所が線路沿いの道が6メートルと言いながら、一方通行になってないから離合しますね、歩道もないですね。それがちょっと気になったなっていうところと、駅前の地下の駐車場とロータリーが出口も入り口もある、これがうまく駅と連結できてないかなっていう、それぞれ独立してしまった

なっているのが、この一つの絵の中で、駅前の景観として用途が別になってしまってるなっているのが気になりましたので、質問させていただきました。

(委員)

これ駅前広場のシェルターだと思うんですけど、例えば今、徳山駅建て替えていると思うんですけど、徳山駅の駅ビル底っていうのがあったりして、その底のデザインを揃えようとかいう話は、いろいろ話し合いがあってこれを決められたと思うんですけど、正直、膜屋根のシェルターが取って付けたかのようにポツと置いてあるみたいな感じに見えて、せっかく駅前を新しく機能的な空間にしようとしているのに、取りあえず膜屋根を付けていただきましたみたいに見えるんですけど、その辺ってどう決まったんでしょうか。

(中心市街地整備課)

新しい駅ビルの底というのは、資料の3の2を見ていただきまして、これデッキなんです。ここは幅が約5メートルございます。この上にオープンカフェとか出していきたいと。そして、夜も、この膜構造の下からライトアップすることによって、それから水盤もライトアップできますので、このデッキの上から夜のライトアップされた北口駅前広場の景観デザインが楽しめるような形で設計したいということで、このデッキから駅前広場を楽しむことができるというイメージをするためにこれを膜構造にしたという理由でございます。

(会長)

雨に濡れないでということで、多分デザイン的にはすごい苦労されて、最終的確認があったのは、駅ビルのデザイナーの建築家の内藤さんのほうから注文があったと聞いたんですけど、間違いないですか。

(中心市街地整備課)

シェルターですか。

(会長)

シェルターの形です。

(中心市街地整備課)

デザイン会議のときには、駅ビルの正面のシェルター、今、四角で示していますが、円形でした。その後、あの時もここだけ円形ということで、デザイン的にちょっとどうなのかというお話もいただいたところもございまして、また中でデザインチームとも話をしまして、駅ビルとの兼ね合いも考えまして、今回は四角で、同じような膜構造ということ

で、駅ビルと駅前広場の一体感を出せるというところで、こういう形に採用させていただいております。内藤先生からの指示とか指導とか、そういう強いものが出たわけではなくて、一つのご意見をいただいたということです。

(委員)

今、話題になった中央の四角いシェルターができたことで、駅ビルの模型のほうのデッキの部分、底が付いていると思うんですけど、これは材料は同一のものではないんですよね。こういう底が張り出すような、ちょっとヨーロッパ風な感じの底は、折り畳み可能な底ですか。1階ですか。

(中心市街地整備課)

2階と3階はオーニングと言いまして、日よけの。

(委員)

これは出し入れ可能な？

(中心市街地整備課)

出し入れ可能です。

(委員)

この材料は、何を伺いたいかというと、光の透過率とか違うと思うんですよ、シェルターって。形が似てるから、これで一体感を出したいのかなと思ったんですけど、そういうふうにはならない？日中は同じように見えるんですよね。

(会長)

これは日中、同じような白でも、色味がちょっとあるので、素材が違うと。

(中心市街地整備課)

すいません、また後ほど調べまして回答させてください。

(委員)

もう一ついいですか、駐車場の件なんですけれども、こちらから出さないというふうになっているんですね。ということは、ここからは入るだけでいいということですか。

(中心市街地整備課)

入るだけです。

(委員)

この部分にはボラードが付くと思うんですけども、その先が人が渡る所で、その先の車路の仕上げ、ゼブラが入っている所はハンプが入る予定ですか。

(中心市街地整備課)

ハンプも入っております。当然そこも人が渡れないような形にしております。

(委員)

分かりました。進入前にされるのであれば、ハンプの位置を横断歩道の手前のほうにも持ってこないと、スピードは落ちないかなと思いました。

(中心市街地整備課)

分かりました。

(委員)

またご検討いただけたら幸いです。

(会長)

お二人が言われたように安心安全があつての景観になると思います。

(委員)

もし可能であれば、先ほど交通量のお話がありましたけれども、現在の駅ビル側の交通量データと有楽町道路上の交通量のデータ、それから、駐車場を供用開始後の予測値を把握しておられたら、拝見してみたいと思います。

(中心市街地整備課)

分かりました。

(事務局)

今の不足分のデータ等については、今は揃えられないので、また後日お送りさせていただいて、必要であれば説明もしたいと思います。

(委員)

