

第3回 松本市中心市街地再設計検討会議議事録（要約）

日時：令和6年11月29日（金）

会場：松本市中央公民館（Mウイング）

○ 事務局

- ・座長挨拶までを公開とし、その後、報道機関の皆様にはご退席いただく。
- ・今回は、これまでの検討会議で出された意見、各種団体との意見交換、市民ワークショップ、市公式LINEでの意見募集の結果等を踏まえて、中核エリアの将来の見取り図の案について、議論をいただきたい。
- ・会議に先立ち、赤羽座長からご挨拶をいただく。

○ 座長

- ・当会議は合計4回の開催予定だが、今回は3回目の会議となる。
- ・過去2回の会議では、委員の皆さまの豊かな経験に基づく知見を共有し、様々な角度から意見をいただいた。また、団体との意見交換やワークショップなどを通じて、多くの方からご意見をいただいている。
- ・本日は、これまでの論議や意見を踏まえて、中核エリアの将来の見取り図案について検討いただきたい。
- ・第4回会議で提言書を作成することになるので、今回は提言書の作成に向けた大事な会議となる。

○ 司会

- ・議題の1つ目、中核エリアの将来の見取り図(案)について議論をいただきたい。
- ・資料説明を事務局からお願いする。

○ 事務局

（資料1・資料2を用いてLINE意見募集（528件）とワークショップ（2回開催）の結果を説明）

（本体資料を用いて中核エリアの将来に向けた見取り図（案）を説明。中核エリア再設計の3つのコンセプトと5つの指針に基づく再設計のイメージなどを説明）

○ 司会

- ・事実確認や追加で説明を求めるものがあれば、先にその点をクリアにしてから中身の議論に入りたい。

- ・第1回、第2回の会議、その間に各種団体や多くの方々から意見を伺って、見取り図の案として、一旦この形に落とし込んでみたところ。
- ・一番大きなところでは、資料4ページにある3つのコンセプト。今まで多くの方から伺ってきた意見を集約している。
- ・この3つのコンセプトは抽象度が高いものなので、抜けている部分、ここは誤解を招くかもしれない点があれば、意見をいただきたい。

○ 委員

- ・24ページの再設計イメージでは、松本駅の西口に駐車場を配置して、そこから歩かせることを想定していると思うが、このイメージ図からは松本駅が抜けている。
- ・まちづくりの基本になるのは駅。
- ・ウォーカブルな空間を創出する緑色のエリアと、多様で高次の都市施設を包摂するオレンジ色のエリアに関連して、松本駅と駅の周りをどのように考えるかが大事。
- ・姫路駅前、人が歩くように設計、整備されている。そういう歩きかけを作ることによって、松本城まで車で直接行かない、歩いた方が楽しいまちになるのでは。
- ・まちづくりには50年ぐらいかかる。JR、アルピコ、松本市が一緒になって、この一帯を考えるとすごく良いこと。
- ・再設計のイメージは、駅舎を挟んで東西を二つに分けて囲っているが、これは松本駅舎を含めて、一つの丸の赤囲いにしたほうが良いのでは。
- ・要は、駅を踏まえて具体的なまちづくりをしなくてはいけないということ。

○ 司会

- ・予定より早く各論に入ったが、ここは重要なポイント。
- ・ご指摘のあった松本駅と駅周りで言うと、駅周りがどのような物理的な環境かということもそうだし、公共の交通機関にはどのようなものがあるって、どういう形で乗り換えるのかについては、大きな方向性はあるにしても、各論ではイメージしきれていない。
- ・ここについては突っ込んで議論した方がいい。重要な問題提起をいただいた。

