

## コムシティ再生のあり方検討会 第5回会議 会議録

日 時：平成23年6月29日(水) 10:15～12:15

場 所：コムシティ7階 子どもの館 子どもホール

出席委員：14名(斎藤会長、伊藤委員、原田委員、広瀬委員、上野委員、菅原委員、太田委員、阿部委員、安東委員、池本委員、末広委員、芳賀委員、羽田野委員、林田委員)

### 会議次第

1. 開会
2. 報告事項
3. 議事
4. その他
5. 閉会

### 議事要旨

#### 1. はじめに

会 長 第4回の会議までは、コムシティをどう使うか、コンセプトを含めてどのような夢が描けるか、自由闊達な意見を出しながら、考えられる範囲がどこまでか、大まかな思いがどのあたりにあるか整理した。ただし、それをどういうコンセプトに収斂させていくかまでには至っていない。

実質的に議論できるのは今回と次回である。従って、今までの議論を具体的なレベルに落としとしていきながら、何が可能なのかを検討することが今日の課題、目的である。

今日議論することの第1点目は、コムシティの建物改修について、具体的なイメージを描くために、設計事務所に具体的な改事例を提示してもらう。第2点目は、どういう施設にするか、コンセプトをどうするか、これまで議論してきたことを、具体的にこの建物に落とし込んだ場合に、空間的(面積的)にどの程度可能なのか、イメージを考える。

これらを踏まえた上で、この建物のあり方についての方向性を議論するのが今日の課題である。ただし、具体的な建物やスペースの問題になると、かなりシビアな話もあると思うが、最後まで夢は捨てずに議論していきたい。

会 長 6月2日に市長へ中間報告を行った際、コムシティ再生のあり方を具体化するにあたって、建物等の改修については、踏み込んで行ってもらいたいと申し上げた。

もう1つは、公的ないしは公益的な機能をコムシティで実現できるか、事例等について議論してきた。それを踏まえて、市としては具体的にどのような施設が実現可能なかを検討してもらいたいと申し上げた。これと関連して、どのような機能を落とし込んでいくか、今後、検討会で具体化していく。

## 2. 建物の改修について

会 長 建物の改修について事務局、設計事務所から説明してもらおう。

<事務局から、会議資料により、建物の改修について報告>

設計事務所 まず、駐車場の出入口の現状を説明する。現状では、小倉方面から来る車は、3号線向かい側の駐輪場建物の裏から3号線の下を通過して入庫し、折尾方面から来る車は、西側のビジネスホテルの裏を迂回して入庫する。そして建物中央部のスロープから出庫するという計画になっている。

その改修案として、ケース1は、建物中央部のスロープ（現在の出口）を折尾方面及び小倉方面の入口にするという案で、どちらからの入口もわかりやすくなる。車の出入り、進行方向を現在とは逆にするだけなので、サインの変更等だけで、あまり改修を必要としない。ただし、3号線の（小倉方面からの）下り線から建物中央部のスロープに入るための右折レーンを設ける必要がある。このため、交通管理者等との協議が必要となる。また、駐車場入口がバスの出入り口と近接するため、一般車両がバスレーンに誤進入し事故を起こす可能性があること。駐車場混雑時に上りスロープが滞留スペースとなること。横断歩道歩行者の危険度が増すといった短所がある。

ケース2は、3号線から直接駐車場に入れるように、駐車場の3号線側壁面に折尾方面の入口を新しく設け、小倉方面の入口は現状のままという案である。これは、折尾方面の入口はわかりやすくなるが、駐車場内での車の動線が交差するところが出てくるので、それを解消するために、一部スロープの架け替えといった大規模な改修が発生するし、サイン等の変更も必要である。また、新設する1階入口付近に十分な滞留スペースが取れないため、滞留が長くなると3号線の交通に影響を及ぼす可能性がある。

ケース3は、折尾方面からバスターミナルに入るバス専用レーン（建物中央部）を、折尾方面の駐車場入口に転用する案である。バスの出入りは、駐車場とJRの線路との間にあるバスレーン（西鉄バスの駐車場から直接バスターミナルに入るレーン）で全面的に処理してもらうことになる。これもケース2と同じく、小倉方面の入口は現状のままであり、一部スロープの架け替えが発生する。このケースでは、バスレーンを転用するので、ケース2よりは滞留スペースを取れるが、西鉄バスとの協議が必要になる。また、駐車場入口がバス出口と近接するので、一般車両がバ

