

第6回嬉野温泉駅周辺まちづくり委員会

1. 開会
2. 挨拶
3. 議事

駅周辺まちづくりについて

○資料説明

○議論

- ・交流施設よりも病院まで雨に濡れずに行けることに予算を使った方がよく、交流施設を作るとしても小規模なもので良い。
- ・賑わいセンターを作るかどうかはともかく、ここに賑わいができるようなものが必要だというのは最初の議論からあった。温泉街は重要だが、新幹線駅前も閑散とせず、温泉街に行きたいと思うような賑わいを感じられるものになるべきでないかという話だった。コンベンションセンターという線はなくなった。交流センターは、屋根付きのコンベンションセンターというよりも、広場に屋根がついているような中に、商工会議所、街づくりセンターのような機能が中に入るイメージ。このようなものは必要だが、ここにあるというよりも、町中にあるてもらいたい、またバリアフリーなどに予算を使うべきということか。
- ・街の端にあるのではお客様も移動が大変。町中にあるほうがめぐりやすい。ただイベントホールを作っても閑散とするような気がする。また「日本一の、佐賀に初めての」といった呼び文句があるならまだしも、これに予算の半分も使われているのは費用対効果としてどうかと思う。
- ・コンベンションはないという理解でいいのか。医療をテーマにしたものが必要とは、どういうイメージなのか。交流センターの中に入れようとしていることなのか、バリアフリーなどの整備の仕方なのか、コンテンツなのか。
- ・具体的な話はなく、民間か公共かもわからないが、医療センターが近くにあるので、連携したものがあるとよいという意見だった。
- ・医療関係の事業者が入ってもよいのではないかと、ということだった。具体的に何を、という議論はなかったが、単なるバリアフリーという話ではなく、コンテンツとして考えていくもの。
- ・資料の写真はソレーネ周南。いつも使われているわけではなく、通常はテーブルと椅子を置いて休憩スペースとし、花など販売している。時にはイベントを実施する。いつも何かやるというのもハードルが高いが、半屋外スペースと、一部はホール、会議に使えるようなスペースを確保するイメージ。完全にコンベンション機能とはいかないが、ちょっとしたミーティングはできる。
- ・ただの空間なら意味がない。何かが入るならわかるが、そこで何かしら起こっていないと、閑散としたイメージしかわいてこない。
- ・駅前の賑わいを運営するような組織がオフィス機能として入るような、まちづくりに寄与するもの、というようなイメージ。
- ・コンベンションはなくなったが、中途半端に交流機能が残った感がある。150坪で大きくなく、にぎわいの核になるようなものではないにもかかわらず、2億というのはコストのウエイトがかかっている。出来上がった時に、何に使われるのかな、と思われる懸念はある。しかし、これがなくて、民間のテナントだけの施設になるとハンドリングできない。これを置きたい気持ちはわからないではないが、コスト的には難しいかもしれない。
- ・なくすべきというのではないが、金額がかかりすぎだと思う。このぐらいの費用になってしまうのだろうか、もうちょっと違う考え方はできないのかと思う。まだ芝生の方がいい。雨の日はどうするんだ、という話もあるかもしれないが、緑の公園の方がまだいい。
- ・9ページのように、全体としては緑に包まれるようなイメージを提案している。この駅前のファサードの屋根などは、今までの駅前の公共施設のイメージだが、あえてそういうものを作らずに、すべてがうっそうと茂った森の中にあるような形になってもよいかとは思っている。屋根付きの広場が使われずに

