

第 57 回 松江市景観審議会
会 議 録

1. 日 時 令和 8 年 7 月 29 日（水） 9:00～11:00

2. 場 所 松江市役所本庁 北エリア 4 階 防災センター

3. 出席者（敬称略、順不同）

（1）委員（15 名中、出席者 12 名）

千代章一郎会長、正岡さち副会長、青木敏彦委員、池尻由香委員、
稲田信委員、小草牧子委員、實重彩香委員、陶山勲委員、富田秀則委員、
中尾禎仁委員、日之蔵里佳委員、福田満信委員

（2）事務局

まちづくり部長、まちづくり部政策監、まちづくり部次長、
まちづくり部 建築審査課長、まちづくり部 建築審査課総括主幹、
まちづくり部 建築審査課景観指導係長、
まちづくり部 建築審査課景観指導係副主任 1 名

（3）事業者（白潟本町天神町線（白潟本町通り）街路事業）

島根県 松江県土整備事務所 土木工務第一部長、
島根県 松江県土整備事務所 土木工務第一部 土木工務第二課長、
島根県 松江県土整備事務所 土木工務第一部 土木工務第二課
土木工務第三係長

《事業調整担当課》

都市整備部 大橋川治水・国県事業推進課長、
都市整備部 大橋川治水・国県事業推進課調整官、
都市整備部 大橋川治水・国県事業推進課大橋川事業調整係長、
都市整備部 大橋川治水・国県事業推進課大橋川事業調整係主幹 1 名、
都市整備部 大橋川治水・国県事業推進課大橋川事業調整係主任技師 1 名

（4）工事担当課（市道北田大手前線宇賀橋長寿命化修繕工事）

都市整備部道路課長、都市整備部 道路課長補佐、
都市整備部 道路課工務第一係副主任 1 名

4. 議題

審議事項

- ・ 白潟本町天神町線（白潟本町通り）街路事業
（道路舗装、街路灯の色彩等についての意見聴取）
- ・ 市道北田大手前線宇賀橋長寿命化修繕工事
（橋の上部、下部の施工に係る色彩等についての意見聴取）

報告事項

- ・ 『松江市景観計画の見直し』の進捗状況について

5. 傍聴者数 1 名（報道関係者除く）

6. 議事

事務局

それでは、定刻になりましたので、ただいまから第 57 回松江市景観審議会を開催させていただきます。よろしくお願いします。

本日の審議会につきましては原則公開ということになっておりますので、公開で行います。会議録についても公開ということでございます。

また本日は、報道も入っておりますので、その旨ご了承ください。

なお傍聴の皆様におかれましては、注意事項等ご一読いただきまして、ご協力の方をよろしくお願いいたします。

次に本日の出欠の状況でございますが、ご欠席は日野委員、松浦委員、松本委員から欠席のご連絡をちょうだいいたしております。

それでは開会にあたりまして、まちづくり部長の方から皆様にご挨拶を申し上げます。

まちづくり部長

はい。

それでは皆様おはようございます。

連日暑い日が続いておりますけども、今日、第 57 回の景観審議会の方にご案内をしたところ、大変お忙しい中、ご出席をいただきました。誠にありがとうございます。

今日の議題であります、レジメにもありますように、2 件ございます。

1 件目につきましては、都市計画道路の白潟本町天神町線、この整備に伴うものでございます。

松江大橋南詰の約 240m からの道路になりますけれども、これまで地元の関係

の皆様と意見交換を重ねながら、道路の規格、そして車道、歩道、また街路灯などの素材、色彩などですね、いろいろ検討を進めておられますので、本日は、道路施設につきましてのご審議をお願いしたいというふうに思っております。

もう 1 点目につきましては、宇賀橋の修繕工事、これに伴う案件でございます。NHKの連続ドラマ「ばけばけ」の方のオープニングにも出ておりました木の橋であります。非常に老朽化もしておりますので、この修繕工事に併せまして、松江城の周辺の景観にあったような、調和についてご審議をお願いしたいというふうに思っております。

最後に報告事項といたしまして、景観計画の見直しというところで今視点場につきましては、地元の説明会をさせていただいております。また先般は、景観づくりの委員会の方では、建物高さについて審議をしたところでございます。現時点での状況であったり、また委員会でも今後審議をしていく内容もでございます。そうした進捗状況について説明をさせていただこうと思っております。

また、この景観づくり委員会のなかでは、建物高さに関連する、検討すべき事項が残っております。今後取りまとめを行いまして、この景観審議会の方で審議をお願いするという段階になりましたら、皆様には是非ともまた、お願いをしたいと思います。本日はご報告という格好になります。

では後程担当の方から詳細につきまして説明をさせていただきますので、どうぞよろしくお願いいたします。

事務局

はい。

ありがとうございました。

続いて千代会長よりご挨拶をお願いいたします。

千代会長

おはようございます。千代でございます。

いつものとおりですね、部長の方から要件の方、説明していただいたので、皆様もうすでにお分かりかと思いますが、結構今回 2 点の、ピンポイントといえばピンポイントになるんですけども、景観形成っていうのはこういう小さいことの積み重ねでございますので、皆様の方でしっかり議論していただければというふうに思っております。よろしくお願いいたします。

事務局

ありがとうございました。

続いて本日の配布資料の確認でございます。

お手元の資料をご確認ください。

1 点目が次第書。2 点目が席次表。3 点目が白潟本町天神町線（白潟本町通り）街路事業と書かれている資料一式と、4 点目がですね、市道北田大手前線宇賀橋長寿命化修繕工事と書かれている資料一式。5 番目に、右上の方にですね、報告事項資料と書いております資料一式となります。

以上 5 点が本日配布している資料でございます。過不足等ありましたらお申しつけください。よろしいでしょうか。

それではこれより先の進行につきましては、松江市景観条例第 48 条 1 項の規定の「会長が議長となる」に基づきまして、千代会長にお願いしたいと思います。

千代会長よろしくお願いします。

千代会長

よろしくお願いいたします。

まず本審議会の成立報告をいたします。

委員 15 名中、12 名の先生方、ご出席いただいておりますので、松江市景観条例第 48 条第 2 項の規定に基づいて、過半数の出席により成立していることをご報告申し上げます。

次に、本日の審議会の議事録署名人の確認をしておきたいと思います。

くじによる抽選順で、今回は青木委員にお願いしたいと思いますので、どうぞよろしくお願いいたします。

《青木委員了承》

それでは、今回青木委員にお願いできればと思いますので、よろしくお願いいたします。

今回の審議では、皆様の事務局メールにてお知らせしておりますとおり、2 件ですね、白潟本町天神町線、いわゆる白潟本通りの街路事業と、市の宇賀橋の長寿命化の修繕工事について審議をいたします。

それでは白潟本町の天神線の方について、ご説明をお願い申し上げたいと思います。

事務局

はい。白潟本町天神町線（白潟本通り）街路事業（道路舗装、街路灯の色彩等についての意見聴取）については、事業者の島根県松江県土整備事務所より説明いたします。よろしくお願いいたします。

事業者（島根県松江県土整備事務所）

皆様おはようございます。よろしくお願いします。

座って説明させていただきます。

まず事業区間についてです。白潟本町天神町線は、松江市白潟地区の市街地を南北に縦貫するバス路線であり、県道母衣町雑賀町線の一部区間です。

本路線は、近隣に位置する松江第三中学校の通学路（学校指定）となっていますが、歩道が未整備であり、自動車交通量が多いことから危険な状況となっており、松江市通学路交通安全プログラムに基づき、通学路の緊急合同点検の危険箇所として公表されています。

松江市地域防災計画において避難所となっている中央小学校や松江第三中学校が近接しており、松江市原子力災害広域避難計画においてバス避難者一時集合場所となっている松江市市民活動センターに接道することから、地域の避難路としても重要な役割を担っています。

本事業区間の周辺では、第二期白潟地区都市再生整備計画に基づく市事業や国事業である大橋川改修が進められているところであります。

2 ページのご説明に移ります。事業の効果についてです。こちらは今回の事業の目的でもあります。大きく分けて3つあります。

1 つ目は、通学路の安全対策。本事業にて白潟本町天神町線の歩行空間を整備することにより、安全な歩行空間の確保を行い、通学路の安全対策の強化を図ります。

2 つ目は、避難誘導機能の確保。道路改良及び無電柱化の実施により、電柱倒壊による道路の閉鎖リスクを排除し、地域の地区指定の避難所である中央小学校や松江第三中学校への避難路を整備するとともに、本路線に接道する、松江市市民活動センターへの避難機能を確保し、地域の防災機能の強化を図ります。