○ 委員

- ・鉄道だけを考えた場合、駅の機能として不足があるか、ないしは余剰があるかと言われると、かなり過不足なく使っているというのが現状。
- ・鉄道、線路をいじるには多大なコストがかかるが、一方で、まちとの繋がりという観点では、今のままでいいのかという点には議論があっている。
- ・資料24ページに4つの大きな囲みがあって、①城下町松本の歴史と自然を活かしたウォーカブルな空間を創出する緑色のエリア、②まちを舞台にした魅力的なパブリックスペースのデザイン、③安心・自由に移動できるモビリティネットワークを実現する赤色のエリア、④多様で高次の都市施設を包摂する市街地を創造するオレンジ色の

エリアと、これらがうまく書かれているが、これを実現しようとした場合、道路交通、車をどう処理するかが肝になる。

- ・今の駅周辺の交通結節機能を見ると、東口になければならないものとななくてもいいものがある。東と西で機能を分散させることは、一つの考え方としてあっていい。

- ・一方で、道路については、国道も高速道路も中心市街地の西側にあるので、市街地に来る場合には、鉄道の線路を跨がなければならない。

- ・この部分が松本の中心市街地は強くないので、車両基地の南側にあるオーバーパスや、北松本駅のアンダーパスなどをうまく使いながら、全体の交通量を抑制しないといけないと考えた場合、西側である程度の交通量を処理するという考え方は妥当。

- ・また、全体的に見ると緑色のエリアが、資料 16 ページだと駅前記念公園の方まで広がっているが、資料 24 ページの統合版になるとオレンジ色の下に隠れている。

- ・このオレンジ色のエリアと西側を繋ぐ交通が不便で、エリアを抜けるのに時間がかかる。ここを多様で高次の都市施設を包摂するエリアにするのならば、渋滞交差点を回避する道路整備を併せて考えないといけない。

○ 司会

- ・重要な論点をいただいた。これまでに議論を積み残しているものに、この④の多様で高次の都市施設を包摂する市街地を創造するエリアに対する考え方がある。

- ・これまでの議論を振り返っても、無節操にこのエリアであれば、建物の高さ制限を緩和してと良いということではない。

- ・一方で、市公式LINEの意見募集の結果にもある、多くの市民や、ここで生活をされている方の要望や感じていることと言えば、やはり駅の近いところに要望が多い公共的な空間や居場所、寒い日や雨天でも利用できる全天候型の施設を実現する場合の候補地としては、④のオレンジ色のエリアがあがってくる。

- ・その他の問題提起にも、非常に重要な論点があった。

- ・例えば、高速バスや西側の路線バスなど一部のターミナル機能は、駅の西側にあることに一定の合理性があるのではという点についてはどうか。

○ 委員

- ・高速道路や主要な山岳観光地は西にあるので、駅からすぐ乗り換えられることは人の流れからすれば良いが、果たして、地域経済の面から見た場合にどうか。

- ・今は、駅から横断歩道を渡ってバスターミナルに行くが、大きな転換期を迎えているということであれば、乗り換えはもう少しスムーズにいく場所にあるべきと思う。

- ・ただし、車のことを考えれば、できるだけ近くまで移動できることが良く、土地利用も駐車場にするのが一番手っ取り早いし、儲かるから、建物がなくなったところは駐車場になっている。

- ・だから、駅の西側に、JR、民間のことになるが、駐車場の設置は良いと思う。

- ・④のエリアは、最初に区画整理事業が行われてから 50 年近く経過している。無秩序

というわけではないが、道路事情も含め、現在、様々な要素が混在するエリアになっている。

- ・再設計に当たっては、松本城を中心としたまちづくりを進めることを前提にした上で、少し違った見方をすると、④のエリアについては城下町の外であり、何でもかんでも建物の高さ規制を外せばいいというわけではもちろんないが、全てのエリアで松本城の高さと合わせることは、少し無理がある。

- ・このエリアは、人が賑わう、溜まるような仕掛けづくりを民間でできればいい。

- ・ただし、資材高騰などで様々な値段が上がり、低層階の建物で投資を回収することが難しい中、県内外から民間の投資活力を呼び込むには、建物の高さ規制の緩和も含めて再設計の議論をした方がいい。

