

第5回 松江駅前デザイン会議 議事録

1 日時 令和6年10月8日(火) 10時00分～12時00分

2 場所 松江市役所 第一常任委員会室

3 出席者

(1) 委員 (12名全員出席のうち代理出席1名)

田部長右衛門会長

伊藤知恵委員

今岡幸延委員

鷗鷯侑委員

白水照之委員

中尾禎仁委員

細田智久委員

吉川浩(代理 田村剛)委員

和田昇司委員

松浦徹委員

桑垣宏二委員

石本彰委員

(2) アドバイザー

藻谷浩介アドバイザー

(3) 事務局

松江商工会議所まちづくり推進部 井原部長、樋野副部長、石倉まちづくりサポーター

松江市まちづくり部 永井政策監 陶山都市政策課長、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

4 次第

議題：「松江駅前デザインの取りまとめ」について

1. 会長挨拶

2. 松江駅前デザイン(案)にかかる意見募集の結果概要について

3. 松江駅前デザインの取りまとめについて

4. その他

5 会議資料

- ・資料1 「松江駅前デザイン(案)にかかる意見募集の結果概要」
- ・資料2 「体系別意見整理表」
- ・資料3 「松江駅前デザイン(案)にかかる意見概要(市議会議員)」
- ・資料4 「松江駅前デザイン会議意見整理表」
- ・資料5 「松江駅前デザイン体系整理表」
- ・資料6 「松江駅前デザイン(案)」
- ・参考資料1 「大橋川改修事業整備イメージ(伊勢宮地区)」
- ・参考資料2 「松江駅地下駐車場の概要」
- ・参考資料3 「松江勤労者総合福祉センター(松江テルサ)の概要図」

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5回 松江駅前デザイン会議 委員発言 議事録

発言者	議 事
井原（事務局）	只今から、第5回松江駅前デザイン会議を開催する。松江商工会議所まちづくり推進部の井原が進行役を務める。開会にあたり田部会長にご挨拶を願います。
田部会長	<p>お忙しい中、参集いただきありがとうございます。</p> <p>松江駅前デザイン会議は、皆様と一緒にいろいろな議論を重ねてきた。先日は長崎にもこのメンバーほぼ全員で視察に行ってきた。視察に行ったメンバーはわかるように、長崎駅前「新幹線が来る」という盛り上がり、その大義名分に向かって非常に大きく変わっていた。それにプラスして民間開発が重なり、長崎の街はこの数年で大きく変わっていた。地元の方々は、やっと都会になったと話していた。ある意味ポジティブな要素で街が変わっていった。</p> <p>我々が今やっている、駅前デパートが閉店したということに端を発して動き出したプロジェクトとはスタートが異なることを、長崎の視察で痛感した。また、敷地の大きさが全く違うこともあった。ただ、ファクターとしては、例えば駅舎と商業施設のデザインがしっかり合っていたり、駅の中から外に出るコンコースの部分の床がしっかり考えられていた。トータルで長年にわたり検討しデザインを重ねてきた結果が、長崎の綺麗な駅前の街並みになっているのではないかと思った。</p> <p>それらを踏まえ、議論してきた松江駅の北側そして南側、この辺りも含め全体的にどのような形にしていくかを、最後の総仕上げとして皆様の意見を聞きたい。</p>
井原（事務局）	<p>委員の皆様の出席状況は、吉川委員の代理で田村様にご出席いただいている。吉川様以外は全員がご出席。</p> <p>本日の議題は、「松江駅前デザインの取りまとめ」。また本日は公開会議として開催する。本日の資料は、資料1～6及び参考資料1～3。これより議事に入るが、進行を田部会長に願います。</p>
田部会長	<p>それでは、皆さま、よろしくお願いします。</p> <p>まずは事務局より松江駅前デザイン（案）についての意見募集の状況等について説明いただきたい。</p>
道橋（事務局）	今日の資料について、資料1は先日行った意見募集の結果概要、資料2は寄せられた意見を松江駅前デザインの体系別に整理したもので、資料2の縦の列はそれぞれの機能ごとの意見、横の行はデザインで示している1から10番までの実施方針に基づく意見を整理した。資料3は資料1と同様に市議会からいただいた意見の概要版、資料4は意見募集の結果と市議会からの意見を踏まえた議論のポイントを整理している。資料5・6は第4回デザイン会議でまとめたデザイン案を再掲している。

募集意見について資料 1、2 を使って説明する。

（資料 2 を参照）資料 2 は、体系別に整理した意見の集約表。延べ 431 件の意見があった。重複する内容は圧縮した。機能ごと、実現方針ごとに、どのような意見があったか、全ての意見を集約したのが資料 2。

（資料 1 1 ページを参照）説明は資料 1 を使用する。これは資料 2 の意見を抜粋し報告する形で整理している。この意見募集は、9 月 2 日から 9 月 17 日まで行った。85 の個人、団体から意見の提出があった。意見総数は 431 件。機能ごとの意見の数は、交通結節機能について 79 件、交流・防災機能 53 件、サービス機能 79 件、都市環境形成機能 132 件、その他、機能に分類できないものが 88 件あり、概要を整理している。それぞれの詳細について話す。

（資料 1 2 ページを参照）交通結節機能についての意見。

バスターミナル関連として、安全なバス乗り場にしてほしい、全てのバスをバスターミナルに乗り入れさせてほしい、交通事業者へのヒアリングをしっかりしてほしいなど。

タクシー乗降関連は、このデザイン会議で北口以外に集約というデザインとしているが、北口にも少しは必要ではないか。

駐車場関連については、駐車場の増加は街並みに悪影響があるのではないか。二次交通の多様化関連では、レンタサイクル・シェアモビリティ・LRT の整備といった多様化に関わる意見。資料 4 で議論すべきところを整理して赤で記している。

その他では、一畑電車を駅前まで延伸させてはどうかなど。

（資料 1 3 ページを参照）交流・防災機能についての意見。

滞留待機スペース、広場関連での意見は、いろいろなことに使える広場を整備してほしいなど具体的にこのような広場をとという意見、待合空間が必要ではないか、広場が無駄にならないように成功例を参考に熟考をとという意見。防災に関わる意見は、デザイン案では地下駐車場を廃止して空間をどう使うか議論をしているが、地下はシェルターとして使ったらどうか。

（資料 1 4 ページを参照）サービス機能についての意見。

まず複合ビル関連として、生活に必要なものが手に入る様々な用途や機能を入れてほしい、様々な体験やアクティビティができる施設がほしい、テルサの必要な機能を移設させてはどうかなど。

その他のサービス機能については、地下駐車場は店舗と入浴施設として利用する、電気自動車の充電スポットを設ける、周辺住民や公共交通利用者の利便性や生活を便利にするような仕組みが必要など。