3 つ目は、松江市中心市街地への誘導。本事業は、第二期白潟地区都市再生整備計画区域内に位置していることから、本事業の整備により、エリアの魅力を高め、中心市街地の回遊性向上と賑わい創出を図ります。

3 番目、路線の概要です。路線名、白潟本町天神町線。位置は、白潟本町から天神町地内。延長は 240m。幅員の計画は 11m になります。幅員の構成は、現況 7m が 11m になります。

車道の車線数は、1 車線。北進一方通行は計画後も変更はありません。

続いて 3 ページになります。4 番の整備内容についてです。今回の事業について、大きく 4 つの整備を実施します。

1 つ目は、歩道の拡幅及び段差解消による安全で快適な歩行空間の確保。

2 つ目は、車道及び歩道の舗装更新。

3 つ目は、無電柱化による景観及び防災性の向上。

4 つ目は、景観に配慮したデザイン灯への街路灯の更新となります。

5 番の整備コンセプトについては、本路線の整備にあたっては、「白潟地区の歴史的景観と調和し、歩いて楽しめる回遊性の高い街路空間の創出」を基本コンセプトとし、落ち着いたある色彩・素材の採用や、道路としての一体感の確保を図ります。

6 番目の検討の経緯になります。令和元年 7 月、白潟本町町内会の本町会と、松江本町商店街協同組合より、県知事に整備要望しています。

令和 3 年から 4 年にかけて、白潟本町通りの整備に向けた社会実験を松江市が行っております。令和 5 年 4 月に、松江市と松江商工会議所が県知事に整備要望をしています。令和 7 年 1 月に都市計画の変更決定、2 月に事業認可。令和 7 年 4 月から事業着手をしています。令和 7 年 12 月と令和 8 年 3 月には、白潟本町天神町線街路整備に向けた意見交換会を 2 回開催しております。

地元住民の方々との 2 回の意見交換会を行い、設計反映した結果が次のページ以降の A3、2 枚の資料になります。白潟本町天神町の整備計画の平面図となります。

A3 の上半分が平面図、下半分が標準の断面図となります。計画では東側に 4 m 拡幅するようにしています。標準断面図については、改良後は全幅 11m になります。中心の 3m は車が走る空間。その両側 1m ずつは、自転車の通行空間。さらに両側 3m は歩行空間としています。

続いて、1 ページめくっていただいて、白潟本町天神町線の街路整備の方向性になります。こちらのページは、完成のイメージパースになります。

イメージパースは、白潟郵便局の南側から松江大橋に向かっての絵になります。

道路が現況の幅員 7m から 11m に広がります。車道と自転車通行空間はグレーの石畳風の舗装になり、歩行空間は両側現状 1.75m から 3m に広がります。

道路両側にあった電柱を地中化することにより、視界を遮る電線がなくなり、上空が開けて、すっきりとした景観が生まれ、松江大橋に向けての眺望が望めます。

左下は舗装のイメージ図を表記しております。

車と自転車通行空間の舗装イメージ写真は右側、歩行空間の舗装写真は真ん中下側に表記しております。

続いて次のページをめくっていただいて、景観上の配慮事項についてご説明します。

白潟ゾーンは、松江城下町の一部として形成され、江戸時代以来、商業の中心地として発展してきたエリアです。大橋川の水運を活かした流通拠点として栄え、現在も商店が連なるなど、歴史的な商業機能を継承しています。

白潟本町商店街は、松江市中心部に位置する歴史ある商業エリアであり、伝統的な店舗と新しい店舗が混在する独特の景観を有しています。出雲ビルは、大正期に建設された松江市における最初期の鉄筋コンクリート建築であり、地域の景観形成において重要な役割を担っております。また、松江大橋は城下町整備に伴い架けられた都市構造を支える基幹インフラであり、松江を代表する景観要素の一つでもあります。さらに、小路や蔵などの歴史的空間が残るほか、天神祭りや土曜夜市が開催され、松江どう行列のルートにもなっており、歴史と地域の営みが今に受け継がれています。

2 番目の景観形成の基本方針については、4 点あります。本計画では、上記の地域特性を踏まえ、以下の方針により、景観形成を図ります。

1 つ目は、歴史的街並みと調和した落ち着いたある街路景観の形成。

2 つ目は、色彩・素材の統一による連続性の確保。

3 つ目は、歩行者視点に配慮した空間づくり。

4 つ目は不要な視覚要素の低減による景観の整備となります。

3 番目の具体的な配慮についてご説明します。

1 番、舗装工法・街路灯デザイン及び色彩についてです。こちらは 13 ページに抜粋を載せております、まつえ白潟賑わい協議会が作成されました「松江市白潟エリア ひと・まち・彩りハンドブック」を参考としつつ、歴史的景観との調和を確保するとともに、周辺環境との連続性や、地元意見を踏まえて採用案を決定しました。

具体的な検討項目は、舗装工法の検討、街路灯デザインの検討、街路灯の色彩の検討になります。

第 1 回の地元意見交換会において、車道、自転車通行空間及び歩行空間の舗装材料について意見交換をしました。

舗装材料の比較は次の 3 ページに載せており、4 パターンについて検討しております。

第 2 回の地元意見交換会において、車道、自転車通行空間及び歩行空間の舗装の色彩、街路灯等のデザイン及び色彩について、意見交換を実施しました。

意見交換会のアンケート結果により、車と自転車通行空間は、石畳舗装。歩行者空間はインターロッキング舗装としております。

表示しております資料（3 ページ）の右側から 2 番目が半たわみ性舗装、一番右側が、歩行空間のインターロッキング舗装となっております。

舗装の色彩については 5 ページ、街路灯のデザイン色彩については 4 ページに載せております。

第 1 回意見交換会同様、アンケート結果により、街路灯のデザインについては、4 ページ真ん中の和風のブラウン色、舗装の色彩は 5 ページのとおり、車道

はグレー系、歩道はベージュ系を採用しております。

第 1 回、第 2 回の意見交換会の結果を合わせたものが 5 ページ右側の写真になります。

次に、2 ページの電線・地上機器類についてです。電線類については可能な限り地中化を図り、やむを得ず設置する地上機器については、設置位置及び色彩に配慮し、景観への影響を低減します。こちらについては今年度、検討を予定しております。

続いて 3 番の街路灯となります。14 ページに抜粋を載せております、松江市「光のマスタープラン」に基づき、色の温度 3000K の暖色系光源を採用するとともに、周辺景観と調和する落ち着いたデザインの灯具を採用し、夜間においても安心感と統一感のある空間を形成します。

続いて 6 ページ、4 番の完成後のイメージの確認です。整備後の街路空間については、完成イメージ図により現況との比較を行い、電線類の整理や舗装の更新による視覚的な統一感の向上、歩行者空間の拡充による快適性の向上を確認しています。

上の写真が現在の白潟本町天神町で、下の写真が完成後のイメージとなります。イメージ図は先ほどから載せております A3 の 2 ページ目の完成イメージパスと、1 ページ前の 5 ページの採用案と変わりありません。

以上で松江県土からの説明を終わります。

千代委員長

ありがとうございました。

それでは、議論の方を進めて参りたいと思います。

県土の方から非常に丁寧なご説明いただきましたので、事業の内容は皆様お分かりかと思いますが、この件について、何かご意見等ございましたらお願いしたいと思います。特に中尾委員は、この辺り地元でもいらっしゃいますので、まず何かございますか。

中尾委員

はい、ありがとうございます。

説明いただきました意見交換会に私も参加させていただきました。資料「景観への配慮事項について」の「3. 具体的な配慮事項」というところで、私どもが今このエリアで活動している、まつえ白潟賑わい協議会という団体がございまして、そこでですね、我々の協議会のなかで策定した「松江市白潟エリア ひと・まち・彩りハンドブック」というものがあります。