駅前広場の東側、駅の階段を降りてきて北側に伸びている直線状のペーグメントの形状は、駅から降りてきた人を広場の先の横断歩道に誘導するための方向性を持っていますが、日差しが強い日や雨が降っているときはアーケードの下を通るだろうし、広場が滞留する場所としてとらえるのなら、直線状のデザインが意図と合わないのではないのでしょうか。造ったものが意図されたとおりに使われないのはもったいないと思います。

(中心市街地整備課)

ご意見のとおり、実際に通行される方は、日差しが強い日や雨が降っている時は、アーケードの下を通るかもしれませんが、ここの石張り舗装は、自由通路から降り立った来街者を銀座通など、まちへ視覚的に誘導する目的で、また、広場デザインのアクセントとして配置していますので、ご理解いただければと思います。

(委員)

街路樹についてなんですけど、全ては落葉だと思うんですけども、基本落葉でやっていくのかとか、広葉樹も織り交ぜていくのか。もちろん広葉樹も葉っぱは落ちるんですけども、メンテナンス上のこととか、それから、冬の風景とか、ここの空間演出という観点からしても、いろいろ検討する要素があると思う。

もう一つは、公園花とみどり課ですか、向こうで検討されるってということですけども、駅前広場の設計者との連携というのは、どういうふうにやっているのでしょうか。

(中心市街地整備課)

最終的に維持管理は公園花とみどり課がするんですけど、あくまでも設計は中心市街地整備課でやっておりますので、公園花とみどり課に丸投げするのではなくて、意見交換をしながら、維持管理をするので、向こうの意見も聞かなくてははいけませんので、連携を取りながらやっていきたいと思っています。今申し上げたように、コンセプトとしましては、四季が感じ取れるような樹木を選ぶということは、デザイン会議の中でも確かあったなと思いますので、そういうことも考えながら決めていきたいと思っています。

(会長)

私から一つ、横断歩道で点字ブロックが、誘導ブロックが、駅から下りてきて、濡れないで商店街のほうに行けるようになってるのが、アーケードの端っこになってるから、1メートル中に入れると、雨にも濡れないで、それは今からでも検討されますか。

(中心市街地整備課)

これですが、委託の中で議論がありまして、実際この先行ったら雨に濡れてしまうんですね。これについては実施にあたって、障害者団体さんと現場立会しまして決めていこうということにしております。

(会長)

分かりました。

(中心市街地整備課)

どこがいいのか、いわゆる曲げてしまうような形になってしまうので、それがいいのか意見を聞きながら、最終的には決定していきたいと思っております。

(委員)

すいません、もう一個気付きました。楕円だった所の四角になったシェルターの所には点字ブロックは回されないんですね。というのは、バスの乗降場に行くときには、点字ブロックに従って行くと必ず濡れなければならない所に点字ブロックがあるんですけど。駐車場、停車場までは点字ブロックがあってもいいのでは。

(中心市街地整備課)

すみません、ここはあります。ちょっと隠れているだけでございまして、四角いシェルターから身障者停車場まで点字ブロックがございます。

(委員)

ありがとうございます。

(委員)

水盤がある所ですけど、2、3センチの深さがあるっておっしゃられましたけど、右下の水景施設イメージだと、境界、手すりとかそういう進入防止とかはないみたいな感じですけど、実際これは何にも周りにはないっていうことですか。

(中心市街地整備課)

そうですね。手すりとかは設置がございません。

(委員)

水を抜いた場合とかも、3センチの高さが当然出てくるんですよ。

(中心市街地整備課)

そこはつまづかないような形、ご懸念されているのは、多分、3センチの段差でもこけてしまうという形、その辺、段差なくすように設計していくところでございます。

(委員)

資料3の2の模型のこういう俯瞰の写真っていうのは、一応、この写真に関して言うと、実際にこの角度で見ることはあり得ないので、どっちかっていうと、実際の人間の目線の資料とか、逆にデッキから真っすぐ岐山通りを見て、そういう目線になったときに果たして景観として周囲はどうかっていうのが今から気になることで、ロータリーの部分も手付かずっていうのもちょっと気になって、あそこはどう見えるのかなって、花時計がよく見えないのにそのままになるのかなと思うので、今後、そういう人目線のものを作ってもらって、景観を検討されたほうがいいんじゃないかなと思いますので、お願いします。

(中心市街地整備課)

その件につきまして、デザイン会議の中で描かれまして、これが持ってきたものです。後でご覧いただければ。

(委員)

いいんじゃない。

(委員)