（資料 1 5 ページを参照）都市環境形成機能についての意見。

駅前空間、広場関連では、自然を感じられる広場にしてほしいなど具体的な提案、ペDESTリアンデッキが必要、松江らしいデザインを取り入れたらどうかなど。

東西方向、導線関連では、東西ともに安全で歩きやすい道路が必要で、歩行者優先道路等をとという意見。

北方向への導線では、こちらもペDESTリアンデッキがあった方がよい。北方向に向かったの目的地が必要ということで、具体的な意見をいただいた。その他では、赤で記載のスサノオマジックや総合体育館への導線と、北東方向への導線、南方向への導線も考えた方がよい。駅舎のリニューアルはないのかとの質問。

（資料 1 6 ページを参照）その他、分類できない意見。

バスターミナルはテルサ側ではなく、旧一畑百貨店にレイアウトしてはどうか、広場の位置を考え直した方がよいのではないかと、ほぼ同内容の意見があった。これはデザインのレイアウトに関わる部分。若年者の意見をもっと取り入れる仕組みが必要ではないか、検討経過の公開や透明性の向上が必要ではないかなど。

テルサ関連では、テルサの解体には賛否がある。テルサの機能で必要なものは残すことが必要で、残す必要がある機能が具体的に挙げられた。

意見募集の結果概要については以上。

（資料 3 を参照）続いて資料 3 は市議会からの意見。この意見を聞く場としては、松江市の市議会全員協議会で、8 月 26 日に実施している。まちづくり対策特別委員会では、資料 1 で説明した意見募集での概要を説明した上で、議会からの意見をいただいている。

主な内容については、資料 3 の下部に記載した。新しいデザインを作り進むためには財源の計画性を持って、すぐやるべきこと、将来すべきことを分けて計画した方がよいのではないかと。先ほど意見募集でも取り上げた、地下駐車場の廃止後は核シェルターとして利用できないか。駅から北方向、西方向、駅前道路の 3 方向の導線があると出店者の分散が起こり、非効率的ではないか。また導線作りにあたっては、JR 西日本と連携した検討が必要。南側の民有地の買収も含めて検討してはどうか。その上で、今デザインで示しているバスターミナルを南側に配置すべきではないかと、レイアウトに関わる意見。

（資料 4 を参照）意見募集の結果と市議会からの意見を踏まえ、松江駅前デザインに反映すべきか、検討した方がよいと思われる意見を事務局でピックアップした。二次交通の多様化という意見があり、レンタサイクル、シェアモビリティ、LRT を整備するという意見。LRT については、議会からの意見もあった。これらの意見から、交通結節機能の方針の中に、二次交通の多様化を入れるかを議論してはどうかと考える。

核シェルターとして、地下を防災的に使ったらという意見があり、こちらも交流・防災機能の基本方針として、多くの来訪者が安全に安心して憩う空間

を目指す、という要素を入れたらどうかと事務局は考える。

スサノオマジックの本拠地である総合体育館への導線、南方向への導線について考えるのはどうかという意見。こちらについては、今実施方針の丸7丸8で、東西という形で書いている。ここに新たに南側の導線、北東に向かった導線という要素を組み入れるかどうか。それを踏まえて平面図上にも図示するかが議論のポイントではないかと考える。

最後に、バスターミナルの位置が今は西側にあるが、東側の旧一畑側に近い方がよいという意見。バスターミナルは南側がよいという議会からの意見も踏まえ、平面図、資料6のゾーニングを変更するかが議論のポイントではないかと考える。意見の整理としては以上。

(参考資料1を参照) 駅の北側導線の先に目的地をということで、第4回のデザイン会議でも、この目的地について考えてみたらどうかという話があった。こちらの国土交通省出雲河川事務所から提供された資料では、新大橋から東側はまだ詳細設計等々が出来ていないが、現状の整備イメージを示していただいた。賑わい創出の場として使えるかについては、河川をオープン化することは、ぜひやってほしいとのこと。賑わい創出の場として使うことができるが、河川の関係で構造物は若干の制約があるが、建てるのが全く出来ないことではない、と確認している。

(参考資料2を参照) 地下駐車場の空間について、最初に諸元を書いている。次のページからは地下空間のイメージ図で、地下利用の検討をイメージするために添付している。

(参考資料3を参照) テルサの機能について、現状テルサ本館7階までに入っている事務所や店舗、どのような機能があるかを示している。テルサ別館は2階建て。どのようなテナントが入っているか参考にするための図。

田部会長

説明の資料も踏まえ、議題3として松江駅前デザインの取りまとめについて、意見募集として提出されたものを踏まえて、内容を議論していく。皆様から意見をいただきたい。

松浦委員

議論していただく前に話をさせていただきたい。

事務局から説明をした市民と市議会の意見の中にもあったように、松江テルサについて。現在、様々な機能を有していて、多くの皆様に利用いただいている状況にある。市の方で早急にテルサの機能について、どのようにしたらよいのかを整理したいと考えているので申し上げておく。

田部会長

募集意見も踏まえて、前回に宿題として出ていた地下について意見をいただきたい。核シェルターという意見が出ているが、水が溜まるとどうにもならない。そもそも核シェルターがいるのかという議論はさておき、防災として

鷗鵜委員

の機能では、個人的には地下に逃げるのは怖いし危ないのではないと思う。防災もよいが、地下について活用案があるか。意見がないということでも構わない。

田部会長

意見の中にもあったが、レンタサイクル、モビリティのシェア広場として使ってはどうか。暗くて怖いので、例えばアートなど。地元の人たちに壁や天井に描いてもらうなど、何らかの明るくする機能が要る。自販機の明かりでは足りない。違う意味での明るさを作った上で、レンタサイクル、モビリティなど。今の地下駐車場はランニングコストが高いので、例えば、レンタカー業者を複合して、レンタカーは全部ここから出すなど、どちらかと言えば観光客に特化させたスペースとしてはどうか。

中尾委員

私も駐車したことがあるが、2度と駐車したくないと思うくらい狭い。例えばレンタカーだと、ある程度車両を揃えて活用すればよい。アートの活用というのも一案。非常に暗い空間である。これとは別に、松江の地下は県立美術館、津田交差点、駅前と全て暗い。昔津田で事件が起きたこともあり、イメージ的にあまり地下を通りたくないと思う。女性1人などは特にそうではないか。個人的にも、夜に一畑ホテルから歩いて帰る時に宍道湖大橋の下を通るが、男の私も怖い。すれ違うとドキッとするので、照明的なことではなく、色彩やイメージなどに工夫が必要かと思う。

冒頭で会長も言われた通り、駅前広場は面積的には長崎と比べるとかなり狭いということもあり、地下の空間はかなり重要なスペースではないかと思う。当初より、駅前に人が集う機能が必要になってきていることと、地下ということで、雨が避けられることもある。県外を見ても、朝は朝市、昼はこどものイベント、夜はサラリーマンや若者の集う場であったり。市民や他の皆様から寄せられた意見にもかなり入っているが、いろいろな機能の中で、地下の活用がいろいろ当てはまるのではないかと思う。またその後は、活動をするための仕組みを作ることで、地下の有効活用は、いろいろな意味で広がるのではないか。

田部会長

朝市は、今は市役所でもやっているが、これは駅の方でも機能としてあってほしい。夜は音楽などを演奏する人たちがいるが、そういう事を率先してやる街もありではないか。若者が使いやすく集える、奇抜な場所。市議会でも、ワクワクするようなデザインやダイナミックでということもあるので、他所の真似だけではなく、松江の起爆剤となるような取り組み、活用法もどんどん考えていくべきではないか。