これ、まちの特徴がですね、大正から昭和にかけてのまちなみとなっております。

して、建物の基準などをいろいろと作ることは、これからのまちづくりのなかでも非常にいいことではあるんだけど、建物ができにくくなっていくということもあって、特に伝建地区がまさにそうだと思います。

千代会長

そうですね。

中尾委員

そうであってはいけないということで、ただ、まちなみの景観を害することのないように、カラーコード、色をある程度統一していきたいと。それで「松江市白潟エリア ひと・まち・彩りハンドブック」でカラーコードを作成しまして、それを今行政の方で取り上げていただき、それに基づいて、色、また素材的なものもハンドブックの内容を採用していただきました。

ということで、我々町内会の皆様とも連携しておりますので、そういう意味では皆さんも、こういうご提案をしていただいたことに関しては、すんなりというか、皆様の合意が図りやすかったんじゃないかなと思っておりますし、細かいことを言えばいろいろ素材の問題もあるので、なかなか難しいところがあるんですけども、でも非常に近いまちなみに合ったような道路を、今回整備していただけるんじゃないかなと思っております。

またその次のページに街路灯の話もありますが、約 25 年ぐらい前だと思うんですけど、松江市の光のマスタープラン、これも私当時携わっております。

こういうやはりまちなみに合った、きちんとした計画というか、デザイン性の高いようなものを評価して、採用していただいているというのは非常に市民にとっても分かりやすいのではないかなと思っております。

みんなで考えてみんなで作って、みんなが関わっているというような感覚で、こういうふうに整備していただくのは非常にいいことかなと思っております。

千代会長

非常に理想的というか、カラーコードについても長い時間と丁寧な議論を重ねたうえで作られたということもお聞きしておりますし、そこからの積み上げで、県の方とのいろいろな調整、非常によいコミュニケーションのなかで作られてきたものだと思いますので、非常によい計画となっているのは私どもとしても感じているところではございます。

青木委員

この 4m の拡幅事業についての進捗状況というのをざっと教えてもらえます

か。

事業者（島根県松江県土整備事務所）

先ほどご説明申しましたけども、令和 7 年の 4 月から道路の詳細設計を行っております。また、令和 7 年度の終わり頃から用地の調査を今始めているところです。今年度については道路の設計と用地調査を進めて参ります。来年度と令和 10 年の 2 年で、用地の交渉、用地の補償を計画しておりまして、その後、道路の工事の方に着手していきたいと、今そういう計画をしております。

青木委員

はい、分かりました。ありがとうございました。

千代会長

私の方から一つだけ、どういうふうにお考えかというところを県の方、中尾委員にもお聞きしたいのですが、事業効果のなかに、中心市街地の回遊性の向上がうたわれていますが、今回の整備についてはここだけの問題じゃなくて、その南側の通りも当然関わってきていて、それについては全体計画のなかで、どういうふうにされているのかというのはもちろん前提として、ここのことを整備されたと思うんですけど、とりわけ北側の接続というところですね。

まず管轄が違うのかどうか分かりませんが、他の地区、地区というか道路との連続性みたいなものも結構重要かなと思ったりするんですけども、このパースなどを見ていると、結構突然整備されてよくなったというようなところがあって、大橋南詰の河岸整備の横のラインとか、北側へ抜けるところの整備との連続性というのは非常に重要かなと感じてはいますが、その辺りについてどのようにお考えかということをお聞かせいただけますでしょうか。

事業調整担当課（大橋川治水・国県事業推進課）

当課はこれまでこの事業を進めるにあたって、社会実験に取り組んだり、地域の方々との意見交換であったりそういった調整の方で主に関わっておりました。会長さんが言われましたように、河岸の計画、大橋川拡幅に伴う道路のつけかえに関する計画ということも進めておりますので、当課から回答させていただきます。

白潟本町通りにつきましては、島根県さん、中尾委員からもお話ありましたように、この沿道は歴史的な空間を持った商店街のエリアというところで、まつえ白潟賑わい協議会が作成した「ひとまち彩りハンドブック」を参考にしております。

一方、大橋川沿いについては、平成 25 年にですね、大橋川拡幅に伴う白潟地区の計画として、松江市が「大橋川周辺白潟地区水辺空間とまちづくりの基本計画」を定めております。このなかで今ご覧いただいているのがその計画をふまえた整備イメージになります。この時のデザインコンセプトというのがですね「歴史的な水の都・松江を活性化する新しい”和”の水辺空間」というところでこのような計画になっております。

ご覧いただいているディスプレイ（モニター資料 1）の、下の左側の方から一番西側の魚町エリア、その隣は東側の和多見エリアの整備のイメージという形になります。こちらについては先ほどの白潟本町通りとはまたコンセプトが異なっておりまして、「水辺空間の創出」という、こちら歩いて楽しんでいただけるというコンセプトで、今ご覧いただいているイメージで進めております。

先ほど中尾委員がおっしゃられた、まつえ白潟賑わい協議会にて作成された「ひとまち彩りハンドブック」におきましては、白潟地区は 6 つのエリア、コンセプトに分かれており、水辺空間エリアのコンセプトについてもまとめていただいております。

そこ（ハンドブック）のコンセプトと、市の方で策定した大橋川拡幅に伴うまちづくり基本計画のコンセプトの方向性は整合していると判断し、計画を進めていきたいと思っております。なお、こちらの計画（市道松江港線整備計画）については国の景観アドバイザー会議にてご審議いただくというような流れになっております。大橋川沿いの計画については以上でございます。

千代会長

はい、ありがとうございました。

中尾委員

我々ハード的なことはなかなか着手はできないんですけども、今後、天神白潟エリアから橋を渡って京店南殿町エリアまでの、人の行き交う、ハード的なところは行政の方にお任せではあるんですけども、ソフト的にどう繋いでいくのかですね。

それから今、4mセットバックにより、現状白潟本町のアーケードがあるんですけども、そのアーケードとなっている、今歩道とみなされてるところはあれは私有地なんです。あれは各店舗、民家の皆様の土地を歩いている、非常に変則的な状況になっておりまして、今回、東側が 4m削られることで、これがすべてが公道になっていくというような、その上に、アーケードの上に建屋が乗っているという、なかなかすごい話で、だから皆さんが当時自分の土地を、1 階部分はある程度 1.5m ぐらいは削って提供している、というような状況なんです。

大体 240m というと、スティックビルぐらいまでのところから松江大橋の南詰までが、みなそういうふうになっている。これは東西両方ともなんですよ。ようやくこれが公の道路として、整備されるということでございます。その支柱自体も大分もう老朽化していて、これはこれで課題なんですけども、その商店街の人たちとも、これを今後どうしていくのかっていう話は今まだ継続しているところですよ。なかなかその問題解決はできないんですけども、こういった整備をきっかけにですね、民意でもいろいろと進めていけるんじゃないかなと思っておりますし、今後今の道路の大橋川の関係でですね、松江大橋南詰との交流施設ができる計画ではある。

これが南進のエリア入口になってきますので、そういったところを拠点として、また南側の白潟天神エリア、それから北に向けての京店南殿町エリアの大きな 1 つの拠点となると思いますので、そこを我々も睨んでですね、その拠点と我々の白潟エリアの交流拠点との結びつきであったり、京店南殿町への結びつきというものを、民意でソフト事業としてはやっていきたいなと、今考えております。

千代会長

なかなか時間がかかる議論だと思うんですけども、せっかく一つのエリア、ゾーンを非常にご丁寧に作られているのであれば、そのネットワークというか、その部分で、随分その持つそのエリアの意味も変わってくると思いますので、そういう形で今後も続けていただければなというふうには思っております。

青木委員

中尾委員にお聞きしたいんですけど、土地の関係がですね、私有地であると今初めて知ったんですが、それは要はアーケードができるときからということになっているんですかね。

中尾委員

アーケードができる前は皆さんの、要はお店の店先というかですね、自分のところの土地だったと思うのですが、詳しいことはちょっと当時の資料が本当になくてですね、分からないんですけども、おそらくアーケードをつける工事をしたときに、自分のところの店の玄関入口を 1.5m ぐらい削ってると思うんですよ。

