

第7回水木しげるロードリニューアル基本計画・基本設計検討委員会 議事概要

日 時 平成27年3月31日（火） 13：30～14：40
場 所 境港商工会議所 大会議室
出席者 別紙

1. 開 会

2. 委員長挨拶

年度末の大変お忙しい中、多数お集まりいただき、ありがとうございます。今日の会議の進め方を確認させていただきます。今回の委員会は、前回の委員会で皆様方からいただいた意見を反映した最終案を堀教授に説明させていただきます。この案について特に問題がなければ最終の基本設計案としてご承認いただきたいと思いますと考えております。よろしくお願いいたします。

なお、本委員会は、本日が最終回でございます。委員の皆様も、本日をもちまして任期が終了ということになっておりますので、よろしくお願いいたします。

3. 基本設計最終案の説明

（1）堀教授による説明

前回委員会での意見をもとに修正し、修正案を提示する。修正点はそれほど多くなかった。平面図を見ていただきたい。

駅寄りの方から、朝日生命前の広場的な空間をイベントスペースに空けておいてほしいという意見があったが、今回の最終的では、空けるのではなく、彫刻を一体にしたベンチをたくさん置くことで、楽しいところに入ってきたという演出をすることに決めた。

続いて、同じ広場の中にヒマラヤスギが一本ある。この木をどうしても残してほしいという意見があったため残した。

続いて、車の出入り口のチェックが若干甘いところがあるのではないかと、車の出入りが出来なくなると困るので、そこはよくチェックして直してほしいという意見があった。例えば、郵便局のところはちゃんと入れるかということがあった。それを市役所の方に確認いただいて、車の支障がないような提案にしている。

基本的には、そういうところで、あとは変わっていないが、もう一度、説明させていただきますと思う。

「水木しげるロードリニューアルに関する研究（抜粋）」を見てほしい。これは、私の方で取りまとめた基本設計の報告書。ここには、水木しげるロードのリニューアルについて、何をどう考えて、どうしたいかをコンパクトに整理してある。これをあわせてご覧いただきたい。

最も重要なのは、実は、横断構成と線形。特に横断構成が重要で、これによりどういう道路になるかが決まってしまう。ご存じのように現在は、車道より歩道の方が狭い。つまり、車を人間より重視している道になっている。それを車より人を大事にする表現とする。もちろんそれは、住民の方もそうだし、観光客、来訪者もそうだが、車より人を大事にする、そういうまちになるんだという表現のために、一方通行の一車線とした。その結果、車道が3メートル、自転車道を兼ねた路側が1メートル、反対の路側0.5メートルの4.5メートルとなった。それに対し、歩道は、3.5メートル、3.5メートル、4メートル、場所によってももちろん違うが、ほぼ11メートルということで、今現在よりも逆転して、歩道が非常に多い横断構成に変えた。図面をみてもらえば一目瞭然で、車道よりも車道でないところの方が、はるかに広がっている。それによりいろいろな人間のための仕掛け、例えば緑陰を作るとか、彫刻を見やすく配置するとか、ベンチを置いて休みやすくとくとか様々な人間のための工夫が出来るようになった。横断構成を変えたというところがまず一番重要なところ。

続いて線形は、もう皆さんよくご理解いただいていると思うが、スラローム（蛇行）を採用した。これは通常、車のスピードを落とすことによって、相対的に人間に居心地の良い道を作りましょうというのが普通で、前回説明会でご覧いただいた松江のスラロームは、車のスピードを抑制するためのもの。しかし、スラロームには、もう一つ非常に重要な意味があって、歩道の中になかなか作れない滞留スペース、人が休めるスペースを確保すること、それがスラロームによって実現可能で、人のためのスペースを作るために線形に手を加えてスラローム化した。かなり大胆に大きくスラロームを作って、人のためのスペースを相当数、かなりの広さで確保した。図面を見ていただくと相当数のベンチがあるが、これを置けたのは、スラロームによるということをご理解いただければと思う。今回最も重要なのは、この横断構成と線形。