スレーンに誤進入、接触事故を起こす可能性もある。

現在、この3案を検討しており、他にも色々なパターンがあると思うが、まずは技術的に可能かどうか検討している。

次に、建物内の動線であるが、特に3階から1階までの動線がわかりにくいので、黒崎駅側にあるシースルーエレベーター横の商業スペースの一部を吹抜け空間にすることを提案する。光を建物の中に入れることで、わかりやすいサイン空間、人を引き寄せ空間とし、3階から1階、そしてバスターミナルまで、動線をわかりやすくすることを検討している。あわせて、内外に光が入り出すように全体をガラス貼りにすることで、イメージアップに繋げることができると思っている。

次に、建物外観のイメージアップであるが、最も重要なポイントは、商業施設だったため、ペDESTリアンデッキ側の壁面が閉鎖的になっている点である。その壁を全体的にガラス貼りにして、施設内外の人の動きが見えるようなイメージを描いている。

最後に、現在、市がペDESTリアンデッキを中心に改修を進めている。街の一体感の創出ということで、コムシティ側の改修もそれを受けて検討する必要があると思う。

以上、今後も引き続き検討する必要があるが、現在の検討状況の報告である。

会 長 駐車場の出入口の改修は3案検討している。そして、建物内の動線の改善、建物のイメージアップ等について説明してもらったが、これらは検討段階で、設計事務所からの提案ということである。今の提案、可能性について意見等があればどうぞ。

委 員 これだけ心の問題と言われている時代で、人の「何かを信じたい」という気持ちがあることを裏返して考えると、悪いことがあった建物には寄り付きたくないと思う。一度成り立たなかったコムシティを新しく再生するには発想の転換が必要ではないか。つまり情報発信する際、コムシティはパワースポットで、ここに来れば何かが変わるといふ新しいイメージが必要である。ある程度の方針が見えた段階で、開運に強い著名人に建物コンセプトやカラーコンセプトを決めてもらい、コムシティに来れば幸せになる、楽しくなれるというイメージを持たせるのも面白いのではないか。

会 長       ハードそのものより、心の飛躍ができるカラーシンボルやコンセプトなどを検討する必要があるという意見である。方向性を出した段階で市にも検討していただくことにしたい。

委 員       3号線沿いに大きな吹抜け空間をつくり、3号線反対側から人の動きが見えるようになると、3号線を渡りたいと思う人もたくさんいるのではないだろうか。その場合、ペDESTリアンデッキを上って下るというよりも、横断歩道で渡りたいということになると思うが、あの辺り一帯に横断歩道をつくれるのだろうか。建物内の動線を変えるのに併せて、街との動線も検討するといいいのではないか。

事務局       設計事務所から提案してもらったのは、3階から1階へのわかりやすい動線を確認するということと、建物イメージを変えるということである。

街側との動線については、3号線向かいの駐輪場からの歩道橋があるが、横断歩道はコムシティの建物中央部の1箇所だけである。現状では、3号線の通過交通量が多いため横断歩道を増やすことは非常に難しいと考えている。しかし、黒崎バイパスが整備されることで、通過交通量が変わってくることも考えながら、横断歩道を設置できるようになるのか考えていきたい。

会 長       街との一体感をどうするのかということはかなり議論してきたことである。これは、駐車場の入口の改修とも関係することではないか。交通渋滞のことや、歩行者の危険度のことはあるが、高齢社会を念頭に置くと、あらゆる世代の方がここを渡れるということがベースになると思う。そのあたりのことも部局間で調整しながら検討していただきたい。

委 員       駐車場の出入口がわかりにくいということだが、その改良のためだけに、そこまで大掛かりな対策をしなければならないのだろうか。今の入口のイメージアップを図ることでわかりやすくする方法もあるし、それなら、そこまでお金をかけなくても済むと思う。

事務局       これまでも、駐車場入口のサインについては一部改良してきたが、それでもまだわかりにくいという意見が多いので、今回、改修案を出してもらっている。地元の方から、折尾方面から来る方がずいぶん多いという意見を聞いており、折尾方面の入口を重点的に検討している。他にも色々な改修案があると思うので、これからも検討していきたい。