そしてアーケードでその縦（2 階部分）を支えているというような構造になっている。もしまた行く機会があったらちょっと見ていただくと本当によく分かると思うんですけど、アーケードの上に、家または店が乗っかっているという感

じで、下の部分は各自の持ち物で、私有地なんです。

千代会長

失礼ですが、不法に乗せているのかなと最初思ってしまいましたけど、そうではないんですね。

中尾委員

見た目は本当に違法建築じゃないかと思わせるような感じなんですけど。

千代会長

おそらく全国のいわゆるその銀座商店街とか、ああいう当時の時代のなかではそういう流れが結構全国的にもしかしたらあったのかもしれないね。

中尾委員

そうですね。今、北天神は少し時代が新しくてアーケードになっていますが、あれは公道の上、歩道の上に普通にアーケードとして出ている。建物とは全然違うんです。

青木委員

ありがとうございます。

池尻委員

ご確認したいところがありまして、目的としては子供たちの通学の安全性を確保する、そういう一つの目的もあるんですけども、この完成イメージパースを見ますと、歩道と車道がフラットになっていて、境界というものは今回は作らない、そういう認識でよろしいのでしょうか。

千代会長

それは資料にありましたように、いくつか案があるなかで協議し、地元のなかで意見が多いものに決定したというふうな認識でおりますけども、それでよろしいでしょうか。

縁石がない、こういうフラットなものにするというのを、地元の方で意見を集約して決定されたというふうには理解しております。

池尻委員

その場合は、例えば今高齢者の事故とかも多いんですけども、歩道を歩く歩行

者に対しての安全面っていうところでは、ちょっと、フラットだと使い勝手がいいというのは私も非常に景観的にも素敵だと思いますけれども。

何か景観を損なわない、安全面を考えた可動式なものでも、措置ができるものかと。例えばカラコロ広場の車道、要はその区切りには、丸い石が置いてありますよね。結構重たいんですけれども、あれは一応可動式になってまして、ある程度車やそういった衝撃に耐えうるものを用いてなおかつ、景観にも配慮したというような石、というところで設置しておられるんですけども、全体的に多くはいらないにしても、なんかそういうことも一つお考えになったらいかがかなというふうに私は思いますが、いかがでしょうか。

実重委員

関連して一つよろしいでしょうか。ちょっと安全性のお話が出たので、一つ質問というか確認なんですけれども。

物理的に、縁石を設けない形で景観整備していこうということで、ちょっと安全性を心配されてのご意見なのかなと思うんですけれども、今特に議論に上がっていないんですが、例えば速度制限、多分ゾーン 30 とかですね、そういった速度規制をかける、安全な通学路とか、歩行空間確保のために、交通上の規制をかけるような検討をもう同時にされているのであれば、その点もちょっと教えていただきたいんですけれども。

事業者（松江県土整備事務所）

歩道の縁石の件と併せて、ご説明させていただきます。

今回縁石やボラードについては、歩行空間との明確な分離ではなく、道路全体を一体の公共空間として利用する、歩車共存という構造を採用しております。

先ほど安全性について、制限速度等もあったんですけど、今回こちら道路の設計についてはですね、設計速度 30 km にしております、それと車道を石畳風舗装とし、歩行空間と舗装のデザイン、色調を変えることでですね、運転者に歩行者が優先される空間であることを認識していただいて、自然的な速度を抑制を促す計画にしています。

縁石についてはですね、今これから道路管理者と公安委員会と協議いたしまして、検討していくというふうに考えております。

千代会長

はい。分かりました。

これは結構難しい問題でもありまして、（縁石が）ない方が結構安全という事例もありますので、その辺りも含めて、ただこれは付加的な、これから追加で

きるかできないかということでございますので、初動の問題としては、とりあえず今後の検討課題ということで残されるのか、その辺りも含めて今後ご検討いただくという形になるかなというふうにはお話をお聞きして思いました。

池尻委員

特に交差点なんかはよく事故が起こりやすいですね。そういう交差点なんかには、可動式のものがあってもいいと思いますし、石を利用するというのは、イベントで利用される可動式であれば、そんなに邪魔になるものでもない。

千代会長がおっしゃった（縁石が）あることによってかえって危ないというのは、誰に対してでしょうか。

千代会長

どういう動機で出てきたかというのは分かりません。要するに交通事故率が逆に多いという例もあるので、ということです。

實重委員

今、歩車共存ということで、車道と歩道の区分けを明確にしない道路構造にするということで、これって連続性が非常に重要になってくるかなというふうに思うんですけれども、この前後の天神町とか、それから例えば松江市のＬ字ライン状のルートの中で、車優先ではない空間づくりみたいなところの視点が必要になってくるのではないかなと思うんですけれども、そのあたりを天神町のまちづくりのなかで、どのようにお考えなのかなというところを少し、お聞かせいただけるといいなと思うんですけれども、いかがでしょうか。

中尾委員

まちづくりのなかで、どういうふうな道路にしていくのかというのは、今このラインと、北天神ぐらいでしか、今話してはないです。

それで、南天神に関しては、全く歩道的な歩道がなくてですね、非常に狭いんですけれども、人が通って回遊していくっていうなかでは、あまりその道路のあり方っていうのは実はそんなに話されてはおりません。

基本的に我々が最初にまちづくりのなかで取り組んでるラインっていうのは、これは中心市街地活性化計画の中で言われてるＬ字ラインっていう松江駅から、天神北南の交差点から北進していくんですけれども、そのなかで、今の北天神に関しては、アーケードがあって歩道があって、縁石もあって、ティックから向こうはこれからこういう道路になっていって回遊性が高まるというところで、これから多分そういう話が、今後まちづくりのなかでされていくようになるという

感じですね。

連続性という話がありましたけど、これからの白潟本町に合わせて、じゃあ北天神もそのようにしていくのかと言うことになっていくと、これはなかなか難しい話でして、北天神のアーケードも、今商店街の管理下になっておりまして、ただ、行政だけで道路をどうこうして、じゃあその上のアーケードも何とかしようかっていうことになってくると、これは民意の力で何とかしなきゃいけないということになってきますんで、いろいろなハードルを越えていかなくちやならないかなと。

だから僕らも入って分かったんですけど、本当に、商店街のエリア、さらに商店街の同じ商店街の中でも、区切られたエリアの中だけの小さなコミュニティで町が形成されてきている。

これを連続的にいこうとすると、非常に、隣町の民意とそれからまた隣町の民意、これをどういうふうに合意形成を図っていくかというのが、これまでほとんど成されてなかったっていうのが本音なんです。

その人たちが小さいコミュニティで歩道を作ろうとか、アーケードを作ろうとか、我々はやるけど隣はやらないとかですね。

だから南の天神町の方は、歩道はないけど、今度は街灯だけを南天神だけで、自分たちの力を持って、行政の力も当然借りてますけど整備している。

本当に小さなコミュニティで今まで営まれてきたっていうところを、これからの時代に、それをどういうふうに今の都市再生計画のエリアぐらいでですね、まちづくり、またはそれに伴うハード整備をどうしていくかっていうことを我々が民間でできる範囲内のまちづくりを今考え、できたものを今後、行政の皆さんにもお示ししたなかで、一つの提言としてお示しして、どこまでをご一緒していただけるのかとか、県、国も含めてですね、そういう考えで、今後していかなくちやいけないなというところですよ。

實重委員

ありがとうございます。

千代会長

なかなかこう、障壁といえば障壁ですけども、ある意味では歴史的なコミュニティの作られかたですので、うまく未来に向けて、ただその安全性とか、池尻委員からもご指摘ありましたけど、安全性というのはどの地域でも、他のエリアでも共通した課題だと思いますので、何かそういうものを一つ軸として、連続性みたいなものができていっていると、理想的かなというふうには思います。

他はいかがですか。もう一度、最後に振り返りたいと思いますので、ご意見ご

ございましたらその時にでもお願いできればと思います。

続きまして、橋の長寿命化修繕工事についてのご説明をお願いしたいと思います。

事務局

はい。

市道北田大手前線宇賀橋長寿命化修繕工事(橋の上部、下部の施工に係る色彩等についての意見聴取)について、工事担当課の松江市都市整備部道路課より説明いたします。よろしくお願いいたします。

工事担当課(道路課)

