

第2回「ガーデンシティ函館」検討懇話会 会議録

【開催日時】 平成28年6月9日（木） 18:00～20:00

【開催場所】 函館市役所8階大会議室

【出席者】 委員）木村委員（座長），古地委員，菊池委員，折谷委員，
岡田委員，齋藤委員，高田委員，安立委員

オブザーバー)

函館開発建設部道路計画課 坂本道路調査官
渡島総合振興局函館建設管理部事業室道路課 河本主査

函館市) 企画部 (事務局)

田畑計画推進室長，竹崎新規政策担当課長，木谷主査
土木部

榎本道路建設課長，山本公園河川整備課長

経済部

中村中心市街地担当課長

都市建設部

長谷山景観政策担当課長

港湾空港部

藤森港湾課長

ほか

【次第】 1 開 会

2 議 事

(1) 「ガーデンシティ函館」の実現をめざして（たたき台）に
関する意見交換

・別紙発言要旨のとおり

(2) その他

3 閉 会

議事（1）意見交換 発言要旨

【木村座長】

本日も、ガーデンシティ函館の実現に向けて「たたき台」に関する意見交換を引き続き行っていきます。

前回の議論を議事録にまとめており、確認させていただきたいのですが、基本的にはこの「たたき台」にあるような方向性で外に出していくことに、大筋で皆さんの合意は得られているのかなと思っています。

ただ、各委員の中から具体的に文言に対する意見、例えば冒頭2ページにある「ガーデンシティ函館とは」これが構想を外部に向けて発信する時の一番のポイントになる重要な部分ですが、そこにある「デザイン性の高い」という言葉や、「テーマパークのような」という言葉に関して、もう少しきちんと議論し適切な文言を見つけて書いていった方がいいだろうというのが、冒頭の部分に関するご意見だったと思っています。

それから「たたき台」では、「エリア」や「通り」に関する具体的なイメージがありますが、それについても様々な指摘がありました。また、美しいまちづくり検討会の中での議論がベースになっているということについて、地区ごとの考え方などいくつかの追加事項や概念の拡張などについてもご指摘がありました。美しいまちづくり検討会の報告書の中にはそれほど外れたイメージが書かれていない、ということも確認できたと思っております。

今日の進め方の話に移りますが、今日は、エリアの話から「通り」など細部の話をしていきたいと思っております。机上配布している資料について、これまでどういう取り組みがあって、それをどう考えていくのかということと、連続性の中でこういうプロジェクトが進んでいるといったことについて、事務局から説明をお願いします。

【事務局】

土木部道路建設課の榎本です。よろしく申し上げます。

机上配布資料のA3版の図面3枚と、「歴史香る箱の館」というリーフレットについて説明します。

事前に木村座長から、エリアイメージを地理的に把握しやすいように道路名などを記載した図面を用意してほしいとの話があり、現況図を元に作成しました。

市では、平成2年から西部地区の景観形成地区120ヘクタールにある坂道や道路を中心に、高質化グレードアップをしてきました。内容については「歴史かおる箱の館」に記載しています。

これまで主に坂道を中心に、基坂・二十間坂・八幡坂を整備してきましたが、自然石の石張りインターロッキング疑石や、コンクリートを石に似せたブロックなどで舗装しています。坂道であればこの西部地区の坂道というのは、勾配のきついところだと15%というかなりの急勾配の坂道になっており、車道部分に加え、八幡坂に関しては宅地側にある歩道もロードヒーティングしています。

また、景観に配慮する形で一部で電線地中化を実施してきました。坂道に関しては、景観ロケーションを意識して、視野に函館湾が、また下から函館山が視界に入ってきますので、沿道にある和洋折衷の歴史的建物の色調も意識して舗装材を選んで整備してきました。

次に平面図ですが、「たたき台」の中では西部地区と駅前大門地区を別々に表

記していますが、図面では2地区一緒にしてあります。

土地利用では、イベントでいうとウォーターフロント地区では12月から2月にイルミネーション、またウォーターフロント地区では12月にはこだてクリスマスファンタジーといった演出の場があります。駅前地区では、花いっぱい活動ということで折谷委員も中心になって活動していただいています。

また、今後議論の中で目印になると思い、電停を橙色で表記しております。

なお、前回もご報告しましたが、今年度は、中臨港通りの整備を予定しています。ここは、函館の玄関口である駅前からウォーターフロント地区、さらに景観整備形成地区の西部地区を結ぶ歩行者の動線となっている部分であり、函館湾側の歩道を拡張して、動線の確保とたたき台の中でもキーワードとなっている五感を意識した整備を考えています。しかし道路整備だけでは限界があるので、舗装材や植栽・植樹、アクセサリとなる照明などを併せた演出になると思っていますので、四季を体感できるような歩道の整備、またイルミネーションなどで演出効果を高めるような道路整備という点でのご意見を頂戴したいと考えています。

補足ですが、西部・駅前地区は、新聞報道等でご存じとは思いますが、十字街から駅前までの約1200mの区間を、国が電線地中化・電線共同構の整備を予定しています。

また、湯川地区では、函館アリーナから湯川温泉までの中環状線、道道函館南茅部線の歩道のグレードアップおよびインターロッキング化について、北海道に協力をいただいております。

残る本町五稜郭地区についても図面を作成していますが、色々なイベント、5月の五稜郭祭などの内容を反映させたいと、改めて提供したいと思います。

【木村座長】

今説明があったように、ガーデンシティに関しては函館市としての構想を示していくということですが、国や道でも既に高品質な街路を造っていて、更にグレードアップしていこうということを含めて、市としてもこれにプラスして事業を進めていきたい、ということがベースにあるという理解で、この議論は進めていきたいと思っています。

ここから各委員の発言を頂戴していきたいのですが、まず現在の地区イメージの再確認を。西部・駅前エリアは分けて考えようということですが、例えば、今は具体的な話をする場ではありませんが、構想の表層に出てくる部分として、近々開港通りの整備があり、それについてのイメージがこの構想の一番最初に見やすく出てくる場所かなと思いました。

私の手元に、函館市の「西部地区歴史的景観地域におけるデザインガイドライン」という平成2年に出された冊子があります。非常によく練られている素晴らしいガイドラインですが、その中には、この街区は非常に関連性があるんだと、一つとして独立して何か別箇にやるものではないのだとあります。そのことによって連続性の中で景観を形成していったり、当然道路も、今話題になっている開港通りについても、この奥には二十間坂通りがあって、その前のウォーターフロント地域も含めて一体の景観を形成している場所だという概念を持つべきだという指摘がされています。