県外では地下は導線になっていて、音楽とかパフォーマーたちが結構いる。駅に向かう導線で人が集まるからやっている。松江は今、誰もいないから、歌いたい人もいないし、パフォーマンスも基本的に人がいないとやっても意味がないので多分やらない。そこにいと怒られそうな雰囲気があるので、やってもよいという雰囲気が必要。

白水委員

我々も時間をいただき、グループ内のコンサル会社にも確認をして、全国で同規模、同等の広さで、地下道でどのような事例があるかを聞いた。その中で大きく3点あった。1点目はアンケート結果にもあったが、防災機能を持たせるのは比較的あった。例えば、災害時の資材や食料品など備蓄できる物の倉庫を作り置く事例が一つあった。2点目は先ほどもあったが、地元の小学生や中学生が手掛ける例えばタイル版画や絵で、通る人を楽しませる明るいものがあった。3点目は、アートに近いが地元企業の展示品もあった。例えば八雲塗など、地元で頑張る企業を応援するような視点で、もっと明るくして通る人に紹介するような展示。

話を伺った中では、後者の明るいイメージを与えるという意味では、小学生の展示品、もしくは頑張っている地元企業の紹介みたいな展示も一つアイデアとしてあると思う。

藻谷アドバイザー

アドバイスではないが地下の空間について、既に議論の中であったかもしれないが、地下なので空間に水が来る。乾いた空間を維持するのに結構な維持経費が掛かっているのか、あまり何もせずとも維持できる空間なのか、湿度がどんどん上がるような空間なのか。何もせず湿度が良好に保たれているのか。実際になにかをやる時、その空気の状況が非常に重要で、湿度が自動的に上がるのを空調を掛けて乾燥させて維持している空間だとすると、その維持費を出し続ける必要がある。場所柄そのような意味で、維持費が掛かり水の汲み出しをやっている可能性があるかわからないが、維持費が必要だと使い方が変わってくる。その場合どうするかだが、空間を維持するのに掛かる額を見て、やめておくという判断もありうる。経費が出る場合は、何百万円と投入することになる。

どのように費用を稼ぐのか問題が起きると、その場合でも可能性があるのはレンタカー。レンタカー会社は車庫がなく、バックアップに車庫が必要なので、駅からすぐ借りる場所として、何社か共同で営業所のニーズがあれば、あるいはタイムズカーシェアも含めて、実は一番フィジビリティの高い利用方法だ。カーシェアは駅前ですぐ借りられるメリットが大きい。全社ではないが何社かがやるとなれば、従来の借りている土地の賃料を払っている既存の営業所に、こちらの方が合理的だと判断することは十分ありうると思う。もし仮に空間の維持に経費が掛かると、それ以外の利用はかなり難しい。展示場やコミュニティスペースだと市がその維持費を払う問題がある。

もう一つの意見では、人間はこもった場所に入らない。日本人は嫌う傾向がある。私は全国の駅地下道に潜るのが好きで、ゴキブリのように潜っていく癖がある。入っていくと大体誰もいない。いろいろな地下街に潜っていくが、いろいろな場所で再利用について、小田原や高岡といった似たようなサイズの街で地下街を作り、再利用として二転三転作り替えをしている。つい最近、高岡の最新状況を見てきたが、何度かリニューアルしたが数店しか開いてい

ない。客が入らない。一生懸命やっているし、面白いことをやっているが、人が通らない。やはり人間は上を渡りたがる傾向がある。

市民の意見でも、ペDESTリアンデッキや立体歩道があったが、自身が歩いている人の意見と考える。実際に歩いている人間は極力平面で行きたい。渋谷の交差点のような明らかに危なそうなところですら平面を行くという傾向。地下道もあり地下を通れるが、どうして地上を大勢が歩いているかというと、結局地下に潜りたくない。渋谷の交差点は地下道が張り巡らされているにも関わらず、ほとんどの人たちが地上を歩いている。

人間は地下に潜らない傾向があることを前提に議論すべきで、そうするとレンタカーはあり。

防災倉庫についても空間の湿度が保たれるのであれば可能性がある。かなり経費を掛けないと湿度が上がる空間なら、防災倉庫に使えない。逆に湿度が上がらないなら、いざというときの倉庫や緊急避難所として整備しておくのは十分ある。この要素の検討が必要と思う。

核シェルターについては、気持ちはわかるが、どこかの悪い国から考えると日本の街に順番に核を落とすとすると、松江は何番目に落とすかということ。多分 50 番目以降だと思う。核シェルターより現実的に、何かの防災、現実的に起きる災害について対策を考えておくことが必要。

何かあっても松江に核爆弾を落とすことはなかなかない。空襲にも遭っていない街なので、別の避難所として考えてはと思う。

田部会長

駅前にはランニングコストは掛かっていないと思う。少なくとも空調類は掛かっていないですね。多少掃除や駐車場のメンテナンスくらいか。

石本委員

維持コスト的には、地下空間に経費を掛けていないが、川も近く水位も高い。地盤も若干柔らかい。土質の状況は過去のデータから見てわかる。湿度は調整が必要と思う。平成 18 年は水に浸かった。洪水が起きたり、昭和 47 年度にも水害が起きている。地盤が全体的に低い。

そういう部分では、違う発想であれば地下貯水槽とか、逆転の発想で水を溜めるという発想もあるかと思う。

藻谷アドバイザー

仮に空調に経費が掛からず、公共利用する場合に、意見は出ていなかったが、最近ニーズがあるのは、逆にこもりたい人向けのニーズで音楽スタジオ。高校生などが個別に借りてガンガン演奏できる。サクスを吹く人がひとりで借りるなど。音楽スタジオは、各地のコミュニティホールを完全防音で作ってニーズがある。10 室くらいブースを作ると、松江中の音楽好きが借りることは、場合によってはあり得るが、あくまでも湿度管理に費用が掛からない場合。

田部会長

それは一理ある。最近、駅前が浸かったのはいつか。

石本委員

最後は平成 18 年、平成 28 年は少し浸かったかどうかは確認が必要だが、それが最後。

田部会長

この辺りは、大橋川の改修工事が終われば懸念が無くなる。

核シェルターは現実的ではない。核が落ちるとなり駅前に皆が行けばパニックになる。現実的なところで駐車場、一般利用ではなく法人利用化。または、照明を足すのかどうかを含めて、いわゆる音楽や芸術的な活用方法。水を溜めて逃がす発想はどうか。お金があれば流れるプール。こどもが遊ぶなどはよいと思うが現実的ではない。あまり触るとお金が掛かるので、それよりも上の方に金が結構かかるので、そちらに予算を集中した方がよいと思う。ある程度、地下の利用は考える必要がある。