一方、再生内容によっては、来館目的が決まっており、同じ人がいつも来るということになれば、駐車場を抜本的に改善する必要があるのかということにもなる。

会 長       今の意見も踏まえて検討していただきたい。

委員 資料に「ペDESTリアンデッキの改修などにより、駅東西間の魅力的な演出が必要である」と書いている。これには、駅に入る人、駅から出る人がペDESTリアンデッキで交流して、コムシティ、黒崎メイト、商店街に人が流れていくようなイメージがある。つまり、南側より東西の街なかに人が流れるようなイメージがあると思う。

しかし、先程の建物改修の話は、吹抜け空間をつくることにより、街の流れを南側に持っていくということだろうか。黒崎メイトや商店街の人の流れをコムシティに繋げようという時に、コムシティ内の吹抜け空間と、そこから南側に横断する便利な歩道をつくったら、このペDESTリアンデッキ改修の効果がなくなるのではないかという感じがする。この計画は、東西間の魅力的な交流はどのような関係があるのか。

事務局 黒崎駅から、コムシティ、メイトビル、両サイドへうまく人が回遊するような演出を図るために、ペDESTリアンデッキの改修を行っているところで、東西方向の人の流れをつくらないといけないと思っている。また、ペDESTリアンデッキの改修では、黒崎駅から南側の商店街への人の流れも確保しようとしている。

一方、吹抜け空間は、コムシティの建物内で、3階から1階、そしてバスセンターに至る動線がわかりにくいので、人がスムーズに移動できるようにするために検討されたものである。その際、吹抜け空間はシンボリックになるので、建物のイメージの一新にもなるという提案であった。

なお、街との連携をさらに深めるためには、歩道橋であるべきか、横断歩道であるべきかは、今後とも検討していきたい。

会長 私も、吹抜けを設けることで、イメージが変わると思う。筑豊電鉄とバスターミナルへの動線はどうなっているのか。今は見えにくい、動きにくいということはないか。

事務局 3階のペDESTリアンデッキから筑豊電鉄、バスターミナル、それぞれに行けるエスカレーターがあり、利用者も目的を持って使っているので、動線的には現状でも確保されていると思う。

委員 駐車場出入口の改修では、バスとの接触とか、歩行者との接触の可能性を指摘していたので、そのあたりは重大事故につながらないように、慎重に考える必要がある。私も小倉方面からの入口については、この検討会で聞くまでは知らなかった。先日、入口を見てきたが、確かにわかりにくい。吹抜けは、コストの問題はあるだろうが、再生ということなので、前と変わった、全然違う、と言われるような建物に変えた方が良かった。

ふれあい通りや商店街との連携については、旧厚生年金病院跡地に建設中の図書

館等がもう1つの核になれば、コムシティと図書館等を結ぶふれあい通りの回遊性が非常に高まると思う。

会 長           これはハードの問題とソフトの問題とを含めての意見である。

委 員           施設として再利用することを検討しているが、抜本的な改修はできそうにないし、交通面からの制約も厳しい。土地の面積が相当あるので、思い切って、西鉄インも買収して、建物を取り壊して、駅前公園と交通ターミナルを整備した方が街のためになるという思いを強めている。旧厚生年金病院の跡地に、子どもの館や、必要なら行政の施設もつくれば良い。土地が空いているので喫茶店にするという考えよりも、本当に喫茶店をするなら適地を買い求めた方が良いという経営上の教えがあるが、それと同じ発想である。

会 長           これまでと180度違った切り口だが、これも考えられる意見だ。街づくり全体を考えてコンセプトを変えるということである。

事務局           あくまでコムシティを再生させることを念頭に議論していただきたいと思う。なお、コムシティの土地面積は駐車場部分も入れて約13,000㎡ある。

委 員           今日は千代からここまでバスで来たのだが、やはり時間がかかる。車でのアクセスについては、引き続き重点を置いて検討していただきたい。また、駐車料金を、例えば最初の1時間は無料にするといった検討もしていただきたい。費用対効果を検討するのは当然だが、思い切った改修の検討もお願いしたい。

委 員           駐車場は、入口を看板等でもっとわかりやすくしたり、入口の間口を少し広げたりすることでも対処できると思う。ここを公園にするという意見も良いが、お子さん連れのお母さんが、「外は暑いし、子どもの館には遊ぶものがたくさんあるから来た」というように、市民に根付いているので、ここに子どもの館があることは非常に良いことだと思う。建物のイメージを変えるということは大切だと思う。