一応議論の上では分けていますが、西部・駅前エリアで一体として考えた方がいいのではないか、というイメージで議論したいと思います。

また、本町・五稜郭エリアについても、本町と五稜郭が別個の、都市公園と他

の街区と考えるのではなくて、ここも一体的に道路や通りを議論していくわけなので、これも繋がりの中で考えていきたいですし、それから湯川エリアについても、函館アリーナができて、函館競馬場や根崎公園があったりと、それぞれ非常に豊かな緑地帯を持ってるところで連帯して考えていくことをしたいと思い、イメージの共有を図って議論をしていきたいと思います。イメージ的に外れていないと思いますがいかがでしょうか。

地域ごとのイメージで、西部・駅前エリアについては、開港通りの話題を皆さんにもご発言いただきたいのですが、ほかに広小路グリーンプラザについても、中心市街地活性化の中でいろいろな考えがあるということ、ここはイベントが頻繁に行われており、グリーンベルト、防火帯として位置付けられますが、市民活動の場でもあり、この話も含めてエリア全体について考えていきたいと思っています。

いわゆるアーバンモールという考え方がありますが、従来の車道を緑道開発する、もしくは車の直進を制限して蛇行させることで、自然に人の滞留が起きたりする。そうすると、開港通りもそうなのですが、単に車がバンバン走るといようなイメージではなく、留まる場所に一定のポケットパークのようなものがあったり、高木になるのか中木になるのか見えませんが緑被があって、函館の暖かい時期にここを歩いて、二十間坂や伝建地区まで行って美しい景観を楽しむ、という連続性の中に、この広小路や開港通りがあるんだろうなと私はイメージしています。

高田さんは広小路で事務所をお持ちで毎日観察しており、斎藤さんは駅前でお仕事をされていて駅前の連たんしていく街路のイメージというのをもちだしますので、そこを今日の皮切りにしたいと思います。

【高田委員】

グリーンプラザの真ん前で日々執務していますと、グリーンプラザに対しては二つ思うんですね。

一つは、函館の街の中であって、グルメサーカスしかり港まつりしかり、そういった大規模イベントにとって重要な場所であると。そのためには、当然広がりというものが必要で、その時期には本当に函館の人口ってこんなに多かったかというくらい、花火大会の時には僕も事務所を早めに閉めないともう出られません。事務所がガラス張りなので、ミシミシと人の圧力にガラスが割れるんじゃないかと毎年心配になるくらい人が訪れるんですね。そういう意味でも、函館という街の、特に市民にとっては、心の拠り所というんでしょうか、僕は幼い頃は上磯町におりましたが、やはり港まつりで広小路で買い食いしたり、母親に内緒に出かけたりしたものでして、今でも一定の魅力がある場所だということです。

もう一つは日常生活の時です。イベントを頻繁に行っていますが、365日のうち60日間、2カ月間くらいがイベントの期間だと思います。残りの300日は、殺伐とした状況があり、その落差を毎日目のあたりにしていると非常に切なくなるんです。イベント時に賑わうことがほぼ確定しておりますので、これ以外は、日常生活の中でいかに市民の活動を目に見えるような形で取り戻していくのかということが、この函館という都市であって非常に重要ではないかと思っています。と言うのも、今後の都市計画やまちづくり政策の中では、いわゆるコンパクトシティという概念が欠かせない考え方になってきますので、かつての中心市街地に昼間人口として執務する方、お店を構えたり事務所を構えたりされる方、

日中そこで活動される方を増やしていかなければいけない。

そのために良好な都市空間を担保する、前回菊地委員の方からパークではなくて庭なのではないか、というお話もありましたが、その場に住む人達が自分達のものなんだ、草がボウボウに伸びていけば自ら手入れをしなければ自分達が恥ずかしいんじゃないか、という、敷地としては公共のものですが、そこに面する方、訪れる方が、むしろ誇りを持って美しく維持管理できるような、そうした「設え（しつらえ）」が必要なのではないかと思います。

世の中には都市計画の手法がいくつも発明され、実践もされていますので、そうした様々な手法を用いながら、その場に市民の日常生活を取り戻していけるのか、ということが、今後の大きい課題だろうと思っています。

【木村座長】

菊地先生に伺いますが、今の話から考えていくと、街づくりは生活者のためにあるべき、ということは本当に大事で、生活のための整備が観光客よりも先ではないかというようなご発言もありましたが、その辺りをフォローしてください。

【菊池委員】

私は広小路をよく使っており、市役所などで仕事をする時に通るのですが、すごく運転しやすいんです。先ほど高田委員もお話されていたように、ハレとケが余りにも落差があり過ぎるとのことでしたが、いつも気持ちがいいんですよ。歩いたり運転をしたりする時にすごく気持ちいいんですが、それをどうやって落とすかというのを考えていけないのかなと思います。

先ほどもあったように、様々な歩道・街路空間というか歩道の確保、歩行者空間の確保をどうしていくかということだと思うのです。また、通過交通、交通をどうしていくかと、緑地の問題もあると思います。

私個人としては、もう少しグリーンベルトをうまく活かせないかなと思います。広小路を過ぎるとプツリ切れてしまうんですね。グリーンベルトというのは東京などでもありますが、環状になっているとか一本で繋がっているとか、持続性というかその先を行ってみたい、そのまま気持ち良い緑地空間を体験していきたいという気持ちが沸いてくるとか、この植物は何だろうと思いつつ子供と歩くとか、高齢者が散歩するという空間になっていくことだと思うんですけど、この広小路の空間はすごくもったいないなと思うんです。だから人の通りも少ない。先程高田委員からもありましたが、平日余り人が歩いていないというのはどうかなと思います。

あと、広小路だけではないのですが、大きい道路は整備はされているんですが、例えば景観形成地区を外れたら歩きやすいかと言うと、そうではない状況が多いと思います。函館で暮らしている人達が生活しやすい街というのが、私にとっては内なる人達というか函館の市民が出かけたい所が、ぶつ切りの空間設定ではなく連続性が必要で、緑だけ、歩行者の空間だけでいいというわけではないと思います。

生活者の行動などを調べると、もう少しハードが整備されているのが前提なのですが、高齢者であったり小さい子供だったり、いわゆる交通弱者といわれる人達も歩きやすい、やはり歩きやすい空間があれば外に出て行きたい。そうすると人が街に帰ってくるのではないかと思います。

【木村座長】

それで少し気になるのが開港通りです。開港通りというのは片側が基本的に居住区ではない。これからいろいろな人がどんどん歩き始め、周りが変わっていく可能性が一番高い場所だと思っているのですが、齋藤委員にこの場所への思い入れも含めてお聞きします。