さらに加えて、人をより大事にすることを形にするために、横断歩道のハンプ化（交差点部の車道を歩道と同じ高さに揃え段差をなくすこと。）を行った。ユニバーサルデザインの考え方では、横断歩道を渡るときに、車いすや乳母車が傾斜を一回下りないといけないということをなくすために、通常どうするかといえば、車道を歩道の高さに揃える。そうすることによって、歩道から横断歩道に出たときに、段差がないようにしているが、車と人間が同じ高さになるということは、人間を大事にしないということになって、ここでは、車よりも人間を一段高いところにおいて、高いところにいる。つまり車よりも大切にされている人間が、そのままの高さで、反対側に渡れる。交差点を渡れるようにするために横断歩道を歩道の高さにあわせた。普通、横断歩道は、車道の高さになっていて、そのためにユニバーサル対応というと、歩道を車道と同じ高さにしてしまうということが普通だが、ここは、人間優先にするために横断歩道という車道を歩道と同じ高さに上げたということを行っている。全国的には、先進的な事例。意欲的にやっているところはいくつも

出てきているが、鳥取県内では初めてではないか。非常に先進的なユニバーサルデザインの考え方でそれを採用している。車よりも人間を大切にするのは基本だが、車は便利な道具だから使うなということはありませんので、そこで、荷捌きスペースをしっかりと設けるということをしている。それによって、便利な車もきちんと使えるようにするということを考えた。

今の彫刻の置き方は、施設帯という歩道の中の一番車道寄りのところに直線状に並んでいて、なおかつ全ての彫刻がお店の側、民地側を見ている。これは、意外と写真が撮りにくい。或いは、彫刻の表情が少し斜に歩道を歩いてきた人に見にくい。そこで、横断構成を変えて歩道を広くした。なおかつ線形をスラロームにすることで、広いスペースを作った。この二つをうまく活用するために彫刻の再配置を全てやった。大きくは、グループ化してまとめるということをやっているが、それよりも重要な点は、全ての彫刻が歩行者の方に顔を向けるように、記念写真が撮りやすいように、或いは、彫刻を見たときに背景に境港の街なみが写り込むように、そのようなことを考えて彫刻のレイアウト、向きの微修正をやっている。

それから、スラローム化することによって生まれたスペースを生かすために休憩スペースを充実させている。さきほどの、朝日生命の前のスペースに大きなベンチを置いてある。これは、今説明した横断構成と線形の工夫の結果、このようなことが出来るようになっていく訳で、こういう広く空いた空間を使って、人が楽しめる休憩スペースを作った。街の賑わいで、最も大事なことは、ベンチの数と休憩スペースである。私たちが楽しい街だと思うのは、楽しそうな人がたくさん見えることである。もちろん歩いている人も楽しそうだが、なんといっても座って談笑している、楽しそうに飲んだり食べたりしている、そういう姿が、最も街の魅力になる。これを私は、「サクラ」と言い、町の「サクラ」作りを申し上げているが、そのような楽しそうな人の姿を作るためには、座ってみたくなるベンチが欠かせない。そのベンチを車道の両側に配置することによって、見る見られる関係と専門的には言うが、自分たちが楽しく座っていながら、対岸の楽しく座っている人たちを見る。それが相互に起こることによって、街というのは、賑わい、魅力というものを獲得する。そこは大分腐心して、ベンチ、休憩スペースのレイアウト、相互の関係というのを丁寧に設計してきた。

植栽について、今、水木しげるロードにあるいわゆる街路樹という、同系同一樹種の同間隔植栽というデザイン的な特徴を持つが、それしかなく、これは大抵の場合、シャンゼリゼ通りクラスにならないと魅力を発揮出来ない。今、植栽が十分な魅力になっていないので、なるべく既存の木は、生かせるものは生かしながら、大胆に新植を施すことによって、緑陰を作り、緑を豊かにしようと考えている。一つの考え方は、夏暑いので、緑陰を作るためにベンチとセットにするという考え方で、緑を入れている。もう一つは、なるべくたくさん緑がほしいが、しかしそれが街を見通す障害要因になってはいけないので、街はよく見えつつも緑陰があって、ウェルカムされているなど見えるようにすることで、二つの観点、一方は、たくさん植

