

第7回 松江駅前デザイン会議 議事録

1 日時 令和7年8月27日(水) 9時30分～11時00分

2 場所 松江商工会議所 3F 議員談話室

3 出席者

(1) 委員 (9名出席、3名欠席)

田部長右衛門会長

伊藤知恵委員

星憲太郎委員

桑垣宏二委員

今岡幸延委員

細田智久委員

石本彰委員

田中良和委員

和田昇司委員

(2) 事務局

松江商工会議所まちづくり推進部 井原部長、藤原副部長

松江市まちづくり部 松岡政策監 陶山次長、道橋まちづくり推進室長

奈良井主幹、吉田副主任、柿田主任主事

※藻谷浩介アドバイザーは欠席

4 次第

議題：「松江駅前デザイン案の作成」について

1. 会長挨拶

2. 松江駅前デザイン案の作成について

3. その他

5 会議資料

・資料1 「松江駅前デザイン体系整理表(案)」

・資料2 「松江駅前デザイン(案)」

6 事務局連絡先

松江商工会議所まちづくり推進部(電話 0852-32-0504)

松江市まちづくり部都市政策課まちづくり推進室(電話 0852-55-8118)

第7回 松江駅前デザイン会議 議事録

発言者	議 事
井原（事務局）	只今から第7回松江駅前デザイン会議を開催をする。 開会にあたり田部会長よりご挨拶を申し上げる。
田部会長	みなさんおはようございます。本日は大変お忙しいところ、この会にご出席をいただきまして本当にありがとうございます。 去年からの進捗など、すべてはお金が伴う話であり、調整を含めて時間がかかっている。秋口には全体案としてまとめて答申したい。委員の皆様には忌憚のないご意見を賜りたい。どうぞよろしくお願い申し上げます。
井原（事務局）	本日は鷗鷗委員、中尾委員、松浦委員及びアドバイザーの藻谷様にご欠席。今回の会議より委員としてご参加いただく日本政策投資銀行松江事務所の星様。
星委員	ご紹介いただきました日本政策投資銀行の星でございます。よろしくお願いいたします。
井原（事務局）	もうお一方、山陰合同銀行の田中様。
田中委員	みなさんおはようございます。田中でございます。どうぞよろしくお願いいたします。
井原（事務局）	本日は松江駅前デザイン案を議題とする。本日も公開会議として開催する。本日の資料は、資料1、2。それではこれより議事に入る。進行を田部会長にお願いする。
田部会長	では、皆様よろしくお願いいたします。まず事務局より松江テルサを存続する場合も含めたデザインの作成について説明する。新しい委員さんもいるため、去年の話も少し交えながら説明をお願いする。
道橋（事務局）	事務局から資料の説明と1点ご報告する。 (資料の説明) 資料1と2は、昨年の12月に成案とした松江テルサを撤去するパターンのデザイン案。資料1の体系整理表は、左側にこの松江駅前デザインの基本理念「人々が憩い集う松江の顔・玄関」、この基本理念をかなえるための機能ごとの基本方針というものを議論し積み上げてきた。また、市民アンケート、ニーズ等も踏まえ、4色の基本方針を実現していくための実施方針を中段に12項目整理し、それぞれの基本方針の色ごとに線で結んで体系を整理している。右側には実施方針の説明書きを整理している。これを駅前周辺の地形に落とし込んだものが資料2。デザイン会議は一昨年の12月から開始し、会議では委員の皆様が共通して、駅北口に降り立った時に北側の水辺に向かって人を歩かせることが一番重要という議論があったため、①駅から北方向への導線づくり、あわせて②駅前を見通せる空間づくり、それに付随し④駅前広場の整備という、一連北側に向けて歩いて行かせるという実施方針をデザインでレイアウトしている。④は、現状タクシーの乗降場待機場であり、タク