【齋藤委員】

殆どの方は気付いていないかもしれませんが、今、開港通りは間違いなく美原地区に次ぐ人通りの多さがあります。ここ1, 2年で見ると函館の人口が増えているんじゃないかと思うくらい、増えてるのは交流人口なんです。人通りの多さは数年前と全く比べ物にならないんです。うちのホテルの前もそうですが、あと一工夫あれば本当に人が流れる通り、注目を浴びる通りになると思います。

先ほど木村座長が言われましたが、駅から東雲広路の間までは一方通行なので、車道を蛇行させて歩道を広くして、歩ける雰囲気を作るだけで大分変わってくるかなというイメージもあります。いかんせん朝市があって荷降ろしもあり、違法駐車が多くて観光客にとってどうかなとは思いますが、ここを整備することによって、ウォーターフロント地区への雰囲気も出てくるでしょうし、また新しくホテルも建ちますし、この朝市からウォーターフロント地区までのちょっと殺伐とした通りに人が流れるようになっていくので、そこにいろいろな商店、商業者が来るようになれば、日本を代表するような観光ストリートに変わっていけるのかなという気がします。

観光業界におりますので、昨年、一昨年と北陸地方によく行きました。富山は普通の地方都市と変わらない街の顔なのですが、金沢には街に雰囲気があるんです。それはいわゆる武家屋敷地区ではなく、普通の街に入っただけで、ただの街じゃないなという雰囲気がある。函館の場合はどうかといえば、駅前でそれを感じるかというところちょっと微妙ですね。西部地区に行くと他にはない雰囲気があるんですが、それを駅前でも感じられるようになれば、観光地としてのレベルも上がるという気がしますし、そうした意味でもこの開港通りはキーポイントになると思います。

【木村座長】

ガーデンシティに関係する論文などを読んできましたが、例えばパリのシャンゼリゼ通りのプラタナスやマロニエ、ウィーンのリング通り、ワシントンDC、バルセロナのランブラス通りなど、いずれも100年位のいろいろな取り組みがあって現状があるんですね。バルセロナの場合ですと、実は分厚い居住区が設定してあって、その表面が通りの方に段々と寄り添っていくような感じで、居住区の中に街路が口の字型に切っただけなので、小さな庭の中に次々に庭を見に来る人たちがこの街区の中に入って行って、近隣住区とお店、小さなお店がチャレンジをしていろいろな建物が建っていく、というのが行く度に毎回違っているのですが、段々味が染み込んでいくような非常に良い雰囲気になっています。そういうイメージを開港通りでやっていくと、他の街区にも影響を及ぼしていくんじゃないかなと期待を持っています。

古地先生に伺いますが、カナダと函館はすごく近い部分があって、植生も似ていたりしますが、先生は長くカナダにお住まいで、豊かな都市空間を経験されていると思います。その面から、函館の一番の売りである都市空間の西部地区から

駅前にかけて、どんなイメージでガーデンシティを進めていけばいいと思いますか。

【古地委員】

函館に来てまだ2年ちょっと、その前はカナダに通算15年近くおりました、モントリオールとオタワに主に住んでいました。

駅前については、オタワから東京経由で函館に初めて来て、函館の駅前に着いた時に、やはり、えっという感じはありました。これだけ廃れてるというのか、寂しいのか、というのと、これが函館らしさなのかな、というのを感じたんです。日本の地方によくある表玄関の駅前の雰囲気だと。その一方で西部地区に足を運ぶと、あぁいいなって感じました。

開港通りの話がありましたが、繋がりをどう考えていくのかを函館はどこまで上手く出来ているのかな、というのがここへ来た時の印象でして、特にモントリオールの場合は街区のアイデンティティが結構強いのですが、それをモントリオールという街のアイデンティティの中に溶かしこんでいて、特に移民が結構多いのですが、イタリア人街など場所ごとに違う雰囲気が味わえます。

モントリオールは街の中心部にモン・ロワイヤルという山があり、ニューヨークのセントラルパークを作った人と同じ人が作っているの、そこを中心に緑をどう作っていくかということを考えている、ということがあります。函館の場合は緑の中心地はどこだろうか、それが函館山だとすれば、その緑をどう流し込んでいくのかと考えていくと、広小路などの話も出てくるという感じがしています。

ですから、歩いて回れるような緑の周遊、回遊させるという考えはあると思いますし、例えば私が最後にいたオタワでは、連邦議会の前がすごく広い緑の広場なんです。その裏が川になっていて、川の向こう側にまた緑があって、そこを周遊できるようにジョギングしたり、気持ちの良いエリアが自然と都市が調和するような形で作られています。その辺りのバランスを、どう函館駅前を位置づけるなかで考えていくのかなと思っています。

通過道路としての広小路の話がありましたが、確かにそこを通るのは人が少ないので気持ちが良い部分があります。ただ、高田さんが日常生活を取り戻すという表現をされましたが、その前にどういう生活がそこで営まれていたのかということ、それを復活させるのか、もしくは新たな形に価値を加えていくのか。一方で、バルセロナでは道路の後ろに分厚い居住空間があって生活空間があってという話もありましたが、そう考えた時に駅前の生活空間、商業地でもありますので、空間のアイデンティティと通りというものをどうマッチングさせていくのか、ということも考えられるのかなと。そうすると、開港通りは人が住んでいるというよりは昔の倉庫街から発展したものであると思うので、人通りが多い中で、そこにどういうアイデンティティをつけていくのかということが、二十間坂通りに繋がっていく、まさに西部地区のアイデンティティを延長させる形にするのか、どういう形で位置づけるのかということは、私自身もこちらに来て通る度に思います。でも通る度に新たなものができて、ポケットになるかなというところが駐車場になっていたり、空き地が新たにできていたりと非常にもったいないと感じています。ちょっと取り留めないですが。

【木村座長】

今まさにそれなんです。西部地区というのは、誰が見ても一定のアイデンティ

ティがあつて魅力的だということは皆わかっている、それが観光資源にもなり、住んでいる方の誇りでもあります、それが繋がってないんですね、駅まで。元々グリーンベルトは大火のための防火帯として作られたもので、当初は繋がるというよりセパレートすることによって街の安全を確保するというものでしたが、そこに緑地帯もでき、回遊性が確保できるような場所になっていくと、より魅力が増えると思います。

駅前と西部地区を繋ぐアイデンティティというか、どんなイメージで整備するかという議論はされていません。これまで美しい街づくり検討会でもエリアを繋ぐところのイメージがあまり議論されていなかったのも、今回はここも含めて、五稜郭、湯川についても繋ぐ部分、具体的には道路になりますが、そこがどういうイメージであればいいのかを一番議論したい。

西部地区や伝建地区については、ガイドラインにある方法で整備して成功を取っており、この中では、技術的な話ですが高木があつたり中木があつたり、他にストリートファニチャもあつて、道路のイメージを作っています。