- ・現在、お城口のロータリーには、自家用車が人を降ろす部分と駐車場スペースがある。この自家用車の駐車場スペースをなくすことによって、電車とバスが接合しやすくなることはイメージしやすい。

- ・現在の自家用駐車場とタクシーのプール場所に、定期バスが入ることもあり得る。

- ・また、現在のバスターミナルは道を横断歩道で渡る形だが、横断歩道を渡らなくて済む、雨に濡れずに行けるようになった方が、利用率や利便性が高まるのでは。

- ・姫路の話が出たが、姫路駅は電車を降りてすぐの場所に、バス乗り場が集約されているが、姫路城に向かう通りからは少し外れていて、道路の付け替えもしている。

○ 司会

- ・③と④のエリアの話が一体化して議論が進んでいるが、この部分は、今回の会議で核になる重要なポイント。他の委員も意見があればいただきたい。

○ 委員

- ・④のエリアで一番高い建物はブエナビスタか。その周りを見ると、だいぶ空き地になってしまっている土地もある。

- ・あの一帯の街区自体は良いのにもったいない。土地利用がばらばらな感覚があるし、キーとなる公園があるもののうまく活用できていない。

- ・松本は商都である一方、日本銀行松本支店もあり、長野県の中では働く場所としても重要な場所。一帯の建物が古くなる中、どこまで規制を緩和するかについては議論が必要だが、建物の高さ規制の緩和について議論が必要な場所、エリアではある。

○ 司会

- ・事務局で景観地区の考え方、眺望点について、また④の地区で恐らく一番高い建物がブエナビスタとの事実関係で何かコメントがあればいただきたい。

○ 事務局

- ・④のエリアで一番高い建物はブエナビスタで、高さは 59.5m となっている。

・松本駅に眺望点があり、駅から東に移動していく間のシークエンス景観、その中でもあがたの森通りは、けやきやまち並み、建物の高さを含めて、守るべき景観軸として整理している。

○ 委員

- ・あがたの森通りは景観軸とのことだが、何を守ろうとしているかが分かりにくい。
- ・何かが見えるから守らなければいけないとならば別だが、④のエリアは松本城周辺とは成り立ちも特性も違うエリア。そこから松本城が見えるわけではない。ブエナビスタからは見えるらしいが。
- ・歴史の継続性を重視するエリアと④のエリアは特性が違うので、そこにこだわりをどこまで持たせるかが今後のポイント。
- ・まちなかに子どもの居場所がなくて、天候が悪い時のアンブレラフリーが駅前ですぐに前になる中、人の居場所も駅前にあって然るべき。
- ・そういう複合的な機能を配置していくには、この④のエリアが、建物の年数含めて一番活用しやすい場所だと思う。

○ 委員

- ・確かに④のオレンジ色のエリアの考え方は結構難しい。
- ・第1回目から出ているが、今までの松本のまちづくりの文脈というか、まちづくりのやり方と全く違うやり方をするという事はないのでは。
- ・松本という都市は、お城を基本に、これまでも慎重に高度地区をかけて、それを解除したり、規制を緩和したりしてきているので、そのことは大事ではないか。
- ・これを1回崩してしまうと、確かに新しい取り組みとしては正しいんだけど、だとしたら、今までのまちづくりのやり方について、変えるところは変えるけど、でも引き継ぐところは引き継ぐということは、しっかりとった方がいい。
- ・規制の緩和という言葉は、実はパブリックスペースのエリアでは使われているが、恐らく建物の高さには慎重になっていて、そのことについて言及していない資料になっている。
- ・そこについての基本的な考え方については、今までやってきた保全をしっかりとやりながら進めるという点について、もっと強調した方がいいと感じている。
- ・そういう意味で、5つの方針の⑤公民学連携による推進体制を構築の部分について、しっかり書き込むことが、今後、色々なことを考える時の基盤になる。
- ・機能的には④のオレンジ色のエリアは、今議論があるような様々な機能が同居する場所、生み出す場所、更新されるべき場所とは思いますが、その方法が必ずしも積極的な高さ制限の緩和とか、ボリュームの大きなものということでもないのかもしれない、そこは決め打ちではないのかなとの印象を持った。
- ・あと、これも1回目で、オレンジ色のエリアは現状、文化・アートが一番感じにくいという話が出たが、一方で、深志神社の参道だった場所でもある。もう少しエリア