おはようございます。

どうぞよろしくお願いいたします。

それでは着座にて、ご説明させていただきます。

資料の 2 ページをお開きください。左の位置図をご覧ください。

宇賀橋は、殿町から北堀町にかけて、一級河川北田川に架かる歩道橋でございます。松江市が定める景観計画において、景観重要公共施設のうち、道路として指定されている、市道北田大手前線の一部になります。また、景観区域のうち、伝統美観保存区域である普門院外濠地区内に位置しております。

ページの右に移りますが、橋梁の概要でございます。橋梁名は、宇賀橋。路線名といたしましては市道北田大手前線となります。昭和 48 年設置から約 52 年経過しております。

右下に図面を掲載しております。3径間単純PC床版橋という構造でございます。コンクリートの桁に木材の高欄、木材による目隠が施されています。

橋台は前面に沈みが施されていますが、構造は不明でございます。

橋脚はパイルベント橋脚という構造で、円形の鉄の杭構造となっております。橋長36.7m、幅員3.39mでございます。補修歴、占用物件はございません。島根県が管理する一級河川斐伊川水系北田川に架かっている橋でございます。

続きましてその下、工事概要でございます。市道北田大手前線宇賀橋長寿命化修繕工事として、2 カ年での施工を予定しているところでございます。下部工の補修を 1 期工事として、令和 9 年 8 月から翌 10 年 3 月にかけて、橋脚補強工事を行います。

その後、上部工を 2 期工事として、令和 10 年 8 月から翌 11 年 3 月にかけて、高欄や桁隠しといった木部材の取り替え、橋面の舗装の更新を行う予定としております。

3 ページ目をお開きください。橋の状況と周辺状況についてご説明いたします。

写真 1 と写真 2 は、北堀町から殿町に向かって撮影した写真です。橋の高欄は木材で作られており、橋の側面も木材でコンクリートの桁などを隠す構造となっております。

写真 3 は、橋の東側から西に向かって撮影した写真です。

写真 4 は桁下を撮影した写真です。写真の上側、白く見える部分がコンクリートの桁です。その下の桁を支えている、茶色く見える梁の部分はコンクリートですが、建設当時に景観に配慮し、茶色と濃い茶色の線により、塗装が施されています。

さらにその下には、鉄の杭による基礎がございます。こちらでも景観に配慮するため、建設当時に鉄の杭の周りにモルタルを巻き、同じく茶色と黒の線により塗装が施されています。おそらく、松の幹をイメージしているのではないかと考えております。

4 ページ目をお開きください。写真 5 は、東に向けて少し引いた位置から撮影した写真です。写真 6 は西に向けて、少し引いた位置から撮影した写真です。写真 7 は、宇賀橋の北詰、北堀町側を撮影した写真です。写真 8 は、宇賀橋の南詰、殿町側を撮影した写真です。

5 ページ目をお開きください。続いて橋の損傷状況を説明いたします。

写真 1 から写真 4 は、木製の高欄を撮影したのですが、木材が経年劣化により欠損している状況が確認できます。

応急措置として、部分的な木材の取り替えを行ってきておりますが、全体的に劣化が進行しており、全体の更新が必要と考えております。

写真 5、写真 6 は、橋面の舗装部の損傷状況です。既設の舗装はモルタルの洗い出しのような舗装となっており、等間隔に目地のような溝が設けられています。こちらでも全面的にクラックが入り、漏水の原因となっているため、更新が必要と考えています。

写真 7 は、桁下の状況です。橋面からの漏水が原因と見られる、遊離石灰と呼ばれる現象が確認できます。

写真 8 から写真 12 は、下部工の損傷状況を撮影したものです。

写真 9 と写真 10 は、コンクリートの梁部分を拡大したものです。こちらでも多数のクラックが確認されています。全体を薄い茶色で塗装し、濃い茶色の線が描かれています。

写真 11 と写真 12 は、杭部分を拡大したものです。写真 11 の右側に映っているのが塗装されたモルタルのカバーです。左側が、そのモルタルのカバーの中にある鉄の杭です。モルタルのカバーは経年劣化により、一部剥がれ落ちたり、割

れて隙間が空いているような状況です。中の杭は錆びて、層状に膨張しています。このような状況のため、補強工事が必要と考えております。

6 ページ目をお開きください。上部工の修繕方針についてご説明いたします。高欄については、現状と同様に、木材による取り替えを行います。

また、現在のような、いわゆる擬宝珠橋と呼ばれる、昔からの意匠で取り替えを行います。

現況の高欄の高さは舗装面から 80 cm ですが、現在の転落防止の基準は 110 cm となっていることから、基準に合わせて 110 cm の設置といたします。木材は、防腐処理を行い、塗装は行わず、自然な木の色とします。擬宝珠や笛金具といった金物は、再利用が可能なため再利用いたします。

写真 1 から写真 3 に、木材による高欄を設置した、松江城周辺の橋の写真を完成イメージとして掲載しております。橋面は既存のモルタル洗い出し舗装を剥ぎ取り、アスファルト舗装を施工した後、橋面に薄層自然石舗装の施工を行います。

橋面の舗装材は、左下写真 4 に示すような舗装材を計画しています。色の選定においては、現況の舗装色に近い色、また、図 2 に示すように、松江市景観形成基準において、横軸が示す彩度が一定以上のものをけばけばしい色彩として、使用を控えることとなっていることから、低い彩度の色彩を採用しています。

側面の桁隠しについても、現況と同様に、木材で設置します。木材は防腐処理を行い、塗装は行わず自然な木の色といたします。

7 ページをお開きください。下部工の修繕方針をご説明いたします。橋脚のコンクリート部は、ひび割れに対して注入材による補修を行います。その後、コンクリートの保護として、表面含浸材という保護材を表面に塗布します。注入材による補修を行った場合、ひび割れに沿って補修跡が残ってしまいます。このため、その跡を隠すため、木材で目隠しを行います。上部工と同様に、木材は防腐処理を行い、着色は行いません。

鉄の杭鋼管部については、既存の化粧モルタルを撤去し、補強のため、減肉している既設鋼管の外側から新しい鋼板を溶接し、巻き立て補強をします。さらに防食のため、その外側を FRP カバーで巻き立てる、ペトロラタムライニング工法という工法で補修を行います。

ペトロラタムライニング工法とあとは、石油からできる、ペトロラタムという混合物を鋼材表面に被覆しその上に、樹脂製 FRP カバーを設置することで、鋼管の腐食防止を行う方法で、撥水性、電気絶縁性、酸素遮断性にすぐれており、長期間内部の鋼材を保護することが可能という方法でございます。

この一番外側の FRP カバーで、塗装色は、松江市景観計画において、宇賀橋が位置する普門院外濠地区で、周囲との調和を図るため、黒系・白系・茶系の低彩

度で落ち着いた色彩とすることとされている点、また、周囲の武家屋敷等で、外壁色が茶系であることなどを参考に、図 4 に示す茶系塗装のつや消しを採用し、写真 5 のような出来栄を想定しております。説明は以上となります。

千代会長

ありがとうございました。

それでは、皆様のご意見をお伺いしたいと思うんですが、まずお聞きたいことがありまして、今回の補修は初めてですかね。

工事担当課（道路課）

確認したところ、部分的な補修歴は、説明にあったような高欄の取り替えとか書いておりますけども、大規模な修繕の記録は残っておりませんでして、一応無いものと思っております。

千代会長

築年は何年でしたっけ。

工事担当課（道路課）

昭和 48 年、1973 年です。

千代会長

では 50 年ぐらいということですよ。

今回のその補修によって、どれぐらいの期間の年数を想定されておられるのでしょうか。あるいはそういったことは特に算出されていないのか。

工事担当課（道路課）

一般的に木材の防腐処理をしたものというのがですね、一応メーカーさんが出してしておられるのは設計年数 30 年となっております、木材についてはそれぐらいを想定しております。