このガイドラインでは、ストリートファニチャは脇役ではあるけれど特定のシンボルを連想させるようなデザインは避けシンプルなデザインのものとする、柔らかさやあたたかさのイメージを生む木製の素材も使用する、それらの色は西部地区では深緑色を基本色とする、などとされています。歩く際に色や人工物は影響力が強いので、繋ぐ部分についても、前回も花の種類などで函館らしさが出せれば良いなどのご指摘をいただいておりますが、こういったイメージでエリアを繋げていけばよいのか発言いただきたいと思ひます。

【安立委員】

ガーデンシティのような「街のデザイン」ということは、全国、世界中で行われていますが、やはりガーデンシティ函館ということなら、函館らしさ、例えば自然であつたり、歴史的な事柄も盛り込めるのが理想だと思ひて、前は発言しました。話の内容が離れてしまうかもしれませんが、歩き回るエリアのイメージとしては、始終歩いていられる訳ではないので、休む所や、歩き始めるエリアまで来る交通手段、例えば美原の方から車で来てそこで歩きたい空間があるという場合に、駐車スペースなども必要かなと思ひます。

グリーンプラザにはベンチが置かれていたりしますし、ウォータフロントの赤レンガの前もベンチがあります。そうした広場的なところで、私が活用できたらいいなというのが旧シーポートプラザで、函館駅からすぐ近く、開港通りのちょうど海側の裏手ですね。ここには広場もありますし、ガーデンシティの要素で考えると、函館らしい開けた海の景色やランドマークとなる摩周丸があります。摩周丸は歴史的な背景もあつて、見た目もとても美しくポイントになるものです。更に広場があることで、集う要素がかなり高く、朝市からも駅からも近いということから、もう少しここを活用できたらいいなと思ひていました。

例えば開港通りを歩いて行く時に、東雲広路からちょっと右をみると摩周丸がちらっと見えて、ついそちらに寄り道したくなります。この巴大橋の下はとても歩くような雰囲気はないのですが、橋から海側に出て広場のところを歩いて、そこから函館山に向かうのは私も好きです。また、今やっている観光案内の仕事でも、この辺りはポイントになるのでご紹介はしたいのですが、やっぱり何もない。ただ、何もない良さというのがここにあるんですね。旅行者もそうですし市民も、ただ何もない所でぼんやりとか心を開いてゆっくりする場所があつてもいい

んじゃないでしょうか。何かを作らなければならないわけではなく、駐車場や休憩スペースさえ備えれば、ここは可能性があるのではないかと考えていまして、ランドマークとして摩周丸を入れていくのが函館の良さを活かせる部分だと思っています。

【木村座長】

整備が進まない事情が何かあるのでしょうか。

【事務局】

事情という訳ではないのですが、道路事業の観点から申し上げますと、都市計画の中では都市計画区域、臨港地区と分かれており、今お話に出ました臨港道路は道路であり、港湾施設の中で物流を重視して作った施設であります。

土地利用としては、協調性を持って調整しながら整備することは可能であり、区域によっては、臨港地区と都市計画は見た目が同じような整備をしています。

あの辺りは2、3年前は花と緑のフェスティバルの会場などにも使用されており、使い勝手を考えながら整備することは可能であると考えています。

【木村座長】

岡田さんに伺いますが、市の観光ポスターは昭和20年代から作られていますね。その中で頻繁に出てくるのが、船や船からの風景、港湾部分の美しさです。函館山の山頂から見た時に、埋立地ですが線が揃っていて非常に綺麗なですね。その中でこうしたランドマークもあるということで、実は海から見るととても良いんです。ところが安立委員ご指摘の通り繋がっていないので、繋がってはいるのですがイメージとしての繋がりが確保出来ていないと思われるので、どうも具合が悪い状態が続いているというのが正直な感想ですね。ここが何とかならないかっていつも思うのですが、例えば開港通りですが、岡田さんが来年の観光ポスターに応募するとすれば、ここは絵になってポスターになりますか。

【岡田委員】

そうですね、3日位ずっとそこで眺めてみないとわからないのですが、ここから見るとやはりランドマークの函館山を一望できるし、交通の便とか条件が揃っているとは思いますが、最近私が行っていないせいなのか、人通りが多くなったということを、今の所まだ感じたことがなかったので近々行って見て来たい。

ポスターの話が出ましたが、函館山からの夜景が函館で一番有名な景色だと思うのですが、私は修学旅行で中学校の時に函館に来て絵葉書を買って帰ったんです。すごく綺麗だった印象があったので、函館へ来てからも何度か夜景の写真を撮りに函館山に登って写真を撮って見たんですが、何か綺麗じゃなくなってるんです。おかしいなと思って昔の写真と見比べてみると、宝石箱をひっくり返したような印象だったのが、そういうイメージじゃなくなってたんですね。

資料の中に「街路照明（ガス灯風）」というのがあるんですが、これはガス灯風であってガス灯ではない。LEDですか。

【事務局】

まだ全面的にLEDにはなっておらず、殆どは水銀灯やナトリウム灯です。

【岡田委員】

光が全部同じ色で、ここからここまで切れて、ここまで同じ色、ここからここがまた違う色、というように統一された色になっているので、煌びやかなイメージが薄れてきてしまっているんです。

緑の島にまだ電気がない時代の30年位前の写真では、夜なので緑の島自体は浮かび上がっていないんですが、一個一個のライトの色が違ったのがすごく印象的だった。それを今の技術のせいなのか整備のせいなのか、均一の光になってきている。今ここで止められるのであれば、例えば時間によって光が変わるような、たしか開港通りにもいくつかあったと思うんですが、イルミネーションみたいにちょっと色が変わったりするような光があれば、また美しさは戻ってくるのかなと、宝石箱みたいな印象を復活させる事ができるのではないかと考えています。これは開港通りに並んでいる街路灯も、やはり同じ色がずっと一定であるよりは、何かしら面白さがあっていいんじゃないのかなと。それが上から写真撮った時や、開港通りから函館山に向かって写真を撮った時に全部同じ色で、段々向こうに行くたびに小さくなっていくよりは、赤みがかかった色、ちょっと黄色味がかかった色、ちょっと緑がかかった色といった色も見え隠れすると、すごく深みがあって面白い印象になると思います。

あと、今分かれている地区ごとに植栽を植える際に、その植栽はどういうものを選び、誰が決定していくのか、また提案していくのか、全体的なプロデュースをどうしていくのかが気になっています。

できれば、市でどのように考えているのか、例えば具体的にこの人に頼もうとか、造園屋さんなどが決めていくような話ではなく、15年、20年、30年先を目指して作っていく時に、プロデューサーが必要なのではないかとすごく思っています。