駅前の地上についての意見を集約していきたい。駅周辺について様々な意見をいただいている。資料1や3でいただいている。これを踏まえて、駅の表面について意見をいただきたい。いろいろ話があり、テルサの話もある。屋根が必要という意見があり、広場を作る以上は屋根がある方がいいのかと思うが。最近のJRの活用で、例えば大阪駅や広島駅で人工芝を張って、広場活用をしている場所があり、大阪駅の大屋根の下に人工芝を張っていたり、広島駅の新幹線口を降りたところに、人工芝を張っていて、そこに大勢人がいて、寝転がっていた。福岡の大名小学校の跡地の建設開発の場所も、裏が芝生になっている。屋根がないので晴れた日は、やはり皆が寝転がっている。JR西日本もそのような活用例として、屋根のあるところで芝生を敷くと、こどもが遊んだり寝転がったり座ったり、お弁当食べたりなどの活用をされている。

和田委員

山陰では鳥取駅で芝生を張った社会実験を行った。屋根はないが、想像以上にご利用があった。特にお子様連れの方や、近くで食べ物を買って、座りながら食べる方。かなりの方がくつろいでいた。非常に効果的だと思う。植栽は管理に手間と時間が非常にかかる。ああいう形で自由に使っていたのは管理の面でよい。

田部会長

いろいろ事例を見て来て、人工芝と、こどもが遊べるような下から水が噴き出す噴水。平面でピチャピチャ遊べるような場所が、結構人が集まる場所かと思う。ただこれは冬の間は全く活用されない弱点、問題点もある。夏場だけの利用で、今ぐらいの秋になると多分使わない。夏ならサンダルでピチャピチャする感じ。

予算的なことも含めて屋根について。長崎にもあった屋根。長崎の駅前は、イベントを多数やるという設定で、建物に引っ付いた巨大な屋根があった。お金はさておき、屋根について意見をいただきたい。

細田委員

長崎へ行った時はものすごく暑く、空港を出たら屋根や屋根の下しか歩かない状態だった。

松江は雨が多いことで有名で、これからはますます気温が高くなる予想と思うので、屋根は必要と思う。事前に資料を出したが、熊本駅だと、そのまま導線上に繋がっていくような屋根が付いている。かなりお金が掛かるかもし

れないが、導線を誘導することと含めて考える方がよいと思う。

噴水についてだが、倉吉の未来中心にある噴水は、水面は噴いた時にだけ現れて、あとはハードな感じに戻る。そこで車の展示などいろいろな催しがある。松江駅はスペースがあまりないので、水を出す時は出すが、出さない時は他のことに使える、そのようなことを考えながら、スペースを有効活用していくとよいかなと思う。

田部会長

“水の都“というのに水がない松江の街。ヨーロッパは交差点ごとに噴水がある。ロンドンやバルセロナは、交差点ごとに噴水がある。最近ロンドンに行ったが、木が3本植えてあると、その周りに座れるようにベンチがあり、ここが急に何分か毎に霧が発生する。中が噴水になっている。木が真ん中にあり、噴水、ベンチ、そこからいきなり水蒸気が出てくる。お金が掛かっている。日本にはそのような場所がない。無意味に水を作ることはいらない。水の都なので、水は何かしら駅前にあった方がよいと思う。どういう活用やデザインなのか、ランニングコストもあるので、その辺りも考えながら。雨水を溜めて植栽用に使うなど。

長崎でよいと思ったのは、駅前から木の長い通路が反対側の方までであった。それは高価そうであった。夏だったこともあるが屋根があると屋根の下しか皆歩かない。この頃の気温だと、高齢者も含めて、通行人の気温の遮断、遮熱に関しても、ある程度の屋根機能が必要。大屋根をバーンと掛けるのか、デザイン案に出ている北側に行く導線を作る場合に、北側に誘うような屋根を作り、その両サイドに歩いて楽しい植栽や木など。木で覆っていくような植物のトンネルのようにするのか。その辺りはいろいろあると思うが、藻谷さんが言われたように北側に行く理由というか、北側に行くための何か誘うようなものがなければ、人は北に行かない。でも普通の人は川沿いを歩きたい、私もそう思う。そこに何かしら誘導するものがあればと思う。そういう意味での屋根。多分かまくら以外には潜らない。狭いところには大人になると潜らないので、地下は現実的な活用を考え、北に向かうところの導線も含めて、屋根の活用が必要かなと思う。

白水委員

私も同意見。屋根はあった方がよい。

二点ある。田部会長からも意見があったが、一点目は導線。ここで過去にたくさん議論をした。松江らしさを考えた時に、北側の導線が非常に大事という藻谷さんからの指摘に、非常に賛同する。長崎でも思ったが、コンセプトが非常に大事。海と駅を繋げる。川と駅を繋げる。その観点で、北側への導線が大事だということからスタートした中で、歩道橋も含めて、地上のウォーカブルな北側への導線を作っていくことが、大事な視点だと思う。そういう意味で、屋根があれば利便性も含めて導線が確保できる。

二点目は、これもビジョンに重なるが、人々が憩い集う松江の顔と玄関という理念から言えば、マルシェや若者のイベントができるスペースという意味

田部会長
細田委員

で、屋根があればいろいろな活用ができると思う。
一点だけ考えるべきは、景観について。大きすぎると北側が見えにくい可能性もある。大きさやサイズ感は議論した方がよい。

田部会長

大屋根を掛けると駄目ですかね。
北側が見えにくくなるか。藻谷さんが言われたような川のイメージや雰囲気があれば、駅から出て初めて見た人が北側の導線を見ると、魅力がさらに大きくなる。そういう意味であまり屋根が大きすぎると、屋根が目立って見えにくい点には配慮が必要と思う。

中尾委員

長崎の駅は、建物と屋根が一体になっているので屋根があまり目立たない。導線で入口にあるので使いにくいと思った。
私はイベントの主催側としては、すごく使いにくいと思う。導線になってしまうので、そこを潰すのはどうかと。ホテルや長崎の人はよいが。
今の意見に大賛成だが付け加えると、スペースの問題もあるので、いかに機能的にするかということ。これも長崎であったが、駅舎から街中に向かって長い屋根があったが、そこに電気や水道などイベント時に使える多機能性が、松江駅前にとって重要ではないか。デザイン、コンセプトですが、日本一多機能な駅の広場ができればと思う。冬の問題について、噴水についてなど、同じスペースで夏は噴水が出るが、冬は平面としてイベントで使えるなどの機能。コンセプト、デザインで、どれだけの多機能性を加えるかが、松江駅前の重要なアプローチの仕方ではないかと思う。

吉川委員
(田村代理)

皆様の意見に同感。私も日々、松江駅から本店まで歩いての通勤で感じている。大きな屋根が出来ると、人の流れが夏も冬も、雨の日についても変わると思う。川の改修事業の委員にも参画しているが、こちらの議論においても、どうやって人の流れを改修事業後の川沿いに持ってくるのか、また賑わいをどう作っていくのかが大きなテーマで、課題になっていると認識している。そういった意味で、屋根の付け方の課題もあると思うが、半ば誘引していくことは、後々、両方の事業にとって親和性がある内容と理解している。