委 員           黒崎駅前の交通事情を見ると、国道3号線の小倉方面からの下り線は、メイトビル前は3車線あるのだが、ふれあい通りとの交差点の手前で、一番左側の車線がなくなり、右側に右折レーンが現れる。この右折レーンにはコムシティのバスターミナルに曲がるバスしか入れない。1つ手前のバス停から右折レーンまで、ほんの30～40mの距離で、バスが一番左の車線から一番右の車線へ車線変更することで大渋滞が発生する。そうした道路構造になっているので、せめて左側の車線を残してやると、ふれあい通りに左折する道ができる。

また、この駅前交差点でふれあい通りから3号線小倉方面に右折するとき、信号

が変わるのがすごく早く、3台も曲がれない。旧厚生年金病院跡地から駅まで、ふれあい通りを通る車は結構あるが、殆ど曲がるのを諦めているように感じる。バイパスには、3号線に乗用車を通して、トラックは通さないという意味はある。

歩いて黒崎駅に行くにも、歩道橋をわたるのは大変だと思う。お年寄りにはエスカレーターをつくってもなかなか上がらない。黒崎の住民は、なかなかコムシティに行かないのではないかと。役所ではなく、本当に必要なもの、絶対に行くというもの、学校等の価値あるものがそこにあれば、北九州に限らず県外からも人が来ると思う。また、利便性を考えるのであれば、住民よりも乗降客の向けの店構えとした方が良くと思う。

会 長 歩道橋の問題、歩道の問題、信号の問題と総合的に検討するしか無い。

会 長 イメージアップも良いが、1つ念頭においてもらいたいのは、現代の建物はガラス貼りになりすぎており、光熱費がかかって仕方ない。本当にエコな建物になっているのか、そういうことにも十分配慮し、今の時代の流れに適合したハードづくりをお願いしたい。

ハード面は、結論を出すということではなく、このようなところで検討しているという報告、情報提供であった。

### 3. 再生コンセプトなどについて

会 長 次に、コンセプトについて議論したい。今まで、委員の皆様方から色々な意見を出してもらい、子どもの館の拡充、託児所、人づくりのための教育機能、あるいは行政機能の一体化等、抽象論で議論してきた。今回は、コムシティを中心とした5キロ10キロ圏内にどのような施設があるのか、具体的にイメージしながら議論する必要がある。事務局からその点について報告をお願いしたい。

<事務局から、会議資料により、各機能別 市内の施設例を報告>

会 長 子育て関係、教育関係、医療・福祉関係等、このコムシティを中心とする地域、あるいは北九州市全体で考えた場合、どのような施設があるのか、事務局から報告してもらった。コムシティにどのような機能を持たせるかを考える場合に、既存の施設との棲み分け、連携あるいは統合化を考える必要があると思う。今の報告は情報提供ということで済ませておく。

会 長 今までの議論等を踏まえて、コンセプトをどのように考えるか。まず、私の方で整理したので、コンセプトをどう収斂させていくのか、材料を提供したいと思う。コムシティ再生のコンセプトとしては、一つは、地域に特化するよりも北九州市

全体を踏まえた機能を考えるべきで、市民全体のための施設として独自の情報を発信する施設にするということ。もう一つは、利便性等で考えて、地域住民のための施設にするということがあった。この二つを、それぞれ分野別に考えた場合、今までどのようなものが議論されてきたのか、具体的な事例を整理した。

子育てに関しては、市民全体のための施設で考えると、子どもの館の拡充、それから、子どもための美術や音楽等の体験、啓発施設がある。地域住民のための施設では、住民の仕事等のことを考えると、託児施設、ないしは子育て相談施設が考えられる。

教育に関しては、北九州市にはポリテク等の施設があるが、そのような職業に直接つながるような人材づくりが不可欠で、産官学が連携した職業訓練等を行う施設。私には、アメリカのコミュニティカレッジのイメージがあるが、そのようなものを前提とした議論も可能である。逆に、地域住民のための施設で考えると、カルチャーセンター、予備校的なものがある。

行政に関しては、市民全体のための施設で考えると、国、県、市の行政機能が統合された形でのサービス機能が欠けている。その意味で、垣根を超えた行政サービスをどのように配置するかという問題がある。地域住民のための施設で考えると、八幡西区役所の機能をコムシティに集約化した、ワンストップサービスが考えられる。