私の出身地である新得町の隣町に清水町という町があり、十勝千年の森というのが10年位前にできたのですが、山の中に整った山があるみたいな、整った庭があるという感じで、私もゴールデンウィークに行ってきましたが、かなり人が多かった。そうした整えた庭の美しさを保ち続けられるようにする仕組みのようなものを考えていくべきではないかと考えてます。

【事務局】

街路樹に関しましては、主に都市計画道路の歩道で3.5mから5mの幅員が確保された部分に街路樹植栽を植えています。都市計画道路の整備も80%近くと整備率が高まっていて街路樹植栽の方もほぼ終わっています。

ただ中臨港地区については、歩行空間の新たな創出を考えていますので、現在幅1m程度のツツジを植えている植樹枠があり、今回の整備でその植樹空間を車道側に広げようと考えています。

ウォーターフロント地区や西部地区でも、数々の高木・中木が植栽されていますが、広葉樹は春秋に芽吹くとか秋には紅葉するとか、紅葉も樹種によっては赤や黄色になるなど様々あり、針葉樹はウォーターフロントにも植えています。この地区ではイルミネーションでその針葉樹を電飾しているなど、種類により一長一短の効果がありますので、五感に訴える新しいアプローチというキーワードに基づき、その辺りも含めて次回提案できればと考えております。

【木村座長】

ありがとうございます。そうしたお話も非常に重要ですが、岡田さんのお話はかなり先の事を踏まえた発言で、どの位のスパンでこうした計画が実現していくのかを調べてみたのですが、15年とか16年で一つの区切りになっているんですね。

ケルンという私が好きな街があり、市域の4分の1が都市公園なんです。もっと広い所はあるんですが、西ドイツの首相でアデナウワーという人がいて、その人が市長をやっている時の16年間にその骨格を作っているんですね、16年、ここが肝です。岡田さんのお話を踏まえて発言すると、ディレクターという言葉になっていましたが、誰かが引っ張っていく必要があるんです。それが人なのか機能なのかというのはありますが、現実的には機能としてそうしたものがあつた方がよいと思います。

照明の話、これは全体的なコントロールで、皆一生懸命自ら電気代を払って観光客の皆さんを楽しませている訳ですよ。ですが、全体的なこうあるべきだということを夜の話まで考えなくてはいけないし、もちろん街路にどういう木があつて、全体としてのこういう感じで進めていくんだという考えは持たないといけないかなと思います。

折谷さんは現実的に実現している方なので、今の話に違和感を感じるかもしれないのですが、前回の話の中で折谷さんが空港や主要な道路の入口や駅の部分に華やかな色、花があつた方がいい、中に入ってきたら五感で楽しめるような香りがあつたり、というご提言を頂いてるんですが、岡田さんの意見を受けて、そういう全体像はどうやって考えていけばいいとお考えですか。

【折谷委員】

活動の場所は、自宅の庭や私有地ではなく国道や道道、市の管理施設などですので、管理者の許可や協力があつて私達の地域住民が出来ることと、行政の協力のもとにできることがあります、それが今活動しているところは体制が上手くいって地域の理解も得られているのでここまでできました。行政の方は2~3年で担当が変わり最初からずっと同じ人ではありませんが、私達の活動も参加している人の代表者が変わります。そうするとその時によって築いてきたものがまたちょっと戻ったりするんですが、今は良い関係が構築されてきていますので、十年以上の活動年数になりましたが、今の方が自分自身が楽になってきました。

今回のガーデンシティ構想もせっかく素晴らしい内容だと思いますので、行政の皆さんに支援をいただける中で、地域の人も巻き込んでいければと思います。ここ数年街歩きが人気になってきて、観光客だけではなく地域の人でも街に出るようになったと思うんですね。函館の人がどこかに行くには、少し前までは車で移動していたと思うんです。自分も西部地区には車で行く方が多かつたのですが、今では歩くのも億劫ではなくなりました。開港通りも齋藤委員がおっしゃるように、たまに歩きますと本当に多くの人歩いています。移動する通過性の場所は、街路樹があつたり沿道の花があつたりすると、ゴミや雑草で覆われているよりは気持ちがよく、それは地域の人にとっても心地良いと思います。

函館駅の花の活動は、通過する場所というよりは、今年度からは函館市民の待ち合わせの場所にもなっています。今までは駅の構内で待ち合わせしていたのが、駅の外にベンチもありますし、そこが待ち合わせの場所になると、通過ではなく回遊と滞在もできるようになりましたので、花の見せ方も今までより賑わいが出

てきてると思います。

ガーデンシティ構想でエリアを連続性で考えて繋ぐ場合、歩いて通る人の視点はやはりストレスのない綺麗な町だと。函館空港線も函館新道の植栽も滞在というよりは通過するところですが、函館駅は回遊できるような小さなエリアでもできる。でもそれも行政の協力があってこそだと思いますので、プロデュースは行政が主導していただければと思います。

【木村座長】

開港通りの朝市の辺りもすごく人が歩いており、搬入する荷物や業者、買い物客がたくさんいるところでは、プランターなどを置いていけばちょっと邪魔になるとは思いますが、たしか開港通りにはフラワーバスケットが上にあって、足元を気にしなくても、函館山の景色などを見る時にフラワーバスケットがあっちはいいのではないかなと思いました。

安立委員から摩周丸の話が出ましたが、函館駅に着いた時に海を背にして駅があるので、函館は港街だと思って来られる方は、海が見えないと思うんですね。でも開港通りの方に向かって行くと潮風を感じたり、ウォーターフロントの方に行くと何となく海の感じがして、金森倉庫の方に着くとすぐ海が見える。ここはこれからも重点的に、やはり観光客ばかりじゃなく地域の人ももっと歩いていける様な方向で整備していただけるようなので、すごく楽しみにしています。

プロデュースについて、誰がどうするのかという前に、やはり行政と地域でできることを、この懇話会の中でも形成していければいいのではないかと思います。

今、プロデュースと言っている意味としては、こういう風にプロデュースした方がいい、それが属人的なものかはわかりませんが、まさに構想とはそういうものだと思っていて、今の緑化に関するお話でも、通過ポイントにおくべきものと回遊ポイントにおくべきもの、それぞれ質が違うということをしっかり意識してほしい、ということは、折谷さんのご提言で十分報告書の中に書けるなと思いました。高田さん、パターンランゲージってこういうことですよ。