えたい。一方は、なるべく植えたくないという、そこを調整しながら植栽を入れた。

舗装について、歩道は3.5メートルとってある。通常そこには、歩道の舗装を入れると思う。スラローム化して、休憩スペースがあるが、その休憩スペースを歩道と別の舗装に分けるのが通常だと思うが、そうすると、休憩スペースが非常に狭く見えてしまう。そこで、実際には、3.5メートルの歩道だが、いわゆる歩道の舗装、つまり歩道の舗装は通して入れるが、その歩道舗装は2メートルだけにして、残りの1.5メートルは休憩スペースと一体の舗装としている。そうすることによって休憩スペースが広く見えて、休むということを促されているな、或いは、私のことを歓迎してくれているなど分かるようにするというテクニックを入れている。舗装については、大分いろいろ細かく、実施設計レベルで丁寧に検討が必要で、今私がお話したのも実施設計レベルで詳細にきめ細かくやらないといけない。面積が大きい分、舗装というのは極めて重要。いろいろな考え方で、これから実施設計の段階で丁寧にやっていかなければならない。大きな考え方としては、今お話ししたように、歩道の舗装を若干狭く、実際には3.5メートルあるが、見た目を狭く見えるよう舗装して、その分、広場的なスペースを広くしようというのが一つ。二つ目は、車の出入り口が大分たくさんあって、そこを広場的なスペースにするとおかしくなるので、歩道と同じ舗装で休むところではないということを明示するために、車の出入り口は歩道と同じ舗装をかけようと考えている。

妖怪神社の前について、大正町は、若干魅力に欠けるところがあるため、なるべく工夫を凝らそうと思っている。ここには、交差点以外で唯一のハンプを伴う横断歩道を入れているが、このハンプを横切って、参道風の舗装を入れようと考えている。それからボラード（車止め）について、安全上は、どうしてもボラードが必要なので入れた。これは、昭和レトロということを最初から皆さんが強くおっしゃられて、ボラードが果たして昭和レトロと合うのか、なかなか悩むところだが、交通安全上は、どうしても必要で採用した。

基本的な考え方に戻らせていただいて、横断構成と線形について、これが命で、これによって様々な工夫が出来るようになったということだと思う。

では、また図面に戻って頂いて、先ほどの朝日生命の前に広場的なベンチのあるスペースがあって、T字路の交差点が入って、ここはハンプになっている。その後、郵便局があって、ここの車の出入りは、特段の配慮をした。次に妖怪神社があって、そこに参道風の舗装を入れた。

（大正町パースの説明）まず歩道を見ていただくと、黄色い誘導ブロックが入っている。この誘導ブロックは、現況で入っていて、これはこのまま誘導ブロックを入れようと考えている。誘導ブロックというのは大変に強いものだから、誘導ブロックを入れるともうその歩道のところには、いろいろな模様を入れることが出来ない。無地であっさりこの誘導ブロックがよく目立つようにということを考えて歩道の舗装は考えたらいいいと思う。

妖怪神社の参道の両側は、ウッドデッキにして特別のスペースであることを示そ

うと思っている。ウッドデッキがずっとつながるが、その間に妖怪神社の参道がある。参道は、歩道も休憩スペースも車道も全部突き抜けた形にしたい。強烈に参道の舗装を入れこむ。ただ、デザインについては実施設計で行うので、今入れているのはダミーと思ってほしい。デザインは五万とあるが、あくまでこれは私の設計である。今後どうするかは、昭和レトロとしてよく意見を伺って、これから実施設計レベルで決めていくことだと思うが、このように参道を通して特別の場所であるということを分かるようにしたらどうかと考えている。ちょっとあのあたりが寂しいので何か仕掛けがいたると思ひ考えた。

縁台のデザインももちろんいろいろと詳細を詰めなければならない。大分詳細のデザインで雰囲気が変わってしまうので、これも実施設計レベルでよく検討しなければいけない。

植栽について、植栽の提案が一つのポイントになる。今現在、境港の街路樹で使われているのは、垂直ものといって、一本ずっと立っているものであるが、今回、私の提案は、全て株立ちものである。株立ちというのは、非常にやわらかくなる。やわらかくて、幹の太さの割に枝葉が大きく、緑陰を作るのにぴったりである。先進的なところでは、この株立ちというのはよく使われている。日本での先進例は、黒川温泉、湯布院温泉、やはりとても柔らかい感じである。今回は、株立ちの提案をしている。