自体の歴史性や文化性をしっかり掘り起こす必要はある。

・城下町の端であり外ではあるが、そこにも今後の歴史や文化の基調となる資源があるのではないかと思うので、単純に建物の高度化ということだけで、まちづくりが進むべき場所ではないのかなという気はする。

○ 司会

・文化・アートの話は1回目に出ていて、駅を降りた時に文化・アートを感じられるかということ、現状の松本ではそこに課題があるとされていた。

・④のエリアは、駅を降りてすぐのエリアだが、文化芸術の空気を人工的に作りに行くことで成功した都市事例はあるのか。自然発生的に生まれた結果として文化芸術があるという、自然発生的にできた都市にはシリコンバレーがあるが、計画的に用地を取って作る形にすると、やや無機質になる議論もあると思う。

・特に文化や芸術を④のエリアで重要と考えた時に、人工的につくる考え方について意見があれば。

○ 委員

・松本市の構造としては、人工的なものに市民芸術館がある。恐らくこういう公共の拠点は計画的に配置されているが、その周りについては計画的というよりは、ある種波及していく形、芸術のエコシステムと呼ぶが、展示施設や創作施設に合わせて小さなアトリエやギャラリーが波及していく可能性はある。

・それらは全てをデザインできるわけではなく、波及的な効果になってくる。

・ただし、そういう波及効果が起きそうな環境というのはあって、特にアーティストは、新しく開発された家賃が高い場所には入ってこなくて、どちらかということその隙間に忘れられていた場所であったり、別の角度からは価値が見出せなかった場所に、価値を見出して活動の場所としていく。

・今の中心市街地でそれがどこなのかといった場合、④のオレンジ色のエリアは、そういう人たちがなかなかいない。

・それは計画的に作り出すというよりも、現状を把握して活動している人の動きを阻害せず、支援してあげるようなことはできるんじゃないか。

・ゼロから作るのではなく、松本でどのようにエコシステムを作り、どう展開されてるかをうまく読んで、中心市街地の再設計の基盤にすることはできると思う。

○ 司会

・若い人、若いアーティストの方がチャレンジしやすい、活力やエネルギーみたいなものは、④のエリアに場合によっては、フィットするのかなと感じる。

・あまりお金がないが、チャレンジ精神があったり、クリエイティブなことをやりたい人たちが入ってきて色々なことをやった結果、文化や芸術が宿る拠点として④のエリアを位置付けていくことは、考え方としてはあるのかなと思う。

○ 委員

- ・ 駅の西口だが、ごくごく一般的な市民の意見だと思って聞いてほしいが、用がなくなっている、行かなくてもよくなってしまうている。
- ・ 駅の西側に車を停めて東側に行くかという面倒くさいから、西口とは違うところに停めるのではないか。観光客も同じなのでいくら整備しても駄目。駅自体が使われる仕組みを作っていないといけない。
- ・ 先日、岡崎市を見てきたが、車が通らない、人が通るだけの橋を作っていた。それが素晴らしい。橋の上では色々なことができるように整備もされている。
- ・ 西口と東口を繋ぐような回廊があって、人が集まって商売が成り立つと良い。

○ 司会

- ・ 今日、駅は分断された東と西ということではなく一つではないかというところから議論が始まったが、今は岡崎市の事例紹介があった。単純に離れているところを歩かせるのではなく、繋いでる部分に意味を持たせることが重要との指摘であった。