【高田委員】

プロデュースという話は非常に重要だと思います。例えば、旭川には非常に有名な庭園家、庭を作るといえば上野さん、という女性がおられます。旭川は家具の町として着実に地位を築きつつありますし、一方でデザインとしても知名度を上げようと官民一体になって努力している実績があります。その中で行政も理解を示し、その造園家に対してかなりの部分で権限を与えているんだと思うんです。そうした互いの信頼関係の中で上手な街づくり、都市景観の形成がなされてきていると思っています。プロデュースということは、一つの主張を選ぶのではなく、そこに時代背景だったり様々なことを加味しながら決定していく。デザイナーというのは、外から見ているよりもはるかに多い情報を処理しながら最終的なデザインを決定していますので、大きな部分を委ねていく。函館にも委ねられる人材というのはたくさんいるはずですよ。そうした人達をもっと前面に押し出して行く。行政は、それをサポートしていくというようなシステムといいますか組織が生まれていくと、非常に豊かな、デザイン性の高い、という言葉が実現できるプロデュースが可能なのではないかと思います。

つまり、全体的なコンセプトと、地域のコンセプトや通りのコンセプトが共有されていく基盤を作れる組織なのか人なのか機能なのか、そこは構想の段階なの

で誰がどうするということまで言及する必要はないかとは思いますが、必要だと思っています。もう皆が一生懸命やっている訳ですが、それがかみ合わない部分が出てくるというのはちょっとまずいなということですよ。

実は、美しい街づくりの構想を検討していた時に、市長にそれをやってほしい、あなたがアートディレクターですよ、といった話も出ました。市長からは、そういうことではなく皆さんで十分に話し合ってください、ということでしたが。僕は、市長がこういう構想にしたいと引っ張っておりますので、それを実現するため市の各部署の方が、従来は緑化政策などとすごく陳腐な言葉だったのを、ガーデンシティってことで考え始めると非常に新鮮で、80%の整備という話もありましたけど、そういう基盤がないと新たに何か作ろうという状態にないわけです。十分に既存の資源を活用しながら、もっと質を高めていきたいという構想を考えているのだと私は感じています。

【木村座長】

今、開港通りを含めた駅前・西部地区の話をし少ししましたが、一通り各地域についても話をしておきたいので、次は本町五稜郭エリアです。

五稜郭エリアは、奉行所と五稜郭周辺に潤沢な緑があって、それに繋がる街路がいくつかあり、道道五稜郭公園線も電線が既に地中化されていて本当はすごく整備されている。これは本当に大変だったと思うんですが、北海道が高品質な通りを作ったことで、あの五稜郭まで誘ってくれる設えがあるんです。本当はそこが軸になって、いろいろな道路も追いかけるように整備されていくべきだと思います。また、千代台公園も大きなスポーツ施設として、緑被もかなりの状態になっていて、本当は繋がりをもってここも考えなくてはいけないところなんですけど、どうでしょうか。

回遊という話で考えていきたいのですが、菊池委員に公園としての話を伺いたい。

【菊池委員】

私も住んでる所が梁川地区なので、五稜郭の辺りはよく子供を連れて散歩に行きます。私の家の近くには交通公園がありますが、公園の数が少ないですね。五稜郭公園や千代台公園にも行ったりはしますが、距離はそんなにありませんが歩道がでこぼこしているんです。私の主人はジョギングをしに五稜郭公園や千代台公園まで行ったりしますが、そこまで歩きたくない、車で行きたい、と言います。なぜかという、足首をひねったり、散策するにのにもベビーカーで行けば車輪を取られてしまうんです。公園に行きたくても行きにくい状況があります。

千代台公園も、中に入るためにちょっと回らないといけないですよ。そういう点もどうかとは思いますが。五稜郭公園も千代台公園も公園としては質の高い、特に五稜郭公園は気持ちのよい公園で、近隣の小学校や幼稚園でもその環境を楽しむ場でもあって、うちの子の幼稚園も結構五稜郭に行くんですが、先程木村先生もおっしゃってましたけど繋がりなんですよ。千代台公園と五稜郭公園の間は雑多な飲み屋があって、夜だとすごく楽しいところだと皆さんは言うんですが、私が公園に行くのは昼間なので、千代台公園で汗を流して五稜郭公園でちょっとゆっくりしようと思っても、2つの公園の間には本町公園しかないという状態で、さらに本町公園もちょっと入り組んだ場所にあるので見つけにくいし、周りも少し寂れた雰囲気を感じます。

繋がりとと言えば、五稜郭公園前の電停のところが地下道になっているんですね。私はすごく使いやすく、もう少しアピールすれば、交差点が多いので高齢者とかベビーカーとかそうした方達も使いやすい状況にできればと歩道も含めて思います。あと、五稜郭公園も千代台公園も桜の名所ですが、その間にグリーンベルトとまでは言わないですが植栽等があれば流れが生まれるのではないかと思います。

点と点という意味での観光資源・地域資源は豊かなんですが、そのパスというか繋がっていくところについて、函館は今後どうすべきかを考えなければいけない。歩道は広い所もありますが、それをどうにか活かせればと。植栽が低木だったりするんですが、広い道路は低木だとそのまま見過ごしてしまう。

【木村座長】

私も日常的に歩いている場所なので言いたい事はいっぱいあります。

五稜郭は、基本的に非常に豊かな都市公園、本当は史跡なのでそんなことは言っていられないんですが、市民の目線から言うと、五稜郭で走っている方がたくさんいます。菊池先生がおっしゃるように千代台公園とは繋がりがないので、この間をトレーニングウェア着て歩くのは街に合っていないなど。五稜郭には飲食街も張り付いてますし住宅街も混在していて、その中で梁川地区の亀田川周辺もそうなんですけど、すごく綺麗な緑がたくさんあって、住宅地も丹精した綺麗な庭がたくさんある。繋がりとと思うんです。

色々ありますが、一通り意見を出しておきたいので湯川エリアについて。

湯川エリアに関しては、議論する前になんですが、美しい街づくり検討会の時も非常に苦労した地域です。実はまず広い。地形の起伏などは面白いのですが、温泉街という特殊性があって繋がりがなかなか難しい。言葉としてはいろいろ出てきますが上手くいかない、という部分があることを踏まえた上で、どうしたらいいのでしょうか。

【高田委員】

五稜郭エリア、湯川エリア問わず、街の要所要所を繋げていくということが、今日の議論の中で一番キーワードになってきてると感じています。

私みたいな都市計画や建築系の人間から申し上げますと、これが良い事なのか悪い事なのかの判断は皆さんに委ねますが、日本ほど建築の都市デザインというか都市計画に関して条件が緩い国っていうのは珍しいです。景観的に先進国とされている、特にヨーロッパだと、非常に厳格に建物のファサードや高さなどを、物質的な条件というよりはデザイン的な側面から、統一感を持たせるように行政の政策によって誘導している部分が非常に強い。僕も西部地区の景観形成委員もやらせていただいておりますが、もっと踏み込んだガイドラインというのがあってもいいんじゃないか。それは逆にデザイナーの首を締める事にもなるんですが、例えばスカイラインは絶対ここに統一しましょうとか、建物の外壁は湯川に関しては漆喰を使いましょうとか、踏み込んだガイドラインがあってもいいのかなど。それが10年、20年後には、都市景観の連続性に役に立つと感じています。