NPO・市民活動に関しては、大きな流れになっている。市民全体のための施設で考えると、NPOの設立相談や認証、あるいはネットワークづくりが考えられる。地域住民のための施設で考えると、北九州市の西部地域でもNPOや女性団体等がさかんに活動しており、そういった団体の活動拠点や交流スペース等もつくるのが考えられる。

医療・福祉に関しては、市民全体のための施設を考えるのはちょっと難しい。専門相談というのもイメージがわきにくい。地域住民のための施設を考えると、健康増進、医療モールといったものが考えられる。

市民全体のための施設と地域住民のための施設に焦点を絞った場合、大体このようにイメージできると思う。これを踏まえ、どのように焦点を絞っていくのが今後の議論になる。

その際、各分野で具体的にどのような機能が考えられるか、色々と議論してきたが、それらを時間軸で考えた場合、すぐできるものなのか、あるいは4～5年かからないとできないものなのか、私なりにイメージで捉えてみた。また、これも概算で、正確なデータではないが、子育て、教育、行政、NPO・市民活動、医療・福祉と考えてみた場合、これらの施設を集約せずにコムシティに入れると、どれだけのフロアを使うのか、私なりに捉えてみた。わかりやすい例として、八幡西区役所はかなり早く実現できそうだが、空間として2フロア、あるいはそれ以上使う可能性がある。ここに挙げた全ての機能を入れようとする、使えるフロアが6フロアしかない、入りきれない。足し算引き算でここに持たせる機能を検討するのは無理だろう。現実的には空間（面積）が限定されているので、どのような空間がイメ



ージできるのか、それが実現可能か、いつ実現できるのかを考えるベースとして、皆様の意見を伺いながら集約できるかどうか検討したい。

委員 施設の魅力を高めるためには商業機能が必要である。当然何らかの商業施設が入ってくると思うが、そのスペースも考えなければならない。また、黒崎駅前の立地に一番ふさわしいのはオフィス機能だと思う。働く人にとって通勤がこんなに便利な場所はないので、働く場所の提供が一番望ましい。それは難しいということだろうが、5つの分野でつくったコンセプトに、商業系も業務系もマッチしないことはない。それらの施設のことを考えると、あまり施設の床を埋めるという発想をしなくても良いと思う。スペースがいっぱいあるから贅沢に使うという発想ではなく、できるだけコンパクトに効率的に使うという発想も大事だと思う。

会長 商業機能については、今日は意図的に出していない。どのような商業機能に特化するのかがいいのか。医療系、食べ物系、そういったものは、この施設をどのように使うのか、ある程度方向性が出てきて、それに対応して議論したほうが良いと思う。商業については次回以降の議論にしたい。

委員 もう一点、コムシティという建物の名称は良く考えられていると思う。コミュニケーションのコムだと思うが、社会的な機能と経済的な機能がミックスされることで本当の意味のコムシティになると思う。コンセプトを考えると、コムシティの名称は大事にした方が良い。

会長 それはコンセプトの延長線で議論したい。コムというのは色々な、多面的な意味があり、コミュニティ、コミットメント、コミュニケーション、コンバイン等色々な使い方がある。地域と結び付いて新たなものを生み出す、そういう意味で、人が来ないシティではなく、人が混むシティには可能性があると思う。

委員 今、コムシティに入ってくる用途や内容についてのコンセプトが議論されているが、黒崎の活性化が大前提になると思う。市の施設、国の施設にしても、その施設を入れることで、直接的ではなくとも、間接的にでも黒崎の賑わいづくりに寄与できるかどうか、それがコンセプトの判断材料の一つになると思う。

会長 当然、それが前提になると思う。黒崎地域の人が集まる場として賑わいづくりを考えるのか、黒崎を超えて、若松、戸畑、中間方面も含めて、広域の人たちが集まる場として賑わいづくりを考えるのか。どちらにしても黒崎の賑わいづくりに連動させるのが出発点だということは合意できていると思う。

委員 こういう会議で勉強したり、他地域の再開発の事例を聞くと、実際住んでいる人

が参加できる施設、例えば交流施設もその一つだが、何かを入れて終わりではない。再生したあとも、みんなで利用して充実させていくというストーリーが描けるように企画するのが流れとしてあると思う。最近オープンした鹿児島のマルヤガーデンのような企画も面白いと思った。