バリアフリー、非常に大事だと思いますし、これからもしっかりやっていかなきゃいけないのは前提で、車と歩道の境界がどうしても段差的には曖昧になってくるのが懸念されるんですけども、資料3の2、駅前もそうですし、あともう一つの議題であります銀座通りとか新町のほうとか、その辺りもそうだと思うんですけど、また高齢化社会っていうのがどんどん加速していく中で、進んでいく中で、今ニュースでもあります踏み間違いとか急発進とか突っ込むとかいうものが、今より減ることがなかなかしばらく難しいんじゃないかな。自動車の技術っていうのがありますけれども、それを待ってデザインを緩やかにするわけにいかないなので、安全面で、さっき少し突っ込みましたが、新町通りになんかはですね、確かに車が減速すると思うんです。ただ、ドライバーに頼ってるところがあって、また歩道との境界線が非常に曖昧ですし、駅前の所もそうですし、先ほどの駅から駐車場に行くボラードも、これは人間を防ぐものであって、車を止めるものではないですよ。あの辺りが、こうしてほしいっていう提案が私の知識にはないんですが、ご配慮いただければと思います。

(中心市街地整備課)

新町通りにつきましては、3の4ページでございますけれど、このようにスラロームにしてスピードを落とすことと、それから、フラット形式で道路と歩道の段差なくすようになっております。そのために車が乗り上げないように、車止めを配置しております、ここに、新町通りにつきましては。黒い点々というのが道に続いている、これが車止めでございます。車が乗り上げないような形で設計をしているところです。

(委員)

踏み間違いっていうのはブレーキじゃなくてアクセルを踏むわけですから、車が突っ込んでくるわけですので。

(委員)

新町通りの話が出たので、これも確認なんですが、イメージのパスでは、今アーケードがなくなってるんですけど、実際にアーケードは撤去するということでしょうか。

(中心市街地整備課)

そうですね。アーケードは商店街、自治会さんの持ち物でございます、かなり老朽化してございまして、危険な状態でございます。これにつきましては、今道路課さんと地元の方が協議して、撤去に向けた協議ということで聞いております。これにつきましては、撤去することを前提にしたパスとなっています。

(委員)

工事の順序としては、まずアーケード撤去があって、それが終わった段階で舗装の改修を行うってということですか。

(中心市街地整備課)

そうです。

(委員)

それと、新町通りは私も1回、2回はあるんですが、路上駐車しやすい場所だったんです。結構、穴場だったりするんですけど、ただ本当の意図からすると、それを今後できるだけ排除していきたい、私もそれに沿いたいと思うんですが、それに対応する体制、ボラードがあれば大丈夫なのか。例えば片側ちょっと道路にはみ出した、絵で言うと右側のビルから階段を下りてきた所に道路のはみ出した部分がありますけども、こちらの。通行は、ボラードが、車止めがないようですけども、結果的にああいう所に車を停められてしまわ

ないようにだとか、もしくは路上が駐輪場になってしまわないようにとか、その辺に対する対策としてはどうということが考えられますか。

(中心市街地整備課)

個々の整備、基本計画を策定する上で、地元の商店街さんともいろいろ協議を進める中で、荷さばきの駐車場が必ず必要であるというご意見をいただいております。それにつきましては、こちらで2台確保するよという条件が付いておりまして、これは私どもも荷さばきが1日どのくらい決まっているのかという調査をいたしました。やっぱりこの2台程度が必要であるという結論に至りまして、この荷さばき用の駐車場でございます。この北側につきましては、荷さばきの駐車場を一つ設けているところでございます。警察のほうにも検討委員会に出席していただきました。

そして、駐輪場でございますけれど、ここには駐輪場は設けたくないという検討委員会の意見になりましたので、先ほど申し上げましたような駐輪禁止区域に指定して、駐輪はさせないようにしていきたいと考えております。

(委員)

これは予算にも絡むことではあるんですけども、荷さばき場と言いながらも、警察の見回りも側面でやってるとしても、人情として空いてる所は停められるっていうのは。停めた以上、なかなかどこに行ってるか分かりませんから、そういう形が既成事実になってしまうと、非常に造ったのもったいないっていうこともあり得るんですが、これをソフト面で粘り強くやっていくのか、もしくは、物理的にやろうとすると、例えば昇降式の車止めとかっていうのが技術的にあって、実際、日本ではないんですが、海外のある日本という城下町みたいな町、非常に城下町の中は観光客が来るために、それかなり郊外なんですけど、みんな車で来るんですが、その城下町の中までは車が入れないようにすると。一方で城下町の中には住んでる人がいますので、そこからは車を出さないといけないということで、一応昇降式の車止めを設置して、出るときに住民の方は昇降式の車止めを電動で下りようになっているんですが、そういう形で、物理的に観光客と住民を両方が折り合って使えるような解決をしてるんです。電動式まで要らないと思うんですが、昇降式の車止めで、荷さばきが終わったら、それでここはもう使えませんか、意思表示をする必要もあるんじゃないかなと思うんですが。

(中心市街地整備課)