田部会長

大橋川の今出ているイメージ図だが、何もなくてまっさらで、このような感じにはしたくない。ただやっていい場所と駄目な場所があるらしい。イメージ的には店が並んだり、カフェ、休憩できる場所、噴水的なものがあったり、多機能な感じで。この絵だと歩きたくない。今は鬱蒼としていて怖い感じがする。釣り人しかいない。引っかけりそうな気がして釣り人の近くに行きたくないと思う。釣り人の溜まり場になっているので、もっとオープンで綺麗な感じにしたい。

藻谷アドバイザー

または別の議論となるが、この会としても付け加えておく必要がある。北側に導線を作るのに、そこに何も無いのはありえないということは、この場で話しておかなければならない。
Google マップの衛星写真で見た鹿児島中央駅を示す。衛星写真なので、大屋

根の下から見た雰囲気は全く出ていない。実際はもっと爽やか。鹿児島中央駅は、駅の正面に来ると大階段になっていて、その上に屋根が掛かっていることに気づく人もいると思う。左側の奥に新幹線駅がある終点駅である。街の方向に下りてくる大屋根について。布張りの屋根で、多分あまり経費が掛かっていない。長崎駅にもこれがあったが、駅の改修時に外した。鹿児島はこの下でイベントをやっている。あくまでも広場全体に掛かっていない。出てくるところに屋根が掛けてあり、広場自体は松江と同じで小さい屋根で繋いでいる。

屋根が好きな九州のもう一つの事例。博多駅の正面口博多口にもある。地元の人は大屋根と言っている。これは金属だが、多分博多駅に行っても気がつかない人が多いと思う。大屋根の下は、集合や待ち合わせ場所で使われる。駅の中から出てくる人が屋根に気付かない。屋根の下で時々イベントをやっている。これは金属なのでかなり高額と思う。

鹿児島駅は、谷間のような隙間に天綴じで掛けているのでそんなに高くない。あと観覧車はやめるべき。鹿児島は田舎でやってしまった。

もう一例、駅前ではないが大阪駅。大阪駅に行った方は気付くと思うが、大阪駅は駅前に全く広場がない。反動で駅の真上に大屋根を掛けている。つまり駅のホームごとに屋根があるのではなく、上が全て大屋根になっている。結果、駅前は全くおもしろくない。大阪駅前のイメージが湧く人は誰もいないと思う。しかし、大阪駅のホームは屋根が高く雰囲気がよい。イギリスの駅のように。これと同じような構造物を駅前にかけるという案もあるかもしれないが、かなりお金が掛かるのでやっていないと思う。

田部会長

大阪駅には大屋根の下に芝生広場のようなものがあり、そこは雰囲気がよく、店も並び、飲み物や食べ物を買うことが出来る。すごくよかった。

博多駅は屋根のイメージがなかったが、確かに屋根が掛かっている。そこでマルシェ的なイベントを結構やっている。

鹿児島駅は最近行ったが、雨降りだったので助かったと思ったくらいで、屋根にあまり注目しなかった。

大屋根か導線的な屋根にするのかは、議論の分かれるところだと思う。予算的なこともある。やはり駅前に人が集まりやすい企画または活用、溜まり場的な所としての機能は必要だと思う。その辺りは考えていかなければならない。

大型ビジョンか何かあった方がよい。ロンドンの事例で申し訳ないが、天井と 360 度空間 LED ビジョンの空間が、トッテナム・コート・ロード駅の近くにあり、そのメインの空間は天井にも全て付いている。隣の空間はアート的な空間になっていて、通路も全て LED ビジョンになっているところもあり、どれだけお金かけているのかという話だがすごい。また後で資料を送る。大勢人が集まっている。大人が夜中の 11 時ぐらいにも寝転がっている。

普通の通路だが夜中までずっと寝転がっている。没入感がすごいので見ている。無料というのもある。どこまでやるかは、予算との兼ね合いかと思う。

サービス機能的なことを話したい。駅前に何があったらよいかを、まとめて話したい。これに関して意見をいただきたい。寄せられたサービス機能に関する意見は、今後建つであろう複合ビルの中で集約できるのでは。ドン・キホーテは駅前にある必要はないかもしれないが、この辺は集約できるレベル感の意見かなと拝察する。テルサの中にあるものも含めてだが、そんなに無茶なものはないので、何かできるのではないかなと思う。

これは絶対入れるべきというものがあれば。女性陣に意見を聞くと、コスメと靴を買う場所がない。コスメや服、靴がないと言われる。あとは生鮮食品スーパー。以前一畑の地下には、スーパー的な機能があったが、スーパー、生鮮食品はあった方がよいかどうか。

和田委員

周辺の生活環境からすると、スーパーは必要と思う。一畑がなくなったことで、困っている方はたくさんいる。公共交通をご利用される方にとっても需要はある。テルサが無くなるかどうかは別として、テルサが持っている機能は必ず必要。中心になるところなので、それが必要だと思う。

田部会長

生鮮はあの辺りになく、多分イオンに行かれるようになったと思う。ただ駅前は、スーパーに買い物に行くのではなく多分ついで買いというか、他の用事があって駅前に行き、そこにスーパーがあるので買って帰るなど、仕事の帰りに買って帰るなど。またそこからバスに乗る方もいる。そういう機能だと思う。最初からスーパーに行くというよりは、駅周辺の用事を済ませて買い物をして帰る。または仕事帰りに寄る、そういった利用ではないかと思う。駅の南側に住む人に話を聞いたところ、以前は、駅に着き買って歩いて帰ったが、今はイオンまで行くことになり、非常に不便だという意見もある。でもスーパーは、かなり場所を取る。多分最低 300 坪から 400 坪が必要。毎日荷下ろしする場所も必要。そのような広さは必要。

ここに書いてある以外でも絶対必要、必須機能についての意見があるか。

若者が 1 日遊べる場所などについて記載があるが、例えば何か。

鷗鷯委員

1 日遊ぶのに必要なことはあまり思いつかない。細田先生と会が一緒の時にいろいろ話すが、大学生は駅前に来ないという話がある。学園の島大生を含めた学生たちが来る場所。大学生は玉湯のスタバには行っているようだ。玉湯のスタバにはどうやって行くのか。