会 長        例えば黒崎地区の中心市街地活性化なども同じことが言える。どんなものと呼び込むかではなく、黒崎の住民が主体的にどう街をつくりあげるか、この動きをつくらない限り、いくらコムシティに人が集まってもだめである。教育にしても、子育てにしても、あらゆる問題を考えるときに、人がここに何を託して入るのかという、人との関連を避けて通れない。それが大切なことで、永続する仕掛けを創り上げることができるかを念頭に置かなければならない。ハコモノに人が入っただけでは永続しない。コンセプトを作ったときに、地域住民が、あるいは北九州市民が、次々に変化させながら、継続的にコンセプトを発展させていくことを考える必要がある。

委 員        私は最近、この検討会は黒崎に集客するという言葉にあまり振り回される必要は無いのではないかと思いだした。例えば、高齢化やコンパクトシティ化、省エネ化など、全体としての大きな流れの中で、黒崎を中心とした街をどうするのかということも考える必要があるのではないか。その結果が黒崎の集客につながると思うので、ダイレクトに集客を意識してコムシティ問題を考える必要は無いと思っている。もう少し大局的な観点から考えた方が良い。

会 長        それを踏まえながら議論したい。

委 員        私はずっと教育のことを話してきて、学術研究や、高校卒業者のための職業訓練が書かれているが、商業も駅を利用する方のサービスという意味では必要である。  
しかし、黒崎のオフィスビルは20年間減り続けている。例えば、都市銀行が統合により黒崎から無くなった。損保、生保の支社もまず黒崎が無くなり、次に小倉が無くなり、博多だけになるという状況である。今、可能性があるのはコールセンターだと思うが、それもこれから先何年続くかわからない。ネット社会の進展で、この10年間大きく職業が変わってきている。それまで良しとされてきたものが、全部なくなっている。この早い流れを先取りするのは難しいし、この先10年20年残るものも考えることもできない。残るのは教育、子育て、医療、この3つである。他の仕事は、その時代の若者、感覚の鋭い人がするしかない。そういう点で、生産業の研究施設など黒崎独自のものができると意味があると思う。

委 員        前回リーディングパワーの話をしたが、ある状況を実現させるためには、今の環境を変えるパワーが非常に重要だと思う。それを考えたときに、黒崎は地域の力が

非常に弱い。地域の方々が待ちの状態という環境の中で色々なことをやろうとしても、非常にリスクが伴う。私も現役時代に教育関連の仕事にも取り組んでいたが、教育問題が基本的な問題であっても、それをやっていく環境が整っていない。人が環境を育てると同時に、環境が人を育てるので、そういう環境をつくるのが非常に重要である。企業を頼る方法もあるが、企業は利益を大事にし、自社に役立つことを選択するので、街の要望と本当に合うかを考えなければ、リーディングパワーを失う事になる。そういう意味で、長期間リスクなしで進めることを考えると、公共公益の行政関連機能で、できることからやるというのが良いと思う。

会 長       リーディングパワーの問題は、黒崎だけの問題ではなく北九州市全体の問題である。建物全体を長期的、永続的に機能させるためには、公的な行政機能をベースにした方が良いという意見である。

委 員       人が集まるようにするのが一番無難だと思う。今、コンセプトを考えているが、それがこの会議から離れて、ひとり歩きしはじめてもうまくいくようにしなければならぬし、経営のことも考えないといけない。コンセプトは良くてもビル自体に吸引力がなければどうしようもない。契約など経営のことに関して、今後私たちが意見することはできるのか。

会 長       検討会として付帯意見を付けることはできるが、そこまで踏み込むのは難しい。しかし、新しいコンセプトでやっていくためには、行政任せにしてはだめで、どこが主体になるのかということも議論になると思う。

委 員       副都心黒崎であることを印象づけるのであれば、市民全体のための施設であるべきだと感じる。地域住民のための施設であれば副都心黒崎の看板は必要無いと思う。また、乗降客をターゲットに考えた場合、地域住民の方だけではなく、広範囲の方を対象に整備するべきではないだろうか。

コンセプトについて、街の若いメンバーに意見を聞いたところ、子育てや教育について関心を持っていた。子育ては親がするものだから、子育てだけに特化せず、親の教育の場も必要だという広い視野の意見もあった。最初に、子育て、教育をコンセプトにしたら良いと思ったのは、8年間閉鎖しているビルで、子どもの館が年間60万人を超える集客を続けているためである。そのイメージを一新するのはなかなか難しいし、また、それを拡大していく必要があると思っている。JR博多シティの東急ハンズに子どもハンズがあるように、子どもに特化した商業フロアを広げていくことができるのではないかと感じている。