そして、ベンチがあつて、緑陰があつて、そのベンチの前に彫刻があつて、ベンチに座りながら彫刻が眺められる。この彫刻は、若干かしげてあつて、全部神社の方を向くようになっている。もちろんこれらのより詳細なデザインは、実施設計の段階でよりきめ細かく、やらなければならない。

それから、今お話しした参道風の舗装を渡るところに4本の灯籠がある。これが灯籠型の照明となる。立ち上がるものは、植栽以外、基本的にはあまり入れたくないが、ここは参道であることをより強調し、神社ということが強調されるように、ここにだけ、灯籠照明を入れたらどうかと思ひ提案した。

それから、灯籠照明のよこに立っているものがあるが、これがボラード（車止め）となる。車がつっこんでいって、人にぶつからないようにということを入れてる。これもデザインに関しては、実施設計段階で昭和レトロ風に考えていかなければならない。

続いて、ここは前回話をしたとおりほとんど変えていない、大正橋を中心として、水木先生のマンガの主人公たちを集めた。車道を一方通行にして狭め、スペースを広くとった部分に大分彫刻が増える。

妖怪工房さんの前には、たくさんベンチを置いた。これは、メリハリが必要で、あまり人気キャラクターの所にベンチを置くと、込み合つて少し不便になると思ひ、人気キャラクターのところは、ベンチを減らし、その分、他の所にベンチを置くなどの調整を全体的に行っている。

誘導ブロックの所に模様を入れると死んでしまう。だから歩道は、誘導ブロック

があるだけのすっきり、シンプルな舗装にする方がいいと思う。誘導ブロックと模様はバッティングしてしまうので、デザイン的には非常によくない。どっちかに絞るべきで、当然ユニバーサル対応で、歩道に関しては、誘導ブロックを優先するべきと考えている。その分、先ほどの参道風の所とか、休憩スペースとか、車道のハンプのところとかに模様を入れていけば十分に魅力は出るので、歩道の方は、あまりごちゃごちゃ入れない方がいいと考えている。

ベンチについても実に色々な形があるので、これも昭和レトロ風とは何なのかを実施設計の段階でお考えいただければよろしいと思う。縁台は先ほど言ったようにデザインは非常に重要なので、座ってみたくするような縁台のデザインをきちんとやらなければならないと思う。

先ほどの大正町のところで皆様のご意見のヒマラヤスギを残すことはもちろん結構なことだと思うが、見ていただいてお分かりのように大分圧迫感がある。ヒマラヤスギが圧迫しているのではなく、この根鉢が非常に圧迫している。ヒマラヤスギを残すということは、この根鉢を残すということで、どう圧迫感を軽減するかは、実施設計レベルで相当工夫しないと、邪魔だという話になってくるという恐れがある。よくよく検討が必要な所だと思う。

(松ヶ枝町パースの説明) 今回、色を入れているが、無視してほしい。色は実施設計レベルなので、こういう色にするのではないとご理解をいただきたい。それぞれの機能が分かれていることを分かり易くするために、色を入れていると考えていただきたい。車道がスラロームしていて、ハンプがある。ハンプというのは上っていく訳だが、そこを分かり易く黒く明示している。交差点は上がって歩道と同じ高さになっている。大分急に見えるかもしれないが実際には、5パーセント勾配なので急ではない。

休憩スペースには縁台が置いてある。これも前回お話したが、道路整備でやるのか、沿道の皆さんが自発的に置くのか、それも今後詰めなければならない。私は両方あるといいと思っている。全部道路整備でやってしまうと非常にガチガチになるので、地元の人が自主的に置くと臨機応変に位置を動かしたり、片付けたりできるので、どう役割分担をしていくのかをよく考えてもらいたい。

ここは、集中的にベンチを置いて、緑陰を作って、大きな休憩スペースを作っている。ここに人がたくさん休んで、境港が一段と楽しそうなことになるのではないかと考えている。木は全て株立ちとする。これは大分年数が経って太くなったものだが、実際に入れる時は細いものだと思ってほしい。