細田委員

車を持っている人に乗せてもらう。学生は玉湯は雰囲気がいからと。駅にある店舗より数倍雰囲気がよいと言う。

田部会長

学生たちが行ってみたい場所、ラウンドワンなど、そういう話か。

細田委員

お金は掛かるが、ゆったり感などの話かと思う。

田部会長

駅前に作ってほしいものについて、学生からの意見があるか。

細田委員	学生たちはフリーで佇んでいられる場所がよいと言うが、お金が稼げない話。ただスタバ的な、ゆったりしたイメージ。駅の店舗は通りに面していて、誰が入店しているかわかるようなスペースになっているが、もっときちんとした店になると相当よいと思う。
田部会長	確かにお金を生まない。大学生は元々お金を持っていない。
細田委員	高校生はわからないが、大学生は意外に持っている。ガチャガチャの森や、クレーンゲームなどに非常にお金を使う。
白水委員	前会議の議論でも申し上げたが、個人的には若者が楽しめる場所、いろいろな趣味やダンス、音楽など、今は多様性なので、いろいろなことをされる方が多いので、広場があるとそれがカバーできるのではないかと理解している。一方で、私有地があって民間事業者が入ってビジネスとして成り立つかどうかの視点がある。委員会はビジョンを大きく示すところ。多くの皆様に興味を持っていただき、住民から意見いただいた。ここからの選択肢は、それを踏まえてニーズがある民間事業者に入ってもらい、ビジネスも含めて検討いただけるとよい。あまりここで制約というより、幅広い選択肢を示すのがよいと理解している。
田部会長	一畑跡地は広くない。思っている以上に敷地的に広くないが、しかしそこはビジネス的に成り立たないと継続性がない。そこは担保しないとイケない。
中尾委員	松江は、全国の中でもコンベンションが頑張っている都市だと思う。国際会議なども増えているらしい。くにびきメッセや体育館の意見も載っていたが、県外から来たサラリーマンなどが1、2時間ほど、ワークなどで溜まれる場所がないと聞く。ホテルのロビーやホテルの部屋でやっていると聞くが、一方で水辺を活用したコワーキング的な話も以前からある。駅の周辺にそういったコワーキングスペース的な、コンベンションを含めた事業者の人たちが集えるような場所。これも多機能な場所というのがあった方がよいと思う。スムーズにシームレスに、コンベンション施設に行けるようなアプローチの仕方も含めた場所作りも必要ではないか。
田部会長	テルサの中の会議室やワークスペースは人気だと聞く。学生たちは、家だと集中して勉強できないので、よそでやりたい子たちもいて、学習機のようなものや仕切りがあるとよいと聞く。スペースや電源があり、パソコンを広げて仕事ができるスペースが絶対必要。
藻谷アドバイザー	大学生が寄るかわからないが、高校生が確実に寄る場所として、東京の自宅近くに勉強カフェと称するものがある。多分公共が少しはお金を出していると思う。勉強しているが、最近の高校生はコーヒーがただで飲める会員登録をしていて、そのカフェの横にマクドナルドがあったが潰れた。勉強カフェは残った。おじさんは入れない。 同時に大学生がどこにいるかを見ると、コワーキングスペース的な場所に真面目な大学生がいる。また、ガラスが張ってあるところでダンスをしている

人がいる。東大生もいる。いわゆる自分で鏡を見ながら踊る。島根大学にもたくさんいるのか。日本中どこでも田舎でもやっている。地下空間でもよいが本当は表の光が当たるところがよい。大きなガラス扉に自分を映して踊っている。本当に若者を集めようと思うなら大きな鏡を貼るのがよい。若い子が駅前で自分を映しながら踊っているのはよい光景。勉強カフェ兼、外側がガラスとかは大変よいかと思う。

田部会長 図書館などは、勉強できてカフェ併設的な施設が増えている。経営者側からするとコーヒー1杯で何時間もいられると困るが、会員制にするとかでもよいと思う。

細田委員 島大生を駅前に集める方法をすぐには思いつかないが、それは非常に大事なこと。島大は5000人が松江キャンパスに在籍しているので、その幾ばくかが駅前に来てくれると非常によい。

田部会長 どこか学部ごと移転するなど。

細田委員 松江には、県立大も含め大勢の学生がいる。学生が集える場所になってくれたらと思う。

田部会長 最後に交通に関して話をしておきたい。

意見の中にいろいろ出ていた事で、南側のタクシーの話があった。導線に関しては、以前にも話したように駅の後ろ側に道路を作り、そこでぐるりと回るようにすれば、うまくいくと思う。タクシーの溜まり場的な話と導線的なところ。意見的には、北側に行きたい人が南側から乗ると、メーターが1個上がることは若干あるのかもしれない。タクシーの導線的には、南側に溜まり場を作り、ぐるりと回って配車していく方式なら、できそうな気がする。また、そこからのバスなど、二次交通的な整備について。

LRTの整備や地下にレンタサイクルを持ってくるなど。レンタサイクルを地上に上げるにはエレベーターがある。シェアモビリティの充実についても、二次交通について、どのようにしていくかは重要と思う。ただ、バスターミナルができると仮定しバスを考える。タクシーもある。二次交通は、LRTでなくてもよいが、例えば別の二次交通を持ってくると、タクシー、バスと競合する。そこをどう解決するかの問題がある。二次交通を使うと安くなるなど、タクシーとバスの事業者と協議が必要になる。LRTはかなりお金が掛かる。

飛騨高山では、水素バスを走らせる話がある。近くで安く再エネで電力を作り、そこから水素を作って水素バスをぐるりと走らせる。ただこれは安く電力を作れることが大前提だということだった。

そのような選択肢と、今まつくるでやっているトゥクトゥクの物。ロンドンには電飾を付けた自転車のトゥクトゥクがたくさん走っていた。東南アジアのような派手な電飾やピンクの羽を付けていた。あまりよろしくないなと思った。

和田委員

二次交通やバス、タクシーターミナルについてなど、意見があるか。

LRT に関してだが、基本的に松江の街に LRT を走らせることは難しいと思う。なぜなら、社寺仏閣がかなりあるが、道路を拡幅しなければ LRT は設置できない。道路を拡幅してまでの LRT なら、バスで十分だと考える。バスも水素エンジンのバスなどいろいろ出てくるので、環境に配慮してもバスで十分だと思う。またレンタサイクルやレンタカーについて。レンタカーは駅南に 2 社があり、それは間違いなく駅前で商売が成り立っているので、地下を使うのかどうかは別として、レンタカーやシェアサイクルを活用していけば、二次交通として十分使える。

田部会長

東京も含めて、大都市圏は乗り捨てできるレンタサイクルが流行っている。世界の潮流は去年とガラッと変わった。去年は、電動キックボードとレンタサイクルがたくさん置いてあり、QR コードを使って利用し、その辺で乗り捨てていけたが、電動キックボードは危険で今ほぼ全世界的に禁止になっている。レンタサイクルもマナーが悪すぎて、どこでもかしこでも乗り捨てるので、それを行政が回収車を出して自転車を回収していくことで、二重コスト三重コストになっている。使い方が悪いので車両が痛むらしい。例えばカゴの部分が外れて落ちていたり。ロンドンでは自転車が川の中に落ちていた。ロンドンで有名な観覧車の下にも落ちているなど景観上も悪かった。とにかく観光客たちのマナーが悪い。

その辺はしっかりやらないと景観が悪くなるし、行政の手間とコストがかかるので、やり方は考えなければならない。この 1 年でガラリと変わった。多分辞めていく方向に行くと思う。キックボードは、パリでは今年禁止になった。危ないので東京もいずれ禁止になると思う。