○ 委員

- ・ パブリックスペースの定義が、駅前広場を含めて、既存スペースの再設計をイメージしているので、少しスケールが小さいのでは。
- ・ 既存スペースに工夫を加えることで、アーティストとか芸術文化に触れ合う機会を創出できると思うので、まちなかで何かしたい人たちの意見をしっかりと集約していくことが大事。
- ・ 松本駅は、これまでのどこかに移動することが目的の用途を、もう少し多角化できないかなと思う。松本駅に来る理由の多様化を含めて、このまちの 50 年後を議論する中で、機能としては充実しているかもしれないが、商業施設やそれ以外の公共サービスであったり、テナントが抜けている部分も散見されるので、工夫が必要だと思う。
- ・ 市民が松本駅に来る理由を増やして、市街地にわくわくしながら出ていくような交通網にしていくことが大事になってくる。
- ・ レンタサイクルだけでは足りないし、新しいサービスも出てくると思うが、現在は観光客の目線で色々なものが配置されている。本当の賑わいを創出するためには、市民が積極的に使える仕組みを考えないといけない。
- ・ ④のオレンジ色のエリアに積極的に出て行って、自分たちの生活が充実する、多様な選択肢がある駅前になればいいと思う。

○ 司会

- ・ 駅の位置付けは、一義的には電車に乗るなど移動のためだが、それ以外の理由で駅に行ってもいいのではないか。電車には乗らないが駅に行く理由があってもいい。
- ・ それがあると東と西という概念がなくなって、駅そのものを一体的に議論できる。

○ 委員

- ・大きいビルの1階部分や住居施設の1階に商業施設を置くのは一つの考え方だと思う。
- ・松本駅とバスターミナルは、観光客と市民との交流拠点にもなり得るので、買い物などでお金を落とす以外に、もう少し関係性を広げられるソフトの部分も大事にしたほうが良い。

○ 司会

- ・松本は外から来る方もいるが、我々はずっと住んで良しを議論してきたので、住んでいる方々が本当に松本いいよねと思えるようなところが重要。
- ・その場所が戦略的にどこかといった場合、やはりこの駅前エリアは、そういうことを考えて設計していいのではないかと。

○ 委員

- ・一方通行の話もあったが、道路まで踏み込んでやるのかどうかは大きなテーマではないかと思っていて、当然、詳細な交通シミュレーションを基にした検討が必要となるが、駅前の車の動線については、様々な検討が可能ではないかと思っている。

○ 司会

- ・④のオレンジの部分について、どのようなイメージを持つかということ。このエリアにはバスターミナルがあるので、北側からのウォークラブルな空間が延長されるエリアでありつつ、高校生とか大学生がお金なくても集える場所があり、市民の要望が多い全天候型の施設を実現しようとなると、何らかの規制の緩和を伴った建物があるエリアのイメージなのか、この辺り、もう少し意見やイメージがあれば共有したい。

○ 委員

- ・駅前記念公園周辺の街区は、かなり前に区画整理が済んだ場所で、整然とまち並みができているが、逆にそれが今、賑わいを失っている原因かもしれない。
- ・白樺大通りが西側に抜ける道路と繋がってないので、このエリアから西側に抜けようとするのが相当難しい。
- ・駅前広場の機能をどのように拡充するかという視点でいうと、それぞれを大きくしたいが土地はない。東京では重層化する、地下を使うという手法があるが、そのような手法が本当に松本のまちづくりに合うものなのかと考えてしまう。
- ・この緑色のウォークラブルを推進するエリアの実現のためには、自動車交通の抑制がセットでないと成立しない。その時に駅の西口に駐車場だけあっても、そんな遠いところ使わないよとなりそうなので、駅の土地ないしその周辺の土地をどのように使っていくのかは、考えていかなければいけないと思う。
- ・線路がまちを分断してしまっている実態があって、これをもう抜本的に解消するこ