松ヶ枝町から本町について、ここは、鬼太郎ファミリーの彫刻があって、それら人気の所はベンチを少なくして、メリハリをつけて緑陰を作って、彫刻とベンチの一体化を図っているのは、今までお話した通り。ここはほとんど変わっていない。

(本町パースの説明) 手前の方に彫刻があって、奥に休憩スペースを広く取るために、手前側はスペースが狭くなっている。だから手前には、ベンチを置けないが、その分奥側に植栽を施した所にベンチがたくさん置けている。スラローム化するこ

とによって、ベンチのスペースを取るが、両側に置くことはさすがに出来ない。どちらか片側にしか置けないので、このようになっている。奥に荷捌きスペースがあり、こういう感じで配送の車が入ることになる。赤い唐傘がたくさんあるが、これもおそらく、沿道の皆さんが自発的に置くことになるのではないかと思っている。車の出入り口は、広場的な舗装にしないで、歩道と一体の舗装にして、ここは車が出入りするということを明示する。それによって広場的なスペースを分節して、居心地の良いスペースとする。ずっと続いているというのは、あまりよろしくない。道路は続いていてもいいが、休憩スペースは分節しないといけない。それを、車の出入り口を使うことによって分節している。このパースの色も無視してほしい。こういう色にするというものではない。色は実施設計段階でやっていきたいと思う。

続いて、本町アーケード。アーケードはなかなか難しいというのは前回お話したとおりで、物を基本的に置けない。置けないとやっぱり寂しいのでどうするかというと、一つは、時間帯規制をかけるとか、これは皆様方で議論すればいいと思うが、時間帯規制をかければ、その時間帯にベンチや縁台を設置することが出来る。それから常時ということであれば、この前、車道に絵を描く提案もしたが、これはいろいろと議論のあるところで、どこの場所に絵が描けるかということを慎重に検討していただく必要がある。だいたい方向が固まったようだが、少しでもこのアーケードを魅力的にするということが、今後、詳細設計でも具体的にどこにどういう絵を描いていくかということが、大事になってくると思う。ベンチを設置してしまうということが、アーケードに関しては出来ないので、現状、殺風景だと思うが、なかなか難しいところ。

以上で、前回と変更になったところをもうもう一度確認すると、ヒマラヤスギを残した。車の出入り口もチェックを行った。この2点が主な変更点となる。

全体的には、今説明したような考え方をもとに作成した。それを3枚のパースにした。これに当然のことながら沿道が入ってくるわけで、沿道が入ればまた一段と賑やかに感じになると思う。沿道のお店が魅力的になってくるということもやはり、観光地境港としては重要な課題で、沿道が魅力的或いは、雰囲気が決まってこない、最終的には、ああいいところだなということにはならない。沿道の方も同時進行で検討していったほしい。

それから、標準横断図は、前回お話をしたとおりである。

以上となります。

(2) 質疑応答

○委員

南北の横断歩道も同じ高さにするのか。

●堀教授

交差点は、全体を同じ高さにする。平面図に傾斜を表す記号を入れている。(記号の説明。)

○委員

西本町に1件、「まちなかアスパル」と「松本ラジオ店」の間の家は、車の出入りがある。この図面だとちょうど出られないということになる。

●事務局

一通り現地を調査したが、今後実施設計の際に、再度1件ずつ確認する。

○委員

実施設計という説明が多くあったが、実施設計は、事務局が行い、例えば色などを決めると理解しておけばよいのか。

●事務局

実施設計は、実際にもの作っていくための図面を作る作業となる。まずは、道路を作るにあたって、もう一度測量をし直して、実際の寸法で公図用の図面を書いていくが、その中で今後、素材や色を確定していかなければならない。事務局の方でこの実施設計をやっていくということになる。

○委員

また、委員会を開いてどうこうということはないということか。

●事務局

基本的には、実施設計の段階で委員会を設置することは考えていない。

○委員

了解した。それからベンチのデザインとか、縁台をどうするとかも実施設計ということだったが、その辺も事務局で決めて作るということによいのか。

●事務局

基本的にはそうなる。

○委員

了解した。

○委員

本町アーケードでは、新しいブロンズ像を作って設置してほしいという意見があるので、これも頭に入れておいてもらいたい。

また、リニューアルとは関係ないが、車いすについて、観光案内所と水木しげる記念館に設置してあるが、記念館のものは館内用となっている。これは要望だが、記念館にもロードで使える車椅子を設置してほしい。