藻谷アドバイザー

宇都宮で LRT を作ったら、予想外に客が乗って異常な成功を示している。今度、延伸に着手する。そのことはあまり知られてない。非常に成功して想定より客がたくさん乗っているということがあり、ニュースで知っている人が松江でも導入をと言っていると思う。残念ながら世界的には、街の大きさとフィジビリティがあって、市は、その市の大きさでなく周りの街の大きさで見べき。松江は、ほぼ周り全てを合併して 20 万都市。それに対し、宇都宮は 90 万都市。ほぼ合併せずに人口 40 万人だが、松江と同じように周辺を合併すると周辺人口は 90 万人で、街が 4 倍大きい。車社会でとても不便だったので、LRT を作り意外に客が乗ったということ。都市圏の人口が 50 万人位以上でないと成り立たないことは世界的に共通。50 万人以上だと成り立つので、広島や岡山はもっと路線を増やしても全然成り立つ。松江や鳥取、山口はできない。

松江はループバスが非常によく機能しているのでわかりやすいし、観光客が乗りやすい。お金があれば、本数を増やして運転手を確保して、本数を増やすなど、玉湯に行く便を増やすとか。空港バスで松江駅に着いて、例えば城

北の松江城に行こうとした場合に、実は観光客から見ると松江城に行けないみたいな感覚がある。そのあたりは接続をよくするなど、何かの工夫でよくなると思う。

二次交通のシェアライドでは、東京ではループという立ち乗りスクーターが流行っている。事故もあり飲酒運転もあったので、規制側で喧嘩が起きている。東京だけの特殊問題だが、二次交通のループ側が言うには、自転車より安全とのこと。全くその通りだと思う。自転車の事故がはるかに多いので、ループは比較的交通ルールを守るように指導しており信号を守るが、自転車は全く守らない。東京は自転車が問題。この規制を先にやるべきとなるので、世界で数少ないスクーターが残る街になるかもしれない。非常によく使われている。これは非常に例外的で、人口密度も高いので成り立っている。松江は難しいと思う。

田部会長

意見の中でバスターミナルをテルサでなく、旧一畑百貨店側に作るという意見があったり、広場の位置を再考する話があったが、これは物理的に無理と思う。これは民間開発なので、これをテルサ側と入れ替えるのは難しい。赤字で記載されているが、現実的ではない。

広場の位置についてはどうか。北側の導線を作ることになれば、今の位置しかないのではないか。また、建物に屋根を付ける方法もあるので、多少費用が安くなるか。

テント方式か金属屋根かの話があったが、東京ドームがやばいという話になっている。布で出来ていて膨らましているが、30年しかもたないので、新球場を築地の跡地に作る話が出ている。そろそろ屋根が落ちるのではないかと言われている。長崎駅もテントを張り替えたら大変だと思う。結果的に金属がよいが、現実的なのはテントかと思う。

白水委員

二点申し上げる。一点目は二次交通について、不勉強で、いただいたアイデアについて現実的なことは言えないが、山陰のインバウンド拡大に向けて、いろいろな委員会等でディスカッションしている。中尾さんにもお世話になっているが、そういった中で観光者がどうやって周遊できるかの視点で、二次交通は大事なテーマだと考えるので、項目として入れることに個人的には賛同する。ただ技術的な選択肢は、今後議論が必要だと思うが、項目はありがたい。

二点目は、やはり大きなビジョンで決めたテーマなので、松江らしさ、大橋川との導線、北側のスペースをどう作っていくか、という観点からスタートしているので、それを考えると北側のスペースが足りない部分を南側で集約していくことが今まで議論してきた内容だった。ここは全く違和感ないが、会議中で議論してきたように、地権者や地元事業者、関係者が非常に多い場所なので、市議会のコメントにもあった通りで、丁寧に共有しながらディスカッションする必要がある。ここは事務局に向けてだと思うが、丁寧に関係

田部会長

者とのコミュニケーションを取っていただきたい。

ちょうどその話が出た。

市議会から出た意見に返答すると、新しいデザインを作って進めること、財源の計画性をもってすること、将来すべきことを分けて話した方がよい。確かにそうだ。

財源の話は別として、民間開発と公共開発とが混ざっているのも、それはきちんとした形でやった方がよい。

核シェルターは現実的ではない。

気概を持ってやるべき。ダイナミックでわくわくするデザインにしたいと思う。

デザイン会議のメンバーに若い人を入れて検討してほしいとあるが、今さらの状況なので、細田先生にお願いをしたい。

3本の導線があると分散して非効率ではないのか。そのようなことはないと思う。JRとも話をしているので、これは当たらない。

新幹線の誘致、LRTの活用。新幹線の誘致はすぐにはそうならない。LRTの活用は、先ほどの話ではなかなか難しい。

起爆剤を持ってくる必要性、これはそうだと思う。

南側のタクシー乗降所を配置するなら、交通の捌き方は申し上げたように、そこに導線があるので、そこにタクシーを溜めて、順番に目の前にくる方式にすれば、捌きができるので、これも大丈夫だと考える。

民有地検討とは、これはどこのことを言っているのかわからないが、これは誰が交渉するのかの話がある。買わなければならないが。

テルサは撤去せず、再活用を検討すべき。これはいろいろと議論があるところで、賛否両論あり事情があるので、これについては行政で議論をされるべきではないか。

また、屋根の構造変更などの方法もある。この辺も含めて。

出ている意見に関しては、ほぼ集約してある。

最後のまとめに移りたい。資料6を見ておさらいをしたい。

今回の駅前デザインは、冒頭で申し上げたように、ネガティブ要素から端を発した駅前の再開発であることを、ポジティブに変えていくことが大前提。

駅の地下に関しては、冒頭に議論があった通りあまりお金をかけない形で、駐車場も民間利用というよりは法人利用も含めて検討されるべきで、現状を大幅に変えるのではなく、明るい地下道にする。音楽スタジオを作るなど、アートの活用という、そういった類の現実的な活用でやっていくべきではないかというのがあった。

そして北側への導線を作るために、真ん中に交差点を作ることは、行政や警察などいろいろな調整が必要だが、北側に向かう交差点を作る必要性があ

る。それに関しては、藻谷アドバイザーからもあったとおり、バスの導線と一般車両が入る場合には、その導線を明確に分けることを考えて、入口はどのようにするか、曲がりやすいことなどに配慮した形にする。

広場に関しては、場所はこの辺だと仮定した場合、屋根を掛けるかどうかは、予算や今後の関係上などと、白水委員から意見があったように景観などに配慮しながら、北側の導線に誘うような屋根にしていく必要性がある。

そして北側の大橋川には、これは別の開発計画だが、北側に行く目的が必要である。店やカフェ、そういった何かしらのソフトが必要。そこに向かう屋根なのか植栽なのかが必要で、北側の導線を作っていく。

それに伴い、タクシーは南側に集約し、テルサの撤去に関しては別の議論として、バスターミナルの整備は、現状では新興のバスが入れない状況であり、客が野津旅館の前や島根信用金庫の前あたりで降りている。これは観光客、これからのインバウンドにとってよくないので、駅の方に集約していく。

そして、東西に向かう導線を作る。東側に関しては、イオンに向かう導線部分で高架下の活用。西側は、天神の駅前のロータリーに向かう高架下の活用方法。これは JR と行政と一緒に、今日だけではなく今後も継続的に議論されるべき話であると思う。