下部工とかの補修はですね、ちょっと何年というところまで想定はしていないんですけども、基本的には長期間できるものと思っております。

千代会長

というようなタイムスパンの中での修繕というようなお話でしたけれども、皆様方から何かご意見等ございましたらお願いします。

現況だと、桁の部分に三角の屋根みたいな装飾がくっついてるように見える

のですが。

工事担当課（道路課）

そちらは撤去してですね、また同じような構造で、木、庇ですかね、復元しようと思っております。

中尾委員

照明とかは一緒に考えられているのでしょうか。一回、確か宇賀橋の、これも光のマスタープランの一部であったかなと思うんですけど。

北惣門橋も掛け替えたときに、ライティングを施されていたかと思うんですけど、宇賀橋も一回計画あたりの確か途中で、その計画が無くなったんですけど、この機にまたそのライティングみたいな話って、いかがでしょうか。

工事担当課（道路課）

その点は今、検討はしておりませんでした。私も今知りまして、逆にお聞きするんですけども、北惣門橋は、それは前後からライティングするような形でしょうか。

中尾委員

ライティングのデザインができていますはずなんです。橋梁自体のデザインがあってですね、水燈路のときにいつもライティングしてるデザインが、まさにそのデザインじゃないかなと思うんですけど。

少しずつ水燈路でやっているお城の中は、ちょっとずつ恒久化していったんですけども、北惣門橋も確かそれが設えてあるんじゃないかなと思っておりますけれども。

工事担当課（道路課）

承知いたしました。また確認をさせていただきます。

千代会長

水燈路とちょっと違うんですけども、堀川遊覧船がありますよね。あのときって、下を通りますよね。そうするとこの、橋面の裏側はどういうふうにやっているんですか。（資料 3 ページ）現況写真 4 のところ、ここは（遊覧船が）下を通ったときのことを考えて、補修するということはないんですか。

工事担当課（道路課）

今回、設計の考えとしては、修繕、という考え方でやっておりまして、堀川周辺の橋は、桁の下も木材で隠してあるような橋があったりするんですけども、昔架けられた橋ということで、設計の条件として、荷重を増やさないというところで考えておりまして、ずっと木を貼っていくと、どうしても荷重が増加していくものですから、そういった点から、ちょっと難しいかなというふうに思っております。

千代会長

ただ、そこは遊覧船も通りますし、水滴なども気になるといえば気になりますし、景観的にあそこは松江城を見上げる位置になりますよね。

なのであまりあの辺り（桁下）が陰鬱な感じになるのはもったいないかなというの思いますし、例えばそういう荷重がかからないような方法を検討できないはないという気もしますので、その辺は少し、他の橋との関連も含めて、お考えになっていただければというふうには思います。

工事担当課（道路課）

承知いたしました。

池尻委員

これは今、ばけばけ展なども松江は放映が終わってから引っぱり張っておられまして、この場所というの「はけばけ」でもすごく優良なスポットだったと思うんですが、今の風情と新しくなったときの、この新しい木の色、自然の、これは檜ですかね、杉ですかね、分からないけれど、なんとか今のこの木を補修して、もうちょっと生きながらえるような手法はないのですかね。

例えば、基礎の部分はもちろん水に浸かってますんで、鉄とかそういう金属の腐食というのは 50 年も経てば当たり前だと思いますので、そういう安全性の面で非常に重要だと思いますが、この上の木材の風情っていうのが非常に何か今、来年、この計画だと令和 9 年ですか、架け替えをお考えになっている。

そのタイミングで、来年の夏から再来年の 3 月にできあがるようなご計画ですが、どうなんですかねこの、新しくなったこの橋っていうのが、いずれこういう（現況のような）色になるのですかね。

最初からこの木材が、例えば焼き杉みたいな、なにか違うのですかね。

小草委員

色について、私も架けたときの真新しい色だと、今までのイメージと違ってし

まうというか、非常に違和感があるんですけども、これっていうのは経年劣化で大体こういうような色にだんだんくなっていく。

ただそれがどれぐらい時間をかけて、この現在のような色になっていくかっていうのはまたちょっと、何とも言えないところがあって、これに関連した質問なんですけれども、今、防腐処理は行うけども、着色は行わないとなってるんですが、これは防腐処理を行った上で木材の保護塗料等を塗布するとかっていうことは考えていらっしゃらないということでしょうか。

千代会長

防腐処理の意味ですよ。

工事担当課（道路課）

はい。まず防腐処理につきましては、腐らないための処理で、木にそういった薬剤を注入するという処理でございます。

着色を行わないという意味合いはですね、例えば、茶色に塗ったりなどというのもあるんですけども、今回は周囲の橋の状況もあつたりしまして、着色は行わないというような考え方でやっております。

小草委員

表面上の塗装ですよ。木材の保護塗料。

これは木材専用のもので、木目を消さないように着色をするというものがありますけれども、そういったもので表面保護しつつ、自然な、今の木材の色に近いように仕上げるっていうような方法もあるかなというふうに思うんですけども、いかがでしょうか。

工事担当課（道路課）

はい。工法は、そういった着色ができると思っております。

今、何年で、もともとどういった色で何年で風化してこのような色になるか、みたいなお話もあつたと思うんですけども、例えばこの写真に映しています新橋という橋。

こちら最近修繕させていただいたんですけども、こちらの橋も取り替え前は大分茶色い木材の状態になっていまして、ただ、こちらについては建設当時の写真があつてですね、こちらの橋は建設当時は、本当に自然な木の色で作成されておりまして、こちらはおよそ 30 年ぐらいで昨年、一昨年、補修をさしてもらったんですけども、いつから茶色くなってるか分からないんですけども、自然な色から経年的な変化で、茶色になっていくというところがありまして。

千代会長

檜とかは結構早いと思いますね。10 年ぐらいでも大分。なので、20 年ぐらいかなっていうふうに今、何となく感覚的には思いますけど。最近の塗料が、どれぐらい新しいものがあるかっていうのもあるとは思いますが。

ただ最近の、橋を長持ちさせるということと、あとは世界的というか日本でしようけど、城郭建築の周りのものも割にこう、生木というか、本物思考で仕上げるというのが世界遺産との絡みもあって、結構潮流ではあるんですよね。

なのであんまりここは下手なことをできないような場所ではあるような気がします。なので、できるだけ生に近い状況で残すっていうのが、一番正当的なやり方になりつつあるような気はいたします。

池尻委員

少し単価は高いかもしれませんが、普通の既存の塗料というのは非常にちょっと、違和感があったりとかするんじゃないかなと思いますけど、生木は非常にいいと思いますが、昔からのその自然塗料みたいなもので、柿渋はちょっと色があればですけども、そういう類のもので何かいいものはないんですか。

千代会長

私のほうでは分かりかねますが、その辺りはまた検討していただいてというようなことかなと思いますけど。

工事担当課（道路課）

ご意見として、ちょうだいいたします。

千代会長

基本的にはそういう、もともとの城下町の江戸時代的なニュアンスというものを、できるだけオリジナルのものを復元していくっていうような考え方を基本的には堅持してもらいたいなというふうには思っております。

實重委員

失礼します。7 ページの下部工の完成パースですね。

鋼板巻き立てのイメージなんですけれども、これ、割と赤味が強い塗装をされるのかなと。若干、茶色系ですね。

上部工が経年劣化したときに、割と赤味というよりも灰色に近い色なのかなというふうに写真でお見受けしたんですけれども、そういうちょっと経年変化を見越した色合いに合わせていくようなことのお考えもあっていいのかと

少し思ったんですけれども、その辺りいかがでしょうか。

千代会長

どうですか。もともと経年劣化も考えておられるとは思いますが、写真でなかなか分かりにくい部分ではありますけれども。

工事担当課（道路課）

こちらの下部工の色でございますね。

こちらは色を変更することは可能ですので、もう少しこう灰色に近いような色にすることは可能ですので、また検討させていただきたいと思います。

千代会長

今、明らかにちぐはぐというか、そういうふうには見えますけど。

工事担当課（道路課）

例えば今、高欄にあるような、このような色に近い、上と下の色を合わすような。

實重委員

はい。上部工との調和というか、その辺りをご配慮いただくと良いのかなと思います。

工事担当課（道路課）

承知いたしました。

千代会長

よろしいですかね。

こういう長寿命化という意味では、先ほどの白濁の件もそうでしたけど、アスファルトとか道路の舗装っていうのは、なかなかこうずっと同じわけにはいきませんので、また白濁の方も、定期的といいいますか、見直しとか、あるいはその実験的にされてるところを、先ほど縁石の問題も含めて（検証を）されていくというふうには思いますけども、もう一度その全体として、今回 2 件の案件があったわけですが、改めてご意見をございましたら、お願いできますでしょうか。