とはコストの面も含めてなかなか難しいとすると、どうやって東と西を繋いでいくのか、その時に西側に広がる余裕が若干あることを考えた際に、このオレンジ色のエリアをどのように使って、松本の活性化に繋げていくか。

・車の抑制が軸になるが、それが松本駅だけで処理するのが難しいのであれば、この緑色のエリアの外縁部に交通モードをチェンジできる拠点が必要ではないかと思う。

○ 司会

・④のオレンジ色のエリアを生かすためには、①のグリーン色のエリアまで含めて、交通と人の流れを考え、交通のモードチェンジができる場所が必要で、松本の道路の構造上、オレンジ色のエリアは、交通の処理を考えると車というよりは歩くということを念頭に置きながらイメージを作っていく方が現実的ではないかと思う。

○ 委員

- ・基本的には生活ということもあるし、観光という面もある。
- ・観光の面でいうと、あまり便利にしてしまうとどうか。松本は宿泊されずにスルーされるケースがとても多いので、松本は歩いた方が面白い、あそこは1泊、2泊しないともったいないというまちを作らないと、昼間は人がいるけども夜はいなくなる。
- ・だから、泊まって楽しい、ウォークブルを推進するエリアで新たな価値を見出すようなまちづくりが必要。松本は割と歩くと楽しい。
- ・そういうことを考えていった時に、駅のデザインは松本らしい、そういう玄関口を意識していけたら良い。
- ・その上で、④のオレンジの色のエリアは、なるべく松本城の周りに立派なビルがありますが、こちらに来てくれれば良いなど、こちらはビルエリアだと。
- ・土地の値段が上がると、地元では利用するのが難しくなるので早めに手を打って、オレンジ色のエリアはこういう建物は建ててもいいよというエリアにしたらどうか。
- ・①のグリーン色のエリアは、松本の商人が個性的なまちを作って色々な人と勉強しながら、新たなエリアができればと思う。
- ・グリーン色のエリアは松本の生きた人の住む、育った人の魂のあるエリア、駅の周りやオレンジ色のエリアは稼ぐエリアというイメージを持っている。

○ 司会

- ・駅の西口を戦略的に利用するという意見もあったが、松本のまちを本当に楽しむためには車ではなくて、歩いてみないと分からないから1泊する2泊という、あえて戦略的に不便さを作ることが、これからのまちの価値に繋がるのではないか。
- ・宿泊するかしないかで、地元に落ちるお金も相当変わってくる。周りの商店のことを考えても、長い目で見た場合、ある種の戦略的な不便さを作っていくことが、今後の松本の産業のあり方にも関係してくる。
- ・コンセプトに基づく5つの指針は、本気でやった方がいい提言かなと思う。

・緑色のエリアは、もちろん住んでいる市民の方も楽しく行ければ良いが、恐らく初めて松本に来る方や観光客がまず目指すエリアで、オレンジ色のエリアは、どちらかというと住んでいる松本の人が日常を過ごす、ないしは公共施設を置く場合の主要な候補エリアだと思う。

○ 委員

・5つの指針の公民学連携に関連してだが、私もまちづくりに30年近く関わっているが、信州大学や松本大学の学生が自主的に関わってくれることがあって、将来その子たちが卒業しても松本に残ることがあるので、そういったシステムを作ることが、一つの公民学連携になるかと思う。

・学生たちのフォローアップというか、松本市民になってもらうえるシステムができるといいなと思っているので、そういうことが提言に入れば嬉しい。

・また、④のオレンジ色のエリア利用とも関係するが、学生たちがチャレンジをする、アウトプットするためにみんなで集まる場所が大学のキャンパスだけでなく、まちなかにあって、高校生も一緒になったプロジェクトであったり、学びや、次の世代を育てるような教育的な要素を含めた機能がまちなかにあるといい。

・未来の松本市民になってもらうための先行投資、松本のまちは若い人たちの学びや教育、人を伸ばすことに対して、みんながサポートするまちなんですという、象徴的なものがこのエリアにあっている。