○委員

植栽について、大きくなるには相当の時間がかかる。そうなった場合、赤い唐傘といっても全部の沿道には無理だと思うし、植栽が大きくなるまでの間、どうやって木陰を作るのかということはどうか検討してほしい。これは要望となるがお願いしたいと思う。

○委員長

要望が多かったようだが、特にほかに意見がないようなら、今回の水木しげるロードリニューアル基本設計について、この案で承認いただきたい。承認いただける

方は挙手をもってお願いしたい。

(全員一致で挙手。)

ありがとうございました。全会一致ということで、これをもって最終案とさせていただきます。

4. 沿道部会報告

○委員長

先日行われた沿道部会について、権田沿道部会長より、報告をお願いしたい。

○部会長

第5回沿道部会の報告をさせていただく。去る3月25日に境港市役所第1会議室において、第5回沿道部会を開催した。

これまで沿道部会で議論をしてきた総括ということで以下のものをまとめた。

街なみの整備についての考え方は、今後は昭和30年代、水木マンガに出てくる建物や背景などを参考にルールを作り、統一した街なみを目指していく。

街なみの整備については、単なる景観の保存ではなく、観光地としてのエンターテインメントの視点を念頭に置き、街づくりというスタンスで行う。

ブロンズ像などの背景を演出することを念頭に置く、昭和の雰囲気看板設置、現在の雰囲気の良い建物を生かすなどそれぞれ妖怪の雰囲気にあった街なみを作っていく。

今後の街なみ整備の進め方については、「街なみ環境整備事業」これは、沿道店舗などの改修に対する国土交通省の補助事業だが、これに対し、実施に向けた話し合いを商店街並びに自治会単位で、実施をしていく。「街なみ環境整備事業」の内容は、要件などを十分に理解した上で、実際に事業に向かうかどうかの意思決定をしていただくこととする。意思が固まった場合、事業化に向け、具体的な沿道店舗などの外観改修方法など、街なみ整備、維持管理などに関する具体的なルールの策定を進めていくこととする。この手法は、先般視察した鹿野町の街づくりからよきヒントを多く頂いたように感じている。

今後は、沿道の皆様方とともに、よき街を作っていくように最善の努力をお願いしたいと思っているところである。以上で報告を終わる。

5. 委員長総括

最後に私の総括となっている。あくまでも私の私見であるが、今回、水木しげるロードリニューアル基本計画・基本設計が出来たが、これは、あくまでも道路整備ということであって、今日は関係者の方がたくさんおられるが、地域の受益者である地域の方々が盛り上がって、初めてロードの発展というものがあると思う。

先日、元気みなと商店街がイベントをやったが、それを見てもやはり地域が楽しんで、観光客にも楽しんでいただくということがないとだめじゃないかと思う。

今日、梶田会長の書いた新聞記事で地方創生論というのが出ていたが、行政頼み

というか、行政にお願いしないといけない部分は多々あるが、一般市民から見れば、なぜロードにだけ金をつぎ込むのかという意見も私の所に来ている。そういうことを考えると絶対にこれを成功させなければならないので、地域が一致団結して、より発展的なものにしていただきたいと思います。

とにかく皆さんが楽しんで、市民が行っても楽しいところだということにしたいかないと、やっぱり観光客にも来てもらえないと思うし、今までもいろいろなイベントを企画され、観光協会とともにやられているが、いま一層の努力をしていただき、ロードの発展をしていただきたいと思います。ひいてはこれが境港全体の発展につながると思うので、それから続けて街づくりが良い方向にいけばいいと思っています。皆様方のご協力をよろしくお願いする。堀先生にもいろいろとご指導をいただいた。今後ともよろしくお願いしたい。ありがとうございました。

6. その他（事務連絡等）

●事務局

この後16時より、市長報告を行う。

今後の基本設計に基づき詳細設計を行うが、委員会という形ではなく、説明会を開催していきたいと考えている。

○委員長

それでは、これで水木しげるロード基本計画・基本設計検討委員会を終了する。一年間ありがとうございました。

以 上