小草委員

よろしいでしょうか。ちょっと戻ってしまうんですけど、白潟本町の件です。

今回縁石というか段差を設けないフラットな方向でいこうということで、やはりちょっとその安全性の面で不安が残るかなということで、今そのイメージ写真っていうのがあって、インターロッキングと（車道は）石畳風を採用されているということですが、これだと色の違いの視認性っていうところでちょっと不安が残ると感じる。

例えば視覚障害の方だとか、そういった方にもしっかりと、歩道と車道の区別がつくような色の採用、そういったことをきちっと検証していただきたいなということが、一つ。

路面の仕上げが、我々は分かるんですけど、要は障害を持った方だとか、そういう方が見やすい、ちゃんと視認できるかどうかという検証がされていればいいんですけど、そこら辺がちょっと気になりました。

あとは車道と自転車の間に白線が引いてありますけれども、ここもただ色がついてるだけじゃなくて、例えば、車のタイヤが乗ったときに音が鳴るような仕上げがありますよね。ああいったことを、体感で感じて分かるような、そういった仕組みがあると、より安全かなと感じました。

千代会長

確かにスティックの斜めところのマンションでも、我々の委員会のなか、専門委員会でもそうでしたけども、交通の出入りの問題、非常に重要だと思います。

特に、こういう歩けるまちっていうことを目指されてるような場所では、やっぱり安全性っていうのは最優先事項だと思いますし、それはエリアに関係なく、共通してる部分ですので、また今のご意見等を含めて、煮詰めていくというか、今後の議論をされていかれるのかなというふうに思いますが、その辺何かコメントございますか。

事業者（松江県土整備事務所）

先ほどご指摘ありました、視覚障害者の方の視認性についてなんですけども、4月にですね、こちらの計画を視覚障害者団体の方に持参しまして、この計画で特に視覚障害者の方が白杖を持って歩かれるというところで、このインターロッキングの舗装について、素材的に大丈夫かというのを確認しております。

ただ以前、やはり黄色の、視覚障害者ブロックと今のインターロッキング舗装だと、なかなか視認性が見つからないということをご指摘受けまして、視覚障害者の誘導ブロックの横に、茶色のブロックを今回入れて、色の濃淡ですかね、区別をはっきりさせている。

そのようなご指摘が視覚障害者団体からありましたので、そちらを参考にさせていただいてですね、この設計に反映しているところです。

あともう一点が、白線の件についてですね、ちょっとこちらは検討させていただこうかなと思っておりまして、イメージとしてはセンターラインを超えたとがたがた音が鳴るもの、ということですね。参考にさせていただきます。ご意見ありがとうございます。

正岡委員

私も白濁の方なんですけど、自転車道が左右にあるんですけど、車は一方通行ですよ。自転車は、軽車両で車と同じかなと思ってたんですけど、両側にあるので、これだと自転車は、例えば左側の道路も、北側にも南側にも通ってよいのか。自転車は両方につけるのであれば、両方とも左側通行にするのかとか、車以上に私今徒歩で通勤してるので、車よりもむしろ自転車がとても怖くて。

車はかなり注意してくれるんですけど、自転車はものすごい勢いで前から来たりとかってということもあるので、子供の通学のことなども書かれているので、その辺り、自転車の今、危険性といいますか、通勤通学の時間が重なる時間帯の安全性みたいなところって、この計画で、その辺どういうふう考えられているのかなっていうふうに感じたので、もし、何かありましたら教えてください。

事業者（松江県土整備事務所）

ご意見ありがとうございます。初めて自転車についてご指摘がありましたので、できるところについてはちょっと検討させていただこうかなと思います。貴重なご意見ありがとうございます。

千代会長

確かにこれ時間的にね、両方通れるような感じですので。

何かヨーロッパとかの場合は、何か矢印みたいなものが舗装にあってこっち向きみたいな指示はしてありますよね。多分、パリとかそんな感じだったと思います。何か方向性定められてるのが多いですね。

小草委員

すいません。多分これ一方通行で、軽車両を除くという道路になっていて、それで自転車は往来が可能だと。

その際交通法に則ると、左側通行が基本になりますので、両側に自転車の専用の通路が計画されているというようなことだと思います。

正岡委員

予測されるのは左側通行で、でも車とは違って南側に向いても通れますよ、という使い方。

小草委員

そうですね。すでに左側通行が軽車両の基本となります。
なので、北側から南に向かってくる自転車についても、南側から北側に向かっていく自転車についても、それぞれ左側に、その専用の車道が設けられているっていう計画になっていると思います。

正岡委員

それが守られるかという自転車側のマナー。

私なんか附属（小・中学校）の前を通ったりするので、大人の自転車マナーが本当に悪くて。

子供たちは降りて、正門まで行きましょうっていう辺りを大人がすごい勢いで、毎朝走っていてとても危険だったりっていう、自転車側のマナーの、ちょっとこれは景観と関係なくなるのですが、そういったものも、どうせ整備されるのであれば一緒に啓発されるようなことがあるといいかなというふうに感じました。

千代会長

やはり広い意味では景観の問題だと思いますよ。

實重委員

ひょっとしたらご存じかもしれないんですけど、自転車の案内表示の中で、矢羽根型のマークがあるので、そういったものも活用されてはどうかと思いました。

千代会長

よろしいですか。

特に白潟の方に関しては、そういう安全面のこと、基本的にここを出していただいた案に、皆さん賛同いただけてると思いますし、安全性のこと、それから他のエリアとの連続性、この二つの点について、今後さらに実験的にといいますか、ちょっと適切な言い方ではないかもしれませんが、そこら辺が先駆的な事業としてそういうところに取り組んでいただけることを期待しております。

もう一つの宇賀橋ですけども、これについては、特にオリジナルの建設の白木

の橋のところをできるだけ復元しつつ、観光的な問題も含めて検討していただくようなことを、少しお願いできればなというふうに思います。ありがとうございました。

それでは、ほかに改めてご意見がないようでしたら、事務局の方にお返ししたいと思いますが、よろしいでしょうか。

《委員了承》

事務局

千代会長、円滑な議事進行ありがとうございました。

ここで説明者についての入れ替えを行います。

島根県松江県土整備事務所、松江市都市整備部道路課、松江市都市整備部大橋川治水・国県事業推進課の担当者は退席をお願いします。

次に、事務局より、報告事項でございます。

『松江市景観計画の見直し』の進捗状況について報告します。

事務局（建築審査課長）

私の方から、先般、6月3日に行われました、松江らしい景観づくり委員会でご審議いただきました内容についてご報告をさせていただきます。

まず最初の資料1ページ目（モニター資料2）でございますけれども、報告事項としまして先ほど申し上げましたとおり、先月の3日にですね、行われました内容についてご報告いたします。

まず初めに、松江城を眺望する視点場原案地元説明会の現状についてご報告いたします。

資料1ページ目でございますけれども、現在、松江城を眺望対象とした視点場の候補地として9か所設定しております。

そのうち、高さ制限を含めた松江城周辺の景観形成基準の見直しに係る想定エリアに被らない4か所、普門院、松江堀川ふれあい広場、千手院、月照寺について、先行して地元説明会を実施しているところでございます。

説明会にあたりましては、事前に関係する地権者の皆様方にご案内状を送付し、当日の会場では、これまでの見直しの経過も含め、約40分程度ですね、説明をさせていただいた上で、ご意見をお聞きするという形で進めておるところでございます。

また、当日出席されなかった皆様方におかれましては後日、出席者にお配りした資料と同じものを郵送しまして、概ね1ヶ月の期間を設け、ご意見をいただ

いてるということとしております。現在 3 か所の説明会を終えております。

まず、1 番、普門院でございます。3 月 25 日開催の説明会では出席者 1 名ということでございました。原案に係る意見はございませんでした。

続きまして、次のページでございます。2 番、松江堀川ふれあい広場でございます。本年 5 月 14 日の説明会では出席者は 2 名ということでございました。ご意見はご覧のとおりいただいております。