確かに委員のおっしゃられるように、昇降式の車止め、委員会でも確か意見が出たと思います。これにつきましては、実施設計の中で、管理はあくまでも商店街のほうでしていただきたいと思いますので、今後も商店街さんと協議を進めていこうと思っております。

委員のおっしゃるような形も踏まえた検討させていただきたいと思っております。啓発活動が大事だと私も思っております、それにつきましても、駐輪禁止区域、それから、個々の車の方は止められないといったことも、当然ながらしていく必要があるかと思っております。

(会長)

車道が少し狭くなるので、気分的にはちょっと停めにくくなると思います。今の所は広いから、片方に停めても、片側通行にほとんど影響しないというので、遠慮なく停めてあるところがあるので、なるべく防ぎたいですね。他にございませんか。

(委員)

銀座通りの変更後の図を拝見しますと、現況おそらくバス停のある所に駐車スペースが設けられて、バス停は廃止されるってということですか。駅から出ていくほうです。

(中心市街地整備課)

このバス停はなくなります。

(委員)

南側の降車スペースは。

(中心市街地整備課)

これはバス停は残ります。

(委員)

バス停はなくなって、一般車用の乗降スペースができると。

(中心市街地整備課)

これはタクシーでございます。

(委員)

タクシーのみですか。

(中心市街地整備課)

タクシーのみです。

(委員)

その両側には、現在は線はないと思うんですけど、駐輪のための。これを駐輪スペースとして認めようという方向でおられるのでしょうか。

(中心市街地整備課)

そうです。ただ、自転車で来られている商店街に行く方のための駐輪場でございます。だから、常時ここに自転車を停められて、電車に乗ってどこかに行かれるための駐輪場ではなくて、あくまでも商店街に買い物に来られた方のための駐輪場でございます。それをどうするか、そのために駅の東側に駐輪場つくりましたけれども、現在、西側にもつくっております。それで、駅から自転車に乗って行かれる方は、そちらに置いていただきたいということで、あくまでもこれは商店街のための駐輪場でございます。

(委員)

駅の東側の駐輪場は、屋根が付くのでしょうか。

(中心市街地整備課)

今のところ付きません。将来的には分かりません。

(委員)

付かないのであれば、多分皆さんアーケードの下に停められるっていう現状は、解消されないような気がするんですけど。

(中心市街地整備課)

そのために駐輪禁止区域という条例を定めて、そういう網を張っていきたいと考えております。また、この箇所はアーケードの外に出ております。

(委員)

じゃあ、止められる心配はあまりないと。

(中心市街地整備課)

ないと思います。

(委員)

分かりました。

(委員)

今の駐輪場に対しての確認なんですが、資料3の3で、この赤の楕円の形で囲んであるエリア、今回整備するエリアについて、銀座通りの北側は駐輪場を設けていて、その他は駐輪禁止区域になると考えていいんですか。

(中心市街地整備課)

はい。そうっております。

(委員)

すると、新町通りとの交差点の所までは、自転車は停まらないっていう方向を目指していこうということなんですね。

(中心市街地整備課)

はい。

(委員)

なるほど。今、新町の所までは歩行者空間の充実を図っていこうということで進んでいますから、今後、銀座通りのさらに東側にこれを延伸していくっていう方向性は持たれますか。

(中心市街地整備課)

そのつもりであります。なかなか商店街さんの理解を得るのが大変でございまして、正直、今から商店街さんとお話を進める中で東に進めていきたいと思っております。

(委員)

景観の面から言っても、街の景観を良くすることによって、その街の交流人口が増えていく。それは小樽だったり近江八幡だったりっていう街も、場合によっては2倍から5倍まで交流人口が増えていったような事例がありますけれども、結局、街に人が集まってくれば、商業者にとっても必ずメリットがあるはずなので、そういう意味では、単なる道をきれいにするだけでは顧客は来ないんだっていう時代ではもうないよという意識をしっかり持って、大変だと思いますけど、粘り強く交渉を当たっていただければと思います。

(中心市街地整備課)

ありがとうございます。

(会長)

大体よろしいでしょうか。景観からまちづくりに幅広くご意見をいただいております。ありがとうございます。それでは、本審議会では徳山駅北口駅前広場について報告を受けたこととします。

本日の審議会は以上でございます。今の議題の他に委員の皆さまから何かございましたら、ご意見をお願いいたします。ないようでしたら、事務局に進行をお返ししたいと思います。お願いいたします。

(事務局)

委員の皆さま、本日は大変お疲れさまでした。今後とも、本市の景観行政の推進にご支援、ご協力をお願いいたします。では、以上をもちまして、第5回周南市景観審議会を終了いたします。本日はありがとうございました。

閉会 11時30分