テルサが撤去されとした場合は、現在のテルサにある、ある程度の機能は複合ビルの中で集約する。

駐車場は、今の駐車場を活用するかも含め、きちっとやるということ。

大型ビジョンを作るとか、駅に溜まり場的な機能を必ず持たせ、学生が集まれる場所にする。以上と考える。

伊藤委員

導線の中で、現在の一畑エリアや大橋川に向かう道路、また南口も夜すごく暗いので、屋根や植栽に明かりの部分を入れていただきたい。明かりの色合いも明るい方がよいからとギラギラした色にするのか、防災防犯の関係で蛍光灯のような明るい色にするのか、淡い色にするのかによって、街並みの雰囲気も変わると思う。夜の光の導線で歩かせるというのも、入れていただきたい。

田部会長

非常に重要ですね。地下も含めて一緒に考えた方がよい。その辺りは考えて盛り込みたい。

石本委員

地下のことで、先ほど防災的な要素を取り入れた方がよいということがあったので、付け加えてほしい。また資料の中にあった南方向、北東方向への導線について、少し議論してはどうか。

二次交通の多様化という文言は、将来的に、例えば市も自動運転の連携協定をしたが、そういう部分でも多様な部分がある。その部分を付け加えた方がよい。

田部会長

わかりました。北東方向は、具体的には体育館の方向との連携は考えた方がよい。

今岡委員	<p>中身については特にない。地下駐車場の用途を変えるということで、事務的な話だが、占用許可という形で松江市に許可を出しているので、どのような用途になるかは県にも相談いただければ柔軟に対応できる。</p> <p>北側への横断歩道は、何回も言っているが、交通への影響についてはピンポイントの検討はされているが、広い範囲で、警察も含めた検討は引き続き行っていただきたい。</p>
田部会長 陶山（事務局）	<p>おっしゃる通り。</p> <p>駅前デザインの取りまとめとめで多くの意見を賜った感じがしている。石本委員からもあったが、資料で4つ提起させていただいた項目について修正が必要かという部分。概ね全体的な意見をいただいた。</p> <p>第5回のデザイン会議を踏まえながら、改めてデザインの修正を事務局の方で作業し、もう一度会議を開催し、最終案の確認をしたい。</p>
田部会長	<p>今日出た意見もあるのでアップデートされている。もう1回の確認は必要だと思う。オンラインでも可能とし、最終確認ということで、開催の調整をお願いしたい。今日出た意見も盛り込みながら。市議会からの意見は包括できたと思う。</p> <p>資料1の意見は正直なところ、防災、二次交通についてはあると思う。防災については盛り込むように。北側については、バスターミナルを一畑側にということを含め難しい。地下シェルター以外は、盛り込める話ではないかと思う。地下シェルターではなく、石本委員の発言のように、防災的な機能は何とかできる。そこは松江市で検討いただきたい。</p> <p>藻谷さんに総括をいただきたい。</p>
藻谷アドバイザー	<p>他所の事例を紹介して、ちゃちゃを入れるような事で終わってしまったが、皆様が真剣に議論されて、市や県の皆様もちろん民間の皆様も前向きに、いわゆる昔の役所的ではなく、できる限りよいことをしようという雰囲気が非常にあり、やれる範囲内で相当汗をかく覚悟で、できるだけことはやろうと、示していただいていることに感銘を受けた。</p> <p>私は、いろいろな街に関わるが、汗をかくことはやめておこうという雰囲気は未だに強い。それは、松江や島根県という街が、他より先に成熟したので、他よりひと回り先に、汗をかこうという雰囲気に戻ってきていると思う。他の自治体では汗かくことはやめようという雰囲気が漂っているところも多い。</p> <p>中には、サンフレッチェのスタジアムを街の中に入れるとか、相当汗をかいてやったこともある。おかげでサンフレッチェは優勝すると思う。すごくはっきり効果がある。ぼーっと何もしなかったら、街の真ん中にスタジアムなど来ない。やはりすごいことがあった時には、官民それぞれに異様な汗をかいている。今回、皆様が汗をかいている事のひとつが他所を見に行くこと。それをされていることに敬意を表したい。</p>

せっかくやるので、最後の一笔、画竜点睛と言うか、世の中のいろいろな整備を見るとわかるが、図面通りに終わりましたなのか、心を込めてやったのか。精神論だが仕上がりが違う、出来が違う。

他自治体の成功事例でも実は必ずしも 100%よい事例ではないと思う。もっとできたはずだ。ぜひ皆様は心を込めて、もうちょっと綺麗にやることを、心がけていただきたい。松江は観光都市なのだが、観光客は初めて来た人が多く、勝手に想像して来る。

私は空港からバスに乗ってきたが、前席に団塊世代の東京の夫婦が乗っていて、着いた途端に駅前で「あら都会ね」と言っていた。それは「ド田舎と思ったけれど意外と都会だ」という褒め言葉と考えるべきか、「わざわざ松江と思って来たけれど、これでは都会ではないか」と思ったのか。言葉のニュアンスとしては半々な感じだった。団塊の世代は、田舎の都会を馬鹿にする雰囲気はまだ残っていて、“意外と都会”というニュアンスもあったが、その人はもっと松江らしさを期待していたのだろうと思う。次に駅前が出来た時には、バスできた人は「すごく爽やかでオシャレだけど、松江らしい」東京の一つ先をいっていると。要するに都会という意味は汚いという意味もある。

「爽やかで綺麗な街だ」と。駅前は近代的で綺麗で、旧市街は本当に昔通り綺麗。このコントラストがすごい。やはり駅前の時点で既に褒められる街だ。多分、昔の松江人は都会を目指して駅を作ったが、次に作る駅は、ただの都会を目指すのではなく、“松江”を目指してほしい。来た人が「やはり違うね」と思う駅前をぜひ作ってほしい。

田部会長

忙しいのに毎回出席いただき感謝している。

今日、最終回ではないのでまとめコメントはしないが、皆様に真摯に意見をいただいた。長崎に視察に行ったのはよかったと思う。スケール感は違うが、視察によって現実味が増した。ある意味ではそれに負けないもの、ハード的な面ではなく、そうしなければならないと委員の皆様の結束も深まった気がする。上定市長も来てくださり、歩きながら非常にカジュアルに議論もでき、よかった。

いい意見もたくさん出た。次回まとめをさせていただきたい。

陶山（事務局）

一つ提案がある。第6回を開催することになったが、本日も委員から、具体的な、このデザインの先の意見も賜った。この検討体制をデザインで終わらせたくない。そういった意味で今後、具現化に向けても、こういったメンバーで引き続き意見を賜りたい。

田部会長

先ほど藻谷さんのコメントでもあったように、最初だけ意見を言って終わりではなく、最後まで見届ける。私を含めて。駅前の整備が全部終わると10年ぐらいかかると思うが、きちんとした形にする責任は我々にもあると思うので、やっていきたい。委員の皆様もご協力をお願いしたい。できるだけ出席者に負担がかからない協議形態でお願いできれば。

陶山（事務局）	進め方については検討する。協力をお願いする。
井原（事務局）	長時間にわたり議論いただきありがとうございました。協議いただいた内容について、次回調整して案内をする。以上をもって、第5回松江駅前デザイン会議を終了する。