閑散としてしまうケースも多い。

- 公園の面積を最小限確保する必要があるということだが、12ページを見ると駐車場になっている部分もある。それは公園としてよいのか。
- 公園の中に、一部公園用駐車場がある、というケースはある。
- 送迎車が待機する場所ということになっているので、これでうまく説明がつけばよいとは思いますが。区画整理そのものの計画を引き直すことになるのか。
- これでよいということになれば事業計画を変更していくことになる。
- 区画整理事業としては公園は確保しないといけない。5,080 m²が公園の計画面積となっているが、都市計画上の公園ということか。
- 最低限必要な面積は備考に書かれているように4,391 m²となっている。
- 駐車場を含めた面積で構わないと思う。
- この一角が5,300 m²あり、公園の建蔽率は2%なので、建物を含めた全体を公園という位置づけも可能。
- 最終報告の中で試算表のなかに新幹線乗降客というキーワードが出ていない。新幹線駅前でなくても、こういう施設は想定できる。新幹線客の利便性を高めて乗降客を増やすし、滞在時間を長くすることで外から来る人を増やすというのが大前提。そのキーワードがないと新幹線駅前の話ではなくなってしまふ。入込人数の試算の出発点を飲食物販の客数に置いているが、新幹線乗降客数やマイカーで来る人数を出発点とする試算のしかたが大前提。そもそも、こういう賑わいを作ることでマイカーよりも新幹線による集客が増えるとか、駅ができることによる集客増が波及効果だということを謳った方がいい。根本的にそれがないといけない。落とした理由はあったのか。
- あえて落としている理由はない。乗降客が2,100人であり、そのうちの2割くらいが立ち寄るだろうという想定で年間15万人となり、残り25万人は車で来る、という試算をしている。その考え方は重要なので、追加するようにしたい。
- そこは難しいところだが、何もなければ全く素通りする可能性があるが、賑わいができたことによって、1,2時間時間消費をすることが起きる。20%を獲得して、こういう経済効果が生まれる、というロジックが入ったほうがいい。
- 第2回資料までに、まちづくりの目標、交流の対象、客層についても議論をしているので、報告書の中では前段で触れていきたい。
- ご指摘は重要。13ページに書かれているように来訪客数40万人となっているのは書き方を変えたほうがいいのかも。また、15万人+25万人ということだが、人によって消費額は違うかもしれない。7,000円というのもどうなのか。新幹線利用客がみな観光客なのかどうかもわからない。マイカーの人も、市民なのか、観光客なのかかわからない。
- ここに物販や飲食を出す事業者は本気で考えるだろうが、新幹線で乗降する人は、宿泊を兼ねるので土産物を買いたいだろうし、近隣からマイカーで来る人とは買いたいものは異なってくる。異なるターゲットの来客を合わせて年間40万人くるという話にしておかないといけないだろう。
- 地元の人は、こういうところにどういう店を出したがるのか。
- 主は土産、お茶など嬉野の特産というものが強いだろうと思う。
- 地元の人も買いに来る道の駅のようなイメージもあるだろう。観光客、地元の人など、どういう人たちに来てもらい、どういうターゲットでテナントを誘致するといったことは戦略にかかわってくるので、手を加えて修正していただきたい。
- 交流センターについての議論にもどるが、何も無いというわけにはいかない、という気はしている。
- あること自体は問題ない。問題はデザインにもある。前々回の委員会で2案提示され、森のようなデザイン、ということで決まった。軽井沢のハルニレテラスのように森のような雰囲気を感じられるデザインにしておけば、中に何が入っても人は来る。
- デザインとしては実際に施工に移る過程で今後整理されていくと思う。芝生や木だけにすると金額は下がるが、今そうしてしまうと方向性が限定されるかもしれない。予算として確保しておいて幅を持たせた方がいいということもあるかもしれない。
- デザインは大切。テナントとしても、デザインによって入るかどうかを決めたりする。このままでは