もう一つは小さい話なんですが、都市景観を形成する中でストリートファニチャーというのは、小ささの割には非常に重要な物です。自分の事務所の前にも実験的にベンチをずっと出しているのですが、やはり、おじいちゃんおばあちゃん、果ては、最近、市の空き家対策でグリーンプラザの辺りの店舗がほとんど埋まっ

て駄菓子屋さんも出来ているんですが、そこに来る子供達が寄りどころにしてイスの周りで遊び出すんです。些細なことなんですけど、例えば一定間隔にベンチを置くと、ちょっと疲れたから腰をおろすかとか。逆に東京みたいな温かい地域では難しいんですね。浮浪者問題があるので、寝られるベンチは温かい地域では作れません。どうやってこんな痛い所に座るのかというイスしか東京の街中にはないんですが、ここは雪国ですから、非常に豊かなファニチャーのデザインが点在して連続していく、一定間隔で人が休める工夫をすることが可能だと思います。

もう一つ大事なのが看板です。今は、これ見よがしな看板は殆ど役に立たない世の中で、大体がインターネットでわかってしまいます。看板を見て入ってみようというものはほぼ稀で、もう少しその辺もコントロールしていく必要があると思います。例えば湯川なら看板を木製で作ってみるとか、その街区によって特質あるデザインコードみたいなものを、むしろ行政が主導して少し枠を作ってあげる方が何かいいんじゃないかなと思います。僕も、枠がある方がデザインしやすいなと思う時ありますし。もう少し厳しいというとな変ですが、その街に相応しい、より一歩踏み込んだガイドラインがあっていいのではないかと、一方で自分の首を締める覚悟で言わせていただきました。

【木村座長】

「たたき台」の後半の部分に、ガーデンシティ函館の実現に向けた主な実施事項の記載があり、前半のいくつかのイメージの話がありましたが、デザインコントロールについて、今回そうしたところまで言及していきますか。

【事務局】

どこまで議論が進んでどういうものが最終的に出来るか、最終形を我々もまだ見い出せていないので、皆さんで議論していただいたものを市としても受け止めながら、どこまで踏み込んでいけるかを考えていきたいと思っています。

【木村座長】

たたき台の冒頭に「デザイン性の高い」というキーワードがありますが、本質的に考えるとすごくいい言葉だと思っています。この「デザイン性の高い」という部分をいろいろな手法、コンセプトで考えて、いろいろなレイヤーで考えていく訳ですが、一方で、特に最近頑張ったなと思う事例は京都の景観で、ある地域の看板を一気にバリバリ取っていった。バリバリとはいえちゃんとルールに従ってやっていますが、それで私が驚いたのは京都ってこんな地味な町だったんだということなんです。日本の建物の多くは、シックな壁を選んでいて、何故か看板だけが非常に元気が良かったというか、実は取ってしまうとこんなに統一性のある美しい街なんだと。いろいろなシミュレーションをされる方がいて、実は地方都市も住宅メーカーの方が一生懸命色のコントロールをしているのですが、看板やデコボコしているものを取ってしまうと、とても綺麗なヨーロッパみたいな街になってしまう。デザインコントロールについて、皆さんどう思いますか。私としては、実はあまり賛成はしていないんですが、考えてもいいかなとは思いますが、古地先生どうですか。これは行政がかなり関与すべき話でもあるんですが。

【古地委員】

逆に木村先生がなぜデザインコントロールに慎重なのかお聞きしたいですね。

私の専門は政治学で、あまり都市計画は専門ではないのですが、高田さんがおっしゃっていた統一性、カナダではその統一性をかなり実践している部分があります。一方で、私は個人的には統一性が好きな方ですが、ただ日本の良さは、ごちゃごちゃしているカオス感が良いという方もいますので、その辺りが街によって変わってくるんだろうとは思っています。街の中でも地区によって、地区のキャラクターというのもアイデンティティでもあると思いますので、果たして大門が綺麗になることが大門らしいのか、とも思います。

ですから、全体として函館を考えた時に、いろいろな地区ではキャラクターが立っていても、何故か不思議に調和するということを目指していかなければならない。だからプロデュースという話も出てくると思うんですが、そういう点では行政が介入できるのであれば、やってみるというのも手だと思います。ただ、今まで試されたことがあるのか、逆にそれが出来ないような何かがあるのか。

日本の場合は、私の印象論ではありますが、民有地、私有地に対して手が出せない雰囲気があるのかなど。欧米であれば全体のことを考えてやっていく、公共の福祉と日本では言いますが、そこがちょっと権利感覚の違いがある。欧米だと市民として考え、自分の権利が多少侵害されたとしても、そこは街のため、地域のためだという考え方がありますが、日本だと権利を振りかざすと完全にエゴになってしまうところもある。そこを行政が上手く説得作業などを通じて踏み込めるのであれば、やってみる価値はあるんじゃないかと思えます。

【木村座長】

道路は基本的に公共であり、行政がガイドラインを決めてグイグイやっていくことが出来るんです。もちろんファサードの部分とか私有地であれば介入できないですが。

【安立委員】

例として思い出したのが、江差のいにしえ街道です。住民から見てどうかというのはわかりませんが、私も函館にとっては元旅人で、今は観光資源として売り込むために何が効果的かを考えると、ある象徴的な通りが出来るということは、函館をよく知らない人から見ても一つのイメージが強くなります。

江差に関しては、人工的に作られた通りだという意見や批判もあったと思いますが、あのように入れば魅力的な店が集まってきて、住民にとっても素敵なパン屋さんが出来たりカフェが出来たりと、評価が上がっています。外側からの規制で作られた街であっても魅力的な店さえ来れば、そこは自分達の快適な生活空間になります。あの通りにお祭りの山車が通るという風景は、写真を撮る方とか全国の観光ビューローの方が見れば非常に魅力的なものになる。ある程度規制して理想形から入って作ったものでも、実がついてくれば成功するという良い例ですね。

同じ通りですが、春には地域の方から提供された雛人形を飾っていて、イメージ作りが非常に上手だなと思えます。その中に中村家とか昔からある本物の歴史資源を上手く取り込んだ街づくりをしており、あのようないかが思えながら聞いていました。