シー乗降場は南側に集約し、南口の市営駐車場や送迎スペース、駅南口の西側市道を有効活用しながらタクシー乗降場、駐車場、送迎スペースを再編するゾーニングをしている。⑤バスターミナルの再編は、デザイン会議の中でも現状のバスターミナルは手狭であること、バスターミナルに入れない高速バスの乗降場があることから、バスターミナルの再編拡充がマストという議論があり⑤をゾーニングしている。⑤は、資料の四角囲いの松江テルサが立地している。議論の成果をかなえるため、テルサの場所をバスターミナルの再編に使うためやむを得ず撤去するという案に至っている。③一畑百貨店の跡地は、市民ニーズの高い魅力的なお店や生鮮食品を扱うお店など、商業機能、公益機能など多様な機能を兼ね備えた複合ビルをこの位置にゾーニングした。この③、④、⑤、⑥の地権者は島根県さま、JR さま、松江市、③は一畑さまの4者の土地であり現実可能な範囲と考えゾーニングしている。本日以降の検討内容は、四角囲いで囲っている松江テルサを存続した場合にゾーニングをどのようにするかが議論のポイント。体系整理表の左側の基本理念、基本方針は、今までの議論で積み上げた理念であり不変的なデザインの根幹。資料2のレイアウト変更、資料1の実施方針や概要に修正等が必要ではないかというのが事務局の認識。

(報告)

1点ご報告する。デザイン案を昨年8月に公表し、意見募集等を行ったところ、松江市議会からテルサの取扱いに関する意見を多数いただいたため、昨年12月のデザイン会議でテルサを撤去する案だけではなく共存するパターンのデザインを作ったかどうかと発議があった。また、これまで市議会からいただいた意見をご報告する旨を前回会議で申し上げていたため、ここで市議会からいただいた意見を報告する。

市議会の意見の中身は、松江テルサを上手く活用する、狭い駅前空間を上手く活用する、駅南側を有効に活用する3項目の意見だった。より具体的には、テルサの活用は、テルサを高層ビルに増築し上層階に一流ホテルを誘致すべき、2～5階はホテルのフロント、貸しオフィス、最上階には松江が一望できるレストランを設置してはどうか。テルサの骨組み鉄骨は残して解体し、活用してはどうか。駅前空間の活用は、現行のバスターミナルの一部に2階建てのにぎわい広場を建設してはどうか。おそらくペデストリアンデッキのこと。松江駅前が狭いため、空間や上空をうまく利用すべき。駅南側の活用は、駅南側の用地を買収しバスターミナルを集約すべき。今後の活用も見据え南側用地を買収すべき。南側用地を一部取得し南口にバス路線を確保すべきという用地買収の意見だった。更には、駅南の駐車場整備が望まれるというご意見があった。これらの意見は、令和2年2月から令和6年11月までの本会議及び特別委員会が出された意見であり、3人の議員からいただいた意見である。事務局からの説明は以上。

- 田部会長 ありがとうございます。それでは、新しい委員さんもいらっしゃるため、これまでの議論を少し振り返る。松江駅という中心地の駅を活用し東西南北にうまく人が流れていく、ここに人が集まりそれが流れていくことが重要。現状のバスターミナルは、入れるバス会社が少なく、一部の新興観光バスが駅に乗り入れできていないため、雨天時等は乗客の方が困られるのではないか、国際文化観光都市松江にふさわしくない。タクシーは南口に集約し、広場として活用したらどうか。西側導線は、いわゆるアベック通りの高架下をうまく活用し、天神、白潟に向けた流れをつくったらどうか。東は複合ビルがどうなるかは置いておいて、イオンの方に向かう人たちの導線、北東導線はスサノオマジックの本拠地アリーナである総合体育館周辺に向けての導線をつくったらどうか。北側は大橋川沿いの橋の架け替えや大橋川の拡張工事という東西南北の導線をつくっていく。市議会からのご意見も踏まえてテルサを残す形で、利便性または国際文化観光都市としての松江の位置づけを踏まえてご意見をいただきたい。
- 田中委員 過去の経緯がよくわかっていないため、不適切な発言もご容赦いただきたい。テルサを残すという前提であれば当然面積が減少するなか、必要な施設を確保するため、例えば上に階層を持つとか地下を使うことも検討すべきではないか。冒頭に会長がおっしゃったように費用面の問題も踏まえて検討すべきではないか。
- 田部会長 前回の議論で地下駐車場・歩行空間について議論したが、バスや一般車両にとって非常に狭く使い勝手が悪い機械式駐車場であり、歩行空間も手を入れると非常に大変で、活用が難しいというのが去年の結論だった。空間を上、いわゆるペデストリアンデッキだと思うが。和田さん、どこかの駅のペデストリアンデッキの事例を伺いたい
- 和田委員 ペデストリアンデッキの大きな目的としては、導線を新たに作っていくこと。当然デッキから目的地があるということ、ビルとビルを渡りながら導線をまとめていくということ。その反面、非常に導線が複雑化する。導線の複雑化は歩行者導線をしっかりつくりウォークアブルなまちをつくっていくことに反する動きになる可能性がある。また、上に広場を作ると、そこへのアプローチが必要。岡山はタクシーを2階に置いているが、タクシーを2階に上げるまでかなり長いアプローチを要している。松江駅のあの広さの中では非常に難しいと感じる。
- 田部会長 思ったより松江駅は狭い。ペデストリアンデッキを作った場合、複合ビルやテルサに2階の入り口を作る設計をしないとイケない。お金があれば考えられる話だが。お金がないと言うと身もふたもない。お金は置いておいて、どういうふうにしたらいいかを委員さんからご意見を賜りたい。
- 細田委員 第1回会議から委員をやっているが、みなさんが合意されたのは、北側に歩いて行けるようなスペースが一番大切ということだった。現状のバスターミ