また、30代の方々は買い物等一つの目的のために集まる傾向があるのに対し、60代以上の方々は交流を求めて街に出てきているようだ。子育て、教育に高齢者の方々の知恵や交流を盛り込んでいくような展開ができないかと感じている。

先日、東京から北九州への飛行機に、東京ディズニーランドとキッザニアに行ってきたというお子さんが乗っていたので、どちらが楽しかったかと尋ねてみたところ、キッザニアだと言っていた。やはり、体験を通して学ぶことを子ども達は欲しているのではないかと思う。黒崎でも子ども商店街、ちびっこ商店街をするとたくさん参加者があるように、習いごとだけではなく、次に繋がるものを保護者の方も求めていると感じており、キッザニアの誘致が難しければ、色々な企業の知恵と力を借りて、本当の職業体験の場ができればよいと思う。

7月に市が買い取るということで、早急に駐車料金の見直しも検討して欲しい。コムシティの駐車場は、時間とともに課金され続けるが、黒崎のまちなかのコインパーキングは、上限料金が500円、600円である。また、駅まで子どもを送り迎えするときちょっと車を止めてピックアップするという場所がないので、併せて整備して欲しい。

会 長            駐車料金の問題は次回報告してもらおうことにしたい。

委 員            今の意見にも賛成のところがいっぱいあった。これから高齢者の方が増えてくる中で、交通の便が良く、車を運転しなくても来ることができるコムシティに、「ここに来れば何かがある」というものを是非入れて欲しい。市民全体のためということもあるが、八幡西区も高齢化が進んでいるので、高齢者の方々が学び、還元できる場所を確保して欲しい。ボーイスカウト等の団体も活動する拠点が無いので、そういう市民活動の場を設けて欲しいという意見もたくさん聞いている。市民代表としては、子どもたちと一緒に色々な世代が集うことができ、NPO やボランティアの活動もできるものを1つ必ず入れて欲しいと思う。

委 員            建物が長期間空き家だったことを考えると、商業に頼らないで考えるという基本だけはぶれないようにしていただきたい。逆に言えば、必然的にそこに来なければならぬものを集約することで、駐車場を考えなくてもいいというような、飛躍した考え方もできると思う。

私がこれまで旅行した中で一番楽しかったのが、シンガポールのチャンギ空港である。空港の中に、例えば竹の公園があったり、ゆっくりとくつろぐスペースがあったり、タバコを吸う人にとっても最高に景色のいい広大なエリアがあったりと、トランジットの長い待ち時間も楽しい建物だった。コムシティにどのようなものが入るにしても、安らぎや、ここに来るのが楽しいと感じられるようなゆとりのスペースを大切にしてほしいと思う。

委 員            中心市街地活性化の観点で捉えると、駅前なので賑わいが欲しい。そうすると、やはり土日にかけているということが必要だと思う。

#### 4.まとめ

会 長 多様なご意見があった。建物を取り壊して公園にしてはどうかというのも1つの意見で、配慮する必要がある。ただし、建物をどう使うかということで焦点を絞ると、2つの大きな意見の流れがある。即使用うことができ、かつ長期的なスパンで、誰かが動かさなくても、常に人が集まり利用できるような利便性が高いものに焦点を絞るべきだという意見。一方では、やるからには新たな1つのビジョン、北九州市全体を踏まえた明るい夢が描けるものが必要だという意見がある。

今の意見を踏まえて、次回は行政から、公的ないしは公益的な施設の可能性が具体的に出てくると思う。それをどのように取捨選択するかは我々がやればいいと思う。次回までに、今回の議論を踏まえてシナリオをつくりたい。その際、大きく分けるとA案B案的な流れになると思う。即戦力的なものを中心にする、中長期的なビジョンを持つこと、その2つを統合するという考え方もあると思う。会長としてではなく、委員として言わせてもらおうと、行政機能が入るのが一番、安全、確実、永続的という考え方がある。だが、検討会の役割はそれでいいのか、それなら議論する必要は無かった、という考え方もある。また、土日の賑わいの問題等もある。それらを考えると、もう少し多面的な要素を兼ね備え、長期的短期的な使い方もクロスさせていく方法はどうかとを感じる。こうした考え方を踏まえて、今日の議論を前提に、次回は焦点を絞って、最終的な結論が出るような方向で議論をしたい。