【折谷委員】

デザインについてはありませんが、函館駅前の駐車場は函館市の所管だと思いますが、ロワジールホテル側のスペースは皆さんバックで停めているんですが、歩道側で私達が活動しているときにもバックで止められて、ビックリする部分があるんです。ちょうど花壇の位置と車の排気ガスとが一緒に、花が成長してきた時に排気ガスがかかるんです。函館市民の景観が綺麗になるのはいいのですが、花に対する函館の文化度というか、歩道側に花がある場合は駐車場の片側を前から停めることにすれば、函館の花に対する文化度が高いなと観光客や訪れた皆さんに伝わっていくのではないかなと。反対側の駐車場は、車椅子用の駐車スペースがあってすぐ歩道になっているので、花壇はないんです。ロワジールホテル側だけでも前から停めることがもし出来れば検討していただきたいと思いました。

【木村座長】

法的にとか条例とかでコントロールしていることと同じ話で、そこにサインがあったり、自然にそうしてしまうような作り、設えが必要だということですよ。設えを変えることは人の気持ちも変わってくるという話だと思っています。

道路の話になるとハードウェアのようで、設えとなれば部屋のお話かなと思われそうですが、僕は設えとって、それをちゃんと考えるようになってほしいなど。そうした支度をしてあげる設えを作ることの中に、サインが入ってきたり空間のあり方を変えるだけで、そうやっていくといいですよ。

【折谷委員】

すぐ実現出来なくても、時間がかかっても、そこに住んでいる人の意識も変わってくると思うんです。そうなればいいなと思ひまして発言させて頂きました。

【木村座長】

僕は趣味でお花をやっていますが、床の間がないと花を生けても全然生きてこない。私の家には床の間がないのでいつも不満があるんですけど、ただ、玄関にお花を置くと、それまでごちゃごちゃしていた玄関が綺麗になった感じがします。これまで話しているポイントの中でコントロールするということ、良いデザインをおいていくとコントロール出来てしまうんです。法規制や条例でやっていくという方法もありますが、道路はある規格に則って整備しているので、気になるのは、歩いてストレスがないような道路の造り、回遊性を確保するために時々ちゃんと休める場所があったり溜まれる場所があるとか、そこに座ると周りに一定の美しい空間が広がっていて、というようなことだと思うんです。

パターンランゲージという専門用語があります。先ほど僕が法規制とか行政が介入することに対して違和感があるとお話した背景ですが、実はこのパターンランゲージできちんと考えれば、いろいろなことをしなくても、今の折谷さんの話ですが、自然に、設えがちゃんとしてると皆そうになってしまう、という話だと理解しているんです。

今のお話を受けて、例えば回遊性を確保して留まるということを経路の中で実現していくために、先ほど具体的にファニチャーの話が出ていましたが、高田さんのファニチャーは上に芝生張ってあるんですよ。

【高田委員】

張っています。先ほどの発言も言葉足らずだったかもしれませんが。何かルールを作るということは、本当にがんじがらめにするということではなく、今現在のルールは非常に表面的な部分でしか物事を決められていないと、ずっと違和感を持っているんです。それで僕は委員を辞めずに僕が活着ている間に絶対良いものに変えてやろうって、虎視眈々と5年10年やるぞ、って思っているんです。

木村座長からも言われたように、設えと言いますかデザインの骨みたいなものがあるんです。例えば、様式とか表立ってみえてくるものに、それは時代と共に移り変わるので今の時代のものを率先して取り入れていくべき部分も当然多いと思いますが、都市デザインにも骨格のようなものがあります。それを皆で共有していく、表面的にがんじがらめにするのではなく、骨になる部分、生け花の世界でも流儀があると思うんですが、そういうところをしっかりと見定めながらデザインコードというものを、まとめていきたいという思いがあります。

そこを取り違えば本当に表層的ながんじがらめのルールにしかありませんし、パターンランゲージに代表されるように、少しずつ違うものでも骨格だけは共通していて、表だって見えてくるものではないけれど共感というか、全く何も考えずに作るよりは、両隣のことを考えながら自分の家はこう作ろうとか、自分の店舗をこう作ろうかなというようなことを、市民の共通認識として5年後10年後も持っていたらけるような我々の取り組みが、非常に重要なんじゃないかと思いました。

決してがんじがらめにするということではなく、大事な部分は皆さん共通に持っている街になってくれると、街並みの連続性にも繋がっていくとは思っています。僕みたいに人工芝を張った椅子なども「なんだこりゃ」って喜んでくれる子供達もいたりしますし、流行ってくればそれが連続するんですが、力不足で大ブームになる事はまだありません。でもブームを起こすように頑張りたいと思います。

【菊池委員】

高田委員の話を受けて、ガーデンシティ函館っていうのはメインのタイトルでいいと思うのですが、デザインの骨格、コンセプトの骨格となるとサブタイトルというか、本来のガーデンシティ函館を受けて、函館がこうなりたいっていうコンセプト、それを共通認識にしてそこから肉付けし、派生していくというのが必要なのかなと思います。

ガーデンシティ函館の実現を目指してという冊子の中でも、それぞれのエリアのイメージは、これまでお話された中でも皆さんそれぞれ持っていると思いますが、函館をどうしていきたいのか、という中心の認識というのをまず掴んでからなのかなと感じました。何か白紙に戻してしまっって申し訳ないんですが。

【木村座長】

面白いですね。菊池先生にご指摘頂いた点もそうなんですが、多分今の菊池先生の指摘は、2ページとか3ページあたりの項目で述べるべきことなんですね。現状では具体的なことを書きすぎなのかもしれないですね。基本方針と重点推進期間の間に、もう一つ理念、理念と書いていますが方針と施策という具体的なものしかなくて、少しそこに書き込めればという気はします。

先ほどから何回か出ている、骨格になっているような、こうなったらいいよねというものですが、あと2回の懇話会の中でいろいろな意見を頂戴しながら、そ

こを頭の隅に入れていただいて、たたき台の中に書き込めればいいなと思います。

ただ、たたき台の中で各エリアごとに対象事業をABCで例示したのですが、例えば、五稜郭電停から五稜郭公園の誘導というのがあって、その下には映画館・美術館と連動したイベントがとか、歩いて面白い裏道だとか、立ち止まりたくなる場所、これは今ずっと議論してきた事ですが、「たたき台」に記述されています。こうしたことまで比較的考えて作っているつもりですが、やはり最初の議論の入口になる部分、たたき台の2～3ページについて、前回今回も含めて議論が不足しているかなっという感じがします。これは次回の宿題とさせていただきます。皆さんも頭の隅に入れていただいて、次回以降で具体的なご発言を頂戴しながら見えてくるような感じではおります。

少し具体的な部分も見たいので、このあと事務局から話があると思いますが、次回は、開港通りについて、現地に行って、机上の空論ではなくて実際に肌ざわりとか匂いとか空気の流れも感じながら考える、という時間を作りたいと思っています。