ナルは西側からテルサの前まで一体のロータリーになっているが、その中央に歩行スペースを作り、要は第1ターミナルと第2ターミナルのように小回りのターミナルとする。それができるのか、効率的に運用できるのかを検討してはどうか。広場は我慢しないといけなくなるが。

田部会長 今の先生のお話は、駅前に様々な人が集まる駅前広場になってほしいという去年の答申の広場をあきらめる話になるが。

細田委員 金沢のように中央通路が導線と広場を兼用した形で、広い広場は少し我慢し、両サイドにバスを分けるというのも考え方としてはあるのではないか。

田部会長 金沢の駅前は広く、鼓門から屋根がかかっている。松江は狭いが。

細田委員 たまたま昨日、一昨日と行っていた豊橋市はペDESTリアンデッキを作っていて駅の構造が2階から出入りするもの。松江でペDESTリアンデッキを作る場合、駅舎自体を改修することになり、また、駅前大通りを渡って行くことでペDESTリアンデッキの導線の効果が出るため、駅前の前面道路を超えて更に北に行かないといけない。これはかなりの調整が必要になる。

田部会長 去年の議論の中では、人が上に上がる、地下に降りるとするのは非常に難しい導線で、人は下にも上にも行きたくない、地上からまっすぐ北に歩かせる導線を作ろうというのが去年の議論。これは藻谷さんからの提案でもあり、人が上に上がる、地下に降りるとするのは非常に活動率が下がるとのことだった。

田中委員 駅前広場をせばめるということだが、過去の議論での広場の活用方法は資料1に書いてある以外で、こういうイベントで使おうとかもし議論あったのであれば教えていただきたい。

田部会長 広場を作る場合は屋根をかけた方がいいという話があった。これもお金がかかる話だが。デザイン会議で長崎を見てきたが、長崎の場合は駅前ビルのところからうまく屋根をかけて広場にしていた。そこでいろいろなまちのイベントに使われていた。近年の夏の日差しの中で屋根も何もないと使いづらい。屋根があればイベントや企画がいろいろと考えられる。

星委員 既にご意見が出ているかもしれないが。私は7月にこちらに赴任してきた。その前にいた仙台の仙台駅前はペDESTリアンデッキがある。仙台駅は線路が地上1階で改札が2階、新幹線は4階や5階にある。ペDESTリアンデッキがあることで、2階から改札を降りてまっすぐ周辺の商業ビルに歩いて行けるというメリットはあった。松江市に着任する時も電車で来たが、松江駅前は改札を降りたら地上のため、地上から上がり下がりしないでどう歩いて行くかを考えた方が実際に歩く人間からすると利便性が高いはず。そういう意味でも、現状の地下にもぐっていかないといいけないというのは、北に歩いて行く自然な流れはあまりない。私は来たばかりの時は地下道があることもわからなかった。多くのみなさんが西の方に歩いて行く導線はなんとなくある。北や東は、ご存知の方はイオンに行くために東に行くかもしれないが、

田部会長

そちらの導線はわかりにくく行きにくい部分もある。例えば、電車で松江に来て、そこから更にバスで動く場合、バスターミナルが通りやすく乗り降りしにくい部分は何かしら手を加える方向で考えた方がいいと思う。今の状態の課題は何か、北の方に歩いて行かせるにはどういう構造にしたらいいか。バスの乗り降りは、目的地に行かれる方の利便性や行ってみようと思ってもらえる仕組みづくりが今回の中でも必要なことではないか。