森のようなデザインということは感じられない。

- ・4ページの下の写真がイメージされているのかと思う。ただ、機能としては雨宿りできるとか、医療センターの移動の途中に立ち寄るなどの使い方がされるかもしれない。何か販売する、ということもできる。木造で作ったり、平屋だったりなど、デザインとしてできることはある。こういうスペースも幾分か必要だと感じている。
- ・最近木質構造、在来の流通材を使った大規模構造の屋根などもできており、鉄骨、RCよりも比較的安くあがる。今の段階で、デザインまで入り込んでいくことはできないので、そこは将来にかけるしかない。ここでどういう表現にするかということにもよる。ただ予算だけでも取っておく必要があるかもしれない。
- ・コストがかかりすぎていることが気になる。坪単価が高いわけではないが、全体的にみるとかかりすぎではないかと思う。これを全部なしにするのではないが、他に使ってほしいところもある。
- ・この部分だけ近代的なイメージに感じられるところはある。修正可能か。
- ・屋根付きをなくすなり、小さくするなりすることは可能。
- ・物自体の必要性としてはあってもいい、というご意見だと思う。コストが高いところが引っかかっているということか。
- ・全体的にみて予算のウエイトが高いと感じる。森の中の佇まいをつくるというのはこれからの新しい駅の在り方を提案することだと思う。一方、駅を出てすぐの場所に旧態依然の、しかも収益を生むわけでもない公共空間をつくるということに違和感がある。機能はいいのだが、規模や作り方については工夫の余地がある。
- ・観光やミーティングスペースといった機能は必要だが、全体として森のイメージを、ということになっているので、ここもそういう雰囲気やイメージを反映させたい。また屋根などがどうなるかはわからないが、最小限のコストでそういう場が作られてほしい、ということだと思う。ビデオも作られてパースなどのビジュアルが人のイメージを引っ張ってしまうこともあるので、作りこみすぎないような絵で表現してもらえるといいかと思う。
- ・民間の空間の方はこうあってほしいというのがわかりやすく作られているが、市が作る場所がこうなのか、というのは思っていた。デザイン的にリードする場所であってほしい。森の中というイメージをここに強く作らなければならないと思う。
- ・医療センターはH30年度に完成予定のため、道路などについては運営に支障が出ないようにお願いしたい。センター内の駅寄りの部分は緑の丘ということになっており、森のイメージと一体性が生まれる。駅前広場から医療センターを見ると、以前は大きなものがあったなと思っていたので、現在の緑の空間がつづくというのは良いと思う。違和感なく作ってもらいたい。
- ・乗降客が2,100人という数字があったが、ちょっと多いのではないかと？以前1,300人という試算を見たことがある。新鳥栖は1,100~1,300であり、もうちょっと減ってくるのではないかと。経済効果の試算ももう少し厳しめに見たほうが良いのではないかと。
- ・新幹線乗降客数2,100人という数字は、周辺の市町の住民を対象に行ったアンケート、また嬉野に実際に車やバスで来られた方へのアンケートから算出している。実際には少なくなる可能性も多くなる可能性もあると考えている。今のところは2,100人で進めている。
- ・自分は塩田町。嬉野温泉駅よりも武雄温泉駅の方が近い。他の地区についても鹿島の方が近いという所もあり、2,100人は多い気がする。
- ・鳥栖よりも多くなるのか少なくなるのか、また乗降客数のうち温泉に来る人がどのくらい見込めるか、ということもある。
- ・武雄もおそらく2,000までない。
- ・鳥栖はトランジット機能の方が大きいので、降りて町に出ていくというよりも、新幹線と在来線の乗換などの利用の方が多いいということはあるだろう。
- ・船小屋で1,200人。温泉の規模も違うが。
- ・川棚、波佐見も乗るのは嬉野になるだろう。近隣市町村との連携も必要だと思う。そういうところからも人数を試算している状況。
- ・利用者が駅を選ぶ理由には、利便性もあるが料金もある。会社が鹿島にあるのだが、福岡方面に行く

なら肥前山口から、長崎に行くなら嬉野から、という使い分けをすることになるだろう。駅間が近いので、料金を見て使うことになる。肥前山口は、かもめもみどりも停まり、駐車場が安い。鹿島の最終は 22 時くらいだが、肥前山口に行くともっと遅いということもあって利用者する人が多い。〔山口〕

- 数字のいたずらみたいなのところがあって、どのようにもなる。現時点では 2,100 人が公表値であり、これで行かざるを得ない。ただ最終的な試算は厳しめに見ながら考えてほしい。
- ほかに修正点として、2 ページから始まるコンセプトについては、新幹線乗降客、マイカー客、というものを前提とした組み立てにしてもらい、プランも森のイメージを反映させた公共空間を打ち出してほしい。13 ページの経済効果の試算にもそれらを反映させてもらいたい。
- 民間事業者をどのように入れていくかはすごく大事になると思う。昨年、地域活性化支援機構 (REVIC) という官民ファンドが、佐賀県観光活性化ファンドを設立し、観光を軸とした地域活性化に金融機関がお金をだして応援していく仕組みができている。有田のまちづくり公社も支援を受けている。こういう事業に対して地域の金融機関が入ってきて事業をやっていくことが可能になっている。11 ページなど、金融機関を枠組みに入れた方がいい。