○ 司会

・資料4ページの3つのコンセプトだが、これまで議論してきたことは、この3つでほぼ集約できているかなと思う。もしここで足りないなとか、このワードはどうかなという意見があればいただきたい。

・この3つのコンセプトは、非常に分かりやすくまとめているが、これをどうやって進めていくのか重要とも感じている。

・多くの地方都市が衰退しているのは、経済原理だけで進めようとする、民間投資が成立しなくなっていて、今のままだと恐らく、松本に投資は起きない。

・そうした場合に何かを変えなければいけないが、自治体が全てを負担すればいいのかということとは違う。松本は昔からまちづくりに先見性のあるまちだと理解しているが、今後は、自治体、民間事業者、住んでいる方、来街される方、色々な方の連携によって、何か条件を変えていくことが必要ではないか。

・これだけのメンバーが集まって議論したので、これを形にしないといけない。一步一步前に進めるためには、どのような座組みや仕組み、関わり方だったら前に進むのかについては、提言を実現していくためには重要なポイント。

・資料8ページに5つの指針があるが、他と性格が違うのが⑤の公民学連携による推進体制を構築という指針。ここはまだ議論が足りていないが、この建付けがいいのかどうか。ここは、4回目の主要な議題になるものと考えている。

・⑤の部分が、これなら実現できる、前に向かっていけると信じられるような何かを4回目に出すことが宿題として残っている。

○ 委員

・ジャストアイデアになってしまうが、3つのコンセプトは私もすごくよく整理されていていいと思うが、1つ目のコンセプトが、誰が誰に対して提供するものなのかがよく分からないのと、受身的な感じを受けるので、提供ではなく共創がいいのでは。誰かが与えてくれる提供ではなく、様々な主体が共創する、そういう言葉であってもいいと思う。

○ 司会

- ・極めて重要な本質的な提言をいただいた。
- ・受身にならないことが、この会議ですずっと議論してきたことで、小さなレベルでもいいし、大きな負担ではなくて、できる人ができるレベルに関わり続けて、しかも、完成型があるというよりは、常にまちづくりに関わり続ける仕組みが持てる、そういうまちにしていける整理の仕方は、非常に重要な指摘だと思う。
- ・最後の24ページを見ていただくと、①と②に関しては、2回目の段階でほぼ一定のコンセンサスを委員の中で取れていたと思う。
- ・③については、駅の周辺ないし駅そのものの考え方について今日議論があった。
- ・④については、このエリアをどのように活用していくのが鍵で、議論を伺っていると、このエリアを一律に変えるというよりは、原則はこれまでの松本のまちづくりのあり方があって、このエリアだけ急に変わるというよりは、まちづくりの原則は維持した上で、仮に例外のような考え方が発生しうるとすれば、エリア内で市民の方々が望むような機能を実現する、公共的な空間が入る、寄与するものがあるというようなことがある場合に限定して、例外的に緩和できるようにするのが会議での方向性ではないかと。
- ・今後の例外的な緩和の検討については、景観審議会など様々なプロセスがあると思うが、一律駄目ですということではなくて、一定の条件のもとではそういった議論の余地があるという整理の仕方が④なのかなというふうにも思う。
- ・バスターミナルの建替えが将来あるのだとすれば、バスというのは公共性があるものだし、駅前のビルに市民の望む施設が入る可能性が出てくるのでは。

○ 委員

・バスターミナルは郊外含めて人が集まる場所。これは駅も一緒だが、まちの拠点、中核として、駅前に対する市民の声もあるし、昭和50年代に開発した時も松本にとって象徴的な場所だったと思うので、松本城周辺はウォーカブルな空間として、駅周辺は、商業施設ないし経済の中心という形に区分けをするのがいいのではないかと思います。

・再設計においても松本の中核的な場所になるのだろうという気がしているし、様々な投資を呼び込むためにも、利便性が高い松本のまちというものが駅前で表現できれば、新たな松本のイメージになるのかなと思う。