おっしゃるとおり。今は北側に特定の目的地がない。伊勢宮の方に行くお店はあるが、北側にはない。大橋川の護岸工事が終わって拡張した時に、川沿いのところをどう整備していくかについて去年も議論があった。例えば、船着き場を見えるところに作り松江城まで船で行けるようにするとか。川沿いは国交省さんの管轄で、大橋川の改修との兼ね合いもある。川沿いに永久構築物をつくるのは難しいが、コンテナやトレーラーハウス、フードトラック的なものにぎわいを作ったらどうかなど。北側に歩かせる工夫は当然必要だと思う。これは別議論だと思うが、川沿いの整備はセットでやらないといけない。

市議会からのご意見に対して、テルサを高層ビルに増築して一流ホテルというのは、増築は無理ではないか。テルサは前面がガラスの吹き抜けになっていて、構造的に弱い。あのまま増築して上にホテルを建てるくらいなら、複合ビルにホテルを引っ張った方がいい。厳しいと思う。鉄骨を残して解体して活用を考えることも、それなら違う方法があると思った。これは私の主観。ペDESTリアンデッキは各地で作っているが、どういう座組みや仕組みなのか。国の予算か。

和田委員

ペDESTリアンデッキはほぼ都市開発。道路もおそらく都市開発で作られる。道路は市道などの位置づけになっていると思う。

田部会長

予算は国の予算と地元と JR さんが出し合うという感じか。

和田委員

弊社は出さないと思うが、市道として位置づければ資金は市が調達することになると思う。

ペDESTリアンデッキはビル等に繋いで導線を作っていくが、松江の場合はビルを繋ぐことができにくいためただの歩道橋になる。

田部会長

都市開発として、駅前もテルサも複合ビルなども全部トータルで一体的にデザインする必要がある。例えば、新幹線が来るのでホームを増やさないといいけないとか、そういう話の中でペDESTリアンデッキをつくる話になる。

和田委員

導線を双方向にばらさないと歩道が非常に混雑するとか、そういう時によく使われる手法。松江の場合は、すごい人が駅前に滞留するということはないと思うので、やはり地上を歩くというのが筋。

田部会長

水戸市の水戸駅の前も大きいペDESTリアンデッキがあり、2階構造になっている。完全に上に全部の導線ができていて、私が行った時はそこにイベントやいろいろな飲食店があり、周辺にホテルやいろいろなものがあり、全部

	デッキから入れるようになっていた。かなり大規模な一体都市開発という形だった。広島駅はペDESTリアンデッキはないのか。2階に通路的なものがあった気がするが。
和田委員	駅自体が2階にあり、そこから全部つないでいる。ペDESTリアンデッキというか、同じようなものはある。
田部会長	広島駅も2階から降りて行く感じで、最初からベースが2階。賑わい施設をトータルでやらないといけない。確かに空間の上空や地下を使うというのは道理ではあるが、大仕掛けのやり方をしないといけないと感じる。
和田委員	バスのロータリーが手狭であることについて、両側に少し拡幅したり、バス駐車場の置き方を工夫すると若干乗り入れられるバスの数は増えるはず。こういう時には、それぞれの駐車場を使う頻度について統計を取り、使用する時間帯が重ならないように整理することも必要になってくる。これらを整理すると若干の調整はできるはず。少しコンパクトになるとしても広場を含めて導線をつくっていくことは非常に大事だと思う。
田部会長	観光案内所はあまり使っていない印象がある。あそこに観光は少し違う。例えば、一畑の前の通路を削るとか、周辺の歩道のところを削るとか、焼け石に水かもしれないが。新興バスを駅前に入れれば、必然的に駅前広場はあきらめざるを得ないかもしれない。新しい委員さんへのお話だが、デザイン会議は長崎に視察に行ってきた。新幹線が来るとか、新しい電車の路線もできるとか、そういうプラス要素の発奮材料がないと、なかなか行政も国も動きづらい。長崎は新幹線が来るということで、大変な盛り上がり。JRさんも行政も県も頑張る、それに伴い県庁も県警本部も移すというやり方だった。いわゆる気運の醸成という意味で松江は非常に欠いてる。なぜかという、デパートがつぶれたから駅前の再開発を議論しているという、スタート地点のマイナス要素を何とかトントン位まで持って行こうというのが、我々デザイン会議が去年からずっと議論してきたこと。
細田委員	バスの回り方や停留所の付け方を検討しながら、不必要なスペースを広場等に使う。難しい検討ではあるが、精緻に計画していけばスペースは生み出していけるのではないかな。
田部会長	多少考えられる余地はあるか、松江市さん。
陶山（事務局）	地下駐車場の入り口が平面的な検討のネックになっているので、入り口をなんとかやめてしまうと自由度は高まると思う。
田部会長	ここは屋根があるが何か。
石本委員	そこは観光案内所がある。
陶山（事務局）	観光案内所は屋根の中に建物があるという構造になっている。要は二重に屋根があり、建物は後付けされたもの。
田部会長	観光案内所の辺りを広場的に活用するのはありかもしれない。いずれにしても南側にタクシーを集約すればスペースが空く。細田先生が言われた第1バ