内容としましては、制限がかかる区域の中には 2 階建てが難しくなる高さ規制となる場所もあることから、2 階建てを建てることもできないような制限は理不尽である、制限により地価が下がるのではないか、地元住民より観光客が優先されるのは納得がいかない、といった意見がございました。

なおこちらにつきましてはですね、先般行われました専門委員会におきまして、松江堀川ふれあい広場については、視点場のポイントを変更したほうがいいんじゃないかというようなご意見をいただいておりますので、今後その方向で考えていきたいというふうに思ってます。

続きまして、3 番、千手院でございます。こちらにつきましては、開催日が今月の 6 日ということでございますので皆様方には初めてご報告させていただく内容でございます。出席者は 29 名で、ご意見は次のページに記載しているとおりでございます。

主な意見としてここに書かせていただいておりますが、ご覧のとおりですが、まず一つ目、千手院に関しましては今のポイントよりもですね、墓地の方がよく見えますよというふうなご意見がありました。

その他、松江城の裏鬼門の方角にある天倫寺さん、そちらの方も候補地にしてはどうかというようなご意見がございました。

その他、9 か所の視点場以外にもですね、黒田町など松江城がよく見えるポイントがほかにもあるので、そちらの方も大事にしたほうがいいんじゃないかというようなご意見もありました。

最後、一番下でございます。松江城の美しさは、天守と緑が一体となったものであるため、杜や緑を含めて基準を考えたほうがいいんじゃないかというような意見をいただいております。

こちらの意見については先般、昨年行われました、第 56 回の景観審議会のなかでも意見があったというふうに認識しておるところでございますので、その辺はまた今後考えていきたいというふうに思っておるところでございます。

残る月照寺につきましてもですね、来月の 6 日のところで、開催を予定しているというふうになっております。

ですので、また地元の皆様のもですね、ご意見をしっかりと聞きして、また、審議会の皆様方にですね、この意見を戻して、議論いただきたいというふうに考

えておるところでございます。

続きまして、松江城周辺の高さ規制について、でございます。

高さ規制の数値についてはですね、先ほど申し上げましたとおり、先月 3 日に行われました専門委員会の方で、31m という案をまとめていただいたところでございます。改めまして、私の方からですね、この 31m となりました経緯などについてご報告をさせていただきます。

なお専門委員会の委員の皆様方におかれまして、本日の審議会に先立ちまして、この経緯を個別にご説明させていただいた関係上、時間のこともありますので、資料は簡潔にまとめさせていただいておりますので、ご了承いただければと思います。

まず、そもそもこの高さ規制でございますけれども、なぜ導入しなければいけないかというような目的でございますが、我々としましてはですね、城下町としての文化的景観保全というふうに考えておるところで、並びにですね、先ほどの文化的景観ということと併せまして、県都としてですね、松江は都市景観というものがあるというふうに考えておりますので、それらをですね調和を図っていく必要があるというふうに考えておるところで、導入を目指しているというところでございます。

具体的な話になりますけれども、国宝のお城、松江城以外にも 4 城ほどございますけれども、彦根市以外の姫路市、松本市、犬山市におきましてはですね、その高さ規制というものに、お城との関係性というものが確認できたところがございますので、我々松江市においてもですね、国宝松江城を地域のシンボルとして捉えてですね、高さの基準案を作っていきたいというふうに考えておりまして、この絵のところ（資料 4 ページ）にありますけれども、高さ基準につきましては石垣の上端を基準にしていきたいというふうに考えておるところでございます。

石垣の標高が 33.8m というところがございますので、その地域、想定エリアの地域の地盤高が 2～3m ということですので、建物の実施の高さを 31m だというふうに考えておりまして、31m 案というものを提案させていただいたというところがございます。

続いてですね次のページなんですけれども、31m とするとですね、どれぐらいの高さの建物が今あるのかというものをここで示させていただいた資料でございます。こちらの調べではですね 19 棟ほど、31m の高さ規制案にすることによって、超えるものがあると確認しております。

その多くが共同住宅でございまして、そのほかにホテルがあつたり、官公庁、事務所ですね、最後、病院があるというふうな内容となっているところがございます。

続きまして、先の専門委員会での 31m 案についてのもので、主な委員さんが

らの意見ということで書かせていただいております。

ちょっと読ませていただきますと、一番上の方ですけども、既存不適格建築物を考慮すると 31m より高い数値を考えなければならないと。一方でですね、松江らしい景観を大切にすれば、もっと低い数値となり、折り合わないけれども、世界遺産や他の国宝との比較は重要であり、建築基準法等の関連も含め、31m は説明ができる数値ではないかと。

松江城天守の国宝化により松江市の魅力や国内外からの見目が変わり、松江市としては松江城を大切にする必要がある。

続きまして、県庁舎は松江城を考慮して高さ 32m というふうになっておりまして、その高さを引き継ぐような形の 31m という数字は近代都市としての発展の経緯など、いろいろな意味で繋がりがあある。

続きまして、規制値が受忍の限度内であれば、既存不適格建築物の発生は致し方ないんじゃないかということでございます。

それと、既存不適格建築物については今後の都市計画等において考慮が必要があるんじゃないかと。

続きまして、その他の国宝の城と制限値との関係を見ると、31m は妥当な数値。

最後でございます。病院や官公庁のような公益性の高い建物については対象制限対象から外す必要があるのではないかと、というような主な意見がございました。

そこで最後のところ、書かせていただきましたけども、まとめとして 2 つほどあります。

松江城周辺の景観形成基準の見直し想定エリアにおける建物高さの基準値は 31m で検討する。

公益性を含む既存不適格建築物の高さ制限について、取扱い方針の検討を行う、というふうにまとめたということでございます。

簡単ではございますけれども以上が、先の専門委員会でのまとめということでございます。

最後にですね、今後のスケジュールについてです。簡単にですね、（配布）資料ございませんけれども、イメージということでお話をさせていただきたいと思ひます。

画面に映しておりますけれども、昨年の 6 月に開催された第 7 回の専門委員会で使用した資料の一部を加工しているところでございます。

まず左のところに視点場の選定ということで書かせていただいております、右側が先ほど申し上げた高さ規制の話でござひます。

まず、視点場のことでござひますけども、①から③につきましてはですね、今は既に終わっております、現在はその青いバー（矢印）のところ、地元説明と

いうところになっております。

あくまでもこれは 4 か所でございますが、残り 5 か所についてはまた今後ということになりますけれども、先ほど申し上げた普門院等 4 か所については、①から③を経て、現在地元説明というふうになっておるところでございます。

今地元説明をやっておりまして、そこでいろんな意見が出てきますので、またその辺を専門委員会、審議会へフィードバックして、今後の（資料）下の緑の方に進んでいきたいというふうに考えているところでございます。

続きまして、松江城周辺の高さ規制、右側の方なんですけれども、こちらについては現在ではですね、④の位置にあるというふうにご認識いただければと思っております。

先般 6 月 3 日が④の専門委員会というふうに考えておりますけれども、そこですら先ほど申し上げましたとおり、既存不適格、そういったものの宿題がございましたので、またそちらの方も検討いたしましてですね、専門委員会の方にお諮りして、また⑤、⑥というふうに進んでいって、また地元説明等を踏まえてですね、意見等が出てきましたものを、またフィードバックさせていきたいというふうに考えています。

簡単ではございますけれども、今の現状報告であったり、今後のスケジュールということで、状況報告させていただきます。

以上で事務局からの報告を終わります。

千代会長

ありがとうございました。

今のところの、特に視点場の方ではかなり積極的についていか迅速にといいますか、視点場の設定の方のご意見聴取をしていただいているところで、かなり大変な作業だと思いますが、こういうことをとおして、先ほどのご意見を見ますと、住民の方も非常に景観に対しての意識の高い方々がいらして、そういうところのもの（意見）をできるだけ可能な限り、反映させて、それを含めて、今後、委員会の方で議論していただければいいかなというふうには思っております。

松江城周辺の基準については、なかなか 31m と数字だけは先走ったところがあるんですが、基本的な考え方を委員の方々と共有していきながら、議論を進めて参りたいと思っておりますので、よろしくお願いしたいと思います。

事務局

以上で第 57 回松江市景観審議会を閉会いたします。

皆様ありがとうございました。

⑥閉会

署名 _____

署名 _____