○ 委員

- ・駅というものが、多くの人が集散する拠点であるということに変わりはない。
- ・それはしっかりと維持発展させていかなければいけないし、そういう意味で、駅をまちの中にどう位置付けるか、どう使うかということが重要。
- ・駅の周りでは何をやっても良いということでもないだろうと思うので、特に松本のまちづくりという文脈では、特に景観も含め、何を守り、何を新しくしていくのか、もう少しははっきりした方が分かりやすいまちになるのではないか。
- ・アルプス口から山々が見える景観は分かりやすいが、一方で東口から見た景観は、何となくビルが見えるだけで、何を守るかについていまいち理解できない。
- ・今まで守ってきたものを、特に景観という意味ではどういう形で守っていくのかはまちづくりにおいては非常に重要だと思う。

○ 司会

・駅は電車に乗る場所だが、駅ビルにMIDORIがあって商業的な機能もあり、今日されていたのは、駅の機能は更に何かあってもいいのではないという議論。

○ 委員

・東京駅を復元した時期から、駅というものの象徴性が非常に高まってきていると感じる。金沢駅の鼓門は単なるオブジェだが、金沢を象徴するものになっている。松本の駅前は駅前広場も含めて、どのようなデザインとすべきなのかは、しっかり考えていかないといけないところ。今後この議論をより深めていく必要がある。

○ 司会

- ・本当に活発な議論をいただいた。
- ・最後に座長に全体を通してコメントをお願いしたい。

○ 座長

- ・中核エリアの役割は、我々が想像する以上にこれからも出てくるはず。
- ・400年前につくった城下町をどうやって生かすかということ、今後どうやって新たな価値を生み出して、県外または海外から多くの人に来てもらうか。
- ・雨が降っても子どもを遊ばせられる、1人であっても1日を過ごせる、それが松本のまちなかでできれば、幸いであろうと思う。
- ・非常に難しいテーマだが何とかイメージは出来上がってきていて、その上でもう一度考えていただきたいことは、周りから見た時の松本の役割。ぜひ、この視点も持つ

て検討いただきたい。

- ・1回目の冒頭に挨拶したが、自慢のできる松本、自慢できるということは与えられるのではなくて、自分たちで新しい松本を作ることなので、それは会社の経営もそうだと思うが、基本的な方針が明確でないとみんな勝手バラバラになってしまう。

- ・それをきちんと守りながら、いい意味での競争をしていくことが大事なんだろうなというふうに思う。

- ・ぜひ最終の4回目で、最後のステップに向かって更に検討いただきたい。

○ 司会

- ・座長ありがとうございます。

- ・事務局から何かその他のところであればお願いしたい。

○ 事務局

- ・市民フォーラムを12月15日日曜日の午後2時から、場所は松本市立博物館の1階の講堂で開催予定です。

- ・当日は、山本座長代理、園田アドバイザー、ゲストスピーカーとして全国まちなか広場研究会理事の山下裕子さん、松本パルコの斉藤藤店長に参加していただく。

- ・フォーラムでの意見も含めて、事務局で提言に向けた整理をさせていただく。

- ・次回の会議は、2月14日金曜日の午後3時半からを予定している。

○ 司会

- ・委員の皆様から何か意見があれば、事務局までいただければ、4回目の議論に間に合うような形でまとめていければと思う。

- ・予定された議事は全て終了したので、進行を事務局の方にお返しする。

○ 事務局

- ・改めまして、貴重なご意見をいただき、本当にありがとうございました。

- ・閉会を兼ねまして、総合戦略局長の高野より挨拶申し上げる。

○ 局長

- ・大変ありがとうございました。

- ・12月15日開催のフォーラムでは、本日の意見も踏まえて市民の皆様に中間報告を行っていく。

- ・以上をもって、第3回中心市街地再設計検討会議を終了としたい。皆さま、ありがとうございました。