田中委員
田部会長

スターミナルと第2ターミナルのような活用。あまり活用されているふうではない観光案内所を広場としてうまく活用できれば。一言で言うと夢がないが。

北側に行く人の歩き方は、渡り方のイメージはなにかあるのか。

デザイン会議より前にもいろいろと議論があったが、いまはトーンダウンしている。

市議会のご意見の南側に用地を取得し活用するというのは、南側の用地は現状使える土地としては駐車場があるが、その他の部分は民間用地であり、その買収の交渉をしてるわけでは全くない。今後南側に用地を取得し活用というのは当然考える必要はあるが、それにはかなりの時間を要する。鳥取駅南側のようにJRさんがある程度持っていらっしゃる土地であればいろんな活用はできると思うが、現状はない。思ったより松江駅は東西南北に狭い。伊藤さん何かご意見はないか。

伊藤委員

ものごころがついた時から松江駅の外観が全然変わっていない。もっと素敵な外観になるといいと前から思っていた。県庁所在地の玄関口なので、旅をされた方が松江に降り立った時や帰る時に、ああ来たなと感じるデザインに外観が変わるといいと思う。テルサの使い方は、高速バスが松江駅に集約されるとしたら、東京や大阪などのウィラーなどの待合室がとてもきれいで松江もそうになってほしい。高速バスは時間が遅れて来ることもあり、予定時間より早めに来ていつ到着するのかわからずにずっと待っていることもある。今は夏がすごく暑いので、陽ざしを避ける場所があったほうがいいし、よその駅はちょっとしたお土産物屋さんもあったりする。バスに乗る前に買い物したり、待ち時間をつぶせて、観光案内所の機能とバスが来る時間がわかる、そういう待合室ができるといいと思います。

田部会長

観光案内所は、昔は必要だったが今はみんなスマホで調べるので不要になってきている。長崎も大きな案内所があったが、ほぼ誰もいなかった。観光案内は、今風なやり方もあるはず。外観に関してはJRさん。米子を直されたばかりで難しいとは思いますが。

今日は、テルサを存続とする案について、築25年の建物を壊すのはもったいないというのが議論の出発点。テルサを存続した場合は、今の現状のバスターミナルやタクシー部分を再編する。地下への入り口は検討が必要だが、いづれにしてもタクシーは南側に集約する方向性は悪くない。タクシーを南側に集約し広場にして、観光案内所の屋根がかかっている部分も活用する。とても夢がないプランだが。

田中委員

ご参考までにJRさんにお聞きしたい。JRさんの建物とそれ以外のスペースとは誰が見ても区切りがわかる。JRさんの駅の出たところの屋根の人が歩く通路をうまく活用することができれば、イベントスペース等として狭いエリアを活用できる可能性があると思う。そういうのは物理的に難しかったりす

るものか。

和田委員 駅前広場の地権者である島根県とＪＲとで結んでいる駅前広場の活用協定がある。島根県さんとＪＲの用地を一緒に広場として作っている。使用方法是制限があるが、協定を若干触りながら利活用していくことは可能で、全くゼロではない。バス停の前の歩道も我々の用地があるが、広場は一体として見えている。

田中委員 駅舎前の通路は幅が広く屋根もあるので、広場的な見せ方をできるということ。

和田委員 ただ、絶対的な通路幅は必要なので、通路幅を確保しながら工夫していくことになる。

田部会長 駅舎の屋根下は柱がいっぱい出ている気がするが、どうだったか。観光案内所のあたり。

田中委員 ＪＲさんの屋根に、屋根をかぶせる・つぎ足すなど、一体感のある屋根があれば広場的に使えるのではないか。

田部会長 使い勝手は悪そう。正直このスペースでたいしたことはできない。屋根の下を使わせていただけるのであればいろいろ企画はできる。他にも無駄なスペースがあり、面積は狭いがやりようはある。タクシーは南側に集約し、テルサは残し、バスターミナルや通路は少し拡張する。このような内容であれば松江市さんとしては考え得るか。ＪＲさんと県とも協議が必要と思うが。公約しろというわけではない、「考え得る」のかどうか意見をお願いします。

石本委員 駅に必要なバスの機能等を配置した中での案であり、十分に検討する余地がある。当然、市だけの財源ではできない。国の財源を引っ張り向かっていく必要がある。

田部会長 私は６年も会頭をやっていて、何度も国に対していろいろな要望をやってきた。国はつまらない企画にはお金を出してくれない。革新的、新しい分野、イノベーションを起こすような企画にはのっかってくる。このことは、みなさんも含みおきをいただきたい。使える補助金があれば活用したい。今岡委員さんにご意見いただけるか。

今岡委員 現状の北側タクシー乗場は活用されていない印象であるため、ここを広場として活用していくのはありだと思う。

田部会長 南口のＪＲ駅舎ぎわの西側市道をタクシー待機場として活用できるのではないかがというのが去年の話。タクシーを南側に集約することはできている。駐車場をどうするかというのはあるが、工夫すれば車の待機場所は確保できるのではないか。実に夢のない話だが、現実路線。

我々が議論している間も観光客の方はいらっしゃる。この秋から朝ドラ「ばけげん」も始まることで注目度が高まり、これから松江に来られる方やインバウンドの外国人の方々は多くなると思う。そのみなさんの利便性を高めていくことは急務。バスで松江に来て、駅から離れた道路にほっぽり出された

桑垣委員

ら、土地勘のない方はそこからどこに行ったらいいのかわからない。この地域は、ウーバーやゴーも呼べない。インバウンドや観光に対して非常に脆弱。すると、もう2度と松江には来ないという話になってしまう。

最後に桑垣さんご意見願います。

今日議論した内容で、観光案内所周辺の活用も含めた形で、一度案を考えてみるのはありだと思う。

バスを第1レーンと第2レーンに分ける案は、バス利用者からするとわかりにくい可能性がある。観光案内所周辺の活用、高速バスを入れるとどうなるかを検討し、タクシー乗り場のところを広場として活用するというのも一つの案として考えられるのではないか。

田部会長

バスを待つ場所、座る場所というのが必要だと思う。テルサを存続させた場合には、テルサの中にしっかりとしたバスの待合機能を持たせる必要がある。

桑垣委員

ただ待つスペースだけではなく、広島のように何時何分にどのバスが発着するのかわかる電光掲示板など、そのような機能を加えないと利便性にならない。また、待合所から乗り場が遠いのも利便性の向上につながらない。利便性向上のため、施設の配置やどういうものが必要かしっかりと検討する必要がある。

田部会長

今日の議論をまとめる。

テルサ存続を前提とした場合には、現状のバスターミナルを含めた広場の再編、現状のタクシー乗降場の活用、観光案内所の屋根下の活用、駅舎屋根下を広場として活用、タクシーは南側に集約、テルサ内に電光掲示板や待合機能を整備する、これらをセットでトータルでやる。これをやった上で、我々としては当初からの答申である東西南北への導線に直結しない案となれば問題があると思う。そのため、整備を第1段階→第2段階→第3段階と段階的にすすめていくことも考えてはどうか。デザイン会議は、計画を作る会議ではなく、市民のみなさんを代表する委員のみなさんと、市民アンケート等からの意見により素案を提出する会議。複合ビルの話もどうなるかわからない。1年や2年でどうこうなる話ではない、息の長い話。

細田委員

このテルサ存続の案がまず第1期、テルサが老朽化した時を第2期として考える。第1期は、まずは駅北口東側を公園化して…のような建付けも可能。

田部会長

今日の議論を松江市さんで整理していただきたい。

東西南北の導線は、北導線は大橋川の拡張工事との兼ね合いや国交省さんとの協議が必要、東はこの複合ビルにかかっていると思う。西導線は松江市さんがいろいろと進めていらっしゃるが、アベック通りの方に新しいお店ができてきていて進んでいると思う。南側は民有地が多いので、これからかなと思う。議題は以上。

道橋（事務局）

先ほどまとめていただいた内容を含め、素案を何案か事務局の方で作成し、次回会議でお示し再度ご議論いただきたいがよいか。

	(一同賛成)
井原（事務局）	次回は、10 月の中下旬に開催予定。以上をもって、第 7 回の松江駅前デザイン会議を終了とする。
