

第20回「まちの活性化・都市デザイン競技」
松戸市長特別賞表彰式・記念シンポジウム

～都市デザインから考える松戸駅周辺の将来像～

報告書

日時 平成30年7月21日（土）14：30～17：15
場所 松戸市民劇場ホール
主催 松戸市
後援 公益財団法人 都市づくりパブリックデザインセンター
参加者 132人

プログラム

○開会挨拶・松戸市長特別賞表彰式

○基調講演

テーマ：都市デザインから考える松戸駅周辺の将来像
～デザイン競技応募者たちから見た都市デザインのアプローチ～

講師：西村幸夫氏

（神戸芸術工科大学／まちの活性化・都市デザイン競技審査委員長）

○パネルディスカッション

コーディネーター：西村幸夫氏

パネリスト：岩倉圭介氏・石田哲史氏（株式会社久米設計／国土交通大臣賞）

石田武氏・後藤将人氏（大成建設株式会社／まちづくり月間全国的行事実行委員会会長賞）

金城正紀氏（社会環境設計室／（公財）都市づくりパブリックデザインセンター理事長賞）

新妻直人氏・中戸翔太郎氏（東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻／松戸市長特別賞）

本郷谷健次（松戸市長）

松戸市長挨拶



皆様こんにちは。大変暑い中、このような形でお集まりいただきまして本当にありがとうございます。松戸市について少しお話しすると、面積として60平方キロメートルくらいのところに今49万人の人口を抱えております。松戸市が大きくなったのは、高度経済成長期の昭和35年、1960年くらいからのことであり、まちの全体がリニューアルの時期に入ってきています。

これから10年20年30年と先を見越した街づくりをしていく中で、このたび国土交通省の後援のまちの活性化・都市デザイン競技の対象地域として選ばれたことを本当にうれしく思っております。全国から37件もの応募がありました。その中に、たくさんのアイデアが詰まっているという風に思っております。それも参考にしながらこれからも街づくりを進めていきたいと思っております。今日1日のこのシンポジウムが有意義になればと祈っております。よろしくお願いいたします。

第20回「まちの活性化・都市デザイン競技」 松戸市長特別賞 表彰式

作品タイトル 「寄る辺の津、いざなう瀬」

受賞者 東京大学大学院 工学系研究科 都市工学専攻
地域デザイン研究室+都市デザイン研究室

新妻直人氏、伊藤智洋氏、中戸翔太郎氏、永門航氏、荻原拓也氏



(松戸市長特別賞受賞者代表挨拶)

東京大学の新妻です。本日は、このような表彰式を催していただき誠に光栄でございます。今回の提案については、後程詳しくご説明いたしますが、5人のメンバーがそれぞれの強みと個性を生かしながら、どのようにしたらこの松戸駅周辺地域がより良い魅力的なまちになるのかを考え、議論を重ねた結果だと思っております。それをこのような形で評価していただいたということは、とてもありがたいことだと思っております。ほとんどのメンバーが学生でして、今年度で学生生活を終える予定となっておりますが、今回の表彰に恥じないような学生生活を送っていこうと思っております。本日はありがとうございました。



基調講演

「都市デザインから考える松戸駅周辺の将来像
～デザイン競技応募者から見た都市デザインのアプローチ～」

講師 西村幸夫氏

神戸芸術工科大学教授

まちの活性化・都市デザイン競技審査委員長

はじめまして西村です。よろしくお願いいたします。松戸駅周辺の都市デザインの設計競技の審査委員長を務めました。こうした設計の競技というもので建物に関するコンペティション、コンペと良く言いますが、それは、よく行われるのですが、都市やある地区全体に対するこういうコンペというものは、なかなか行われません。理由のひとつには、地区全体を大きく変える、大きく計画をし直すということがそうあることではないので、なかなかタイミングがないということもあるのだと思います。

ただこのようなコンペを行うことで、その地域をどのように考え、理解し、変えていったらいいのかということに対するいろんなアイデアが集まります。そういうことは、例えば今回の松戸の都心部のように、これから大きく色々なことが変わるといような良いタイミングでいろいろなアイデアが集まるということで、とても可能性があるのではないかと思います。

都市づくりパブリックデザインセンターという公益財団法人が、このようなコンペを行ってきて、今年で20年目です。私は、第1回から審査委員をやっています、途中から審査委員長を務めているのですが、今回のテーマとなった松戸駅周辺は航空写真を見てみると、実は、とても色々なものが凝縮しているということがわかります。相模台という台地があって、そしてJRと新京成の線路があって、そして当然駅前があってデッキがある。そしてここからすーっと行くと旧街道がありますね、松戸の宿があって、坂川という川があって、そしてすぐ向こうには江戸川という大河がある。ごくわずかな1キロにも満たないところにこれだけの色々なものがある。

しかしたぶん生活をしている方にとっては、こういったものがこんなに近くにあるということは、あまり実感がないと思います。たとえば駅を降りればイトーヨーカドーがここにあるので、駅を降

りても相模台の見事な緑があることは、なかなかすぐに実感できないですね。

色々な魅力があってもそれを実感しにくいという状況のなか、市役所の耐震化や老朽化の問題もあり、この国家公務員の官舎の跡地をうまく整備をして後ろに市役所を持って行けるならば、実に面白いことが起きるのではないかと。もしくは、イトーヨーカドーの建物がもっと違う形になれば緑が駅前から見えるわけです。それを具体的に構想することができるのであれば、その時に色々なアイデアを上手く詰め込んで、この新拠点の地域、そしてこのメインのシンボル軸を整備していくと、まさに川から丘まで全体がひとつになれるのではないかと。そういった視点のアイデアを求めたいということで提案を募集しました。ですから今、松戸がちょうど都心を色々な形で動かそうとしているというタイミングとこのシンポジウムのパネルディスカッション、それからこのコンペのタイミングがあったということでもあります。

この後、受賞者の方にパネリストとして登壇していただいて、それぞれがどのように考えたのかということの説明をいただき、その後ディスカッションを行うのですが、松戸の顔となる相模台の新拠点ゾーンから江戸川までの道路、ここのデザインが新しい街の魅力を引き出すようなものになっているか、これが大きな課題です。今日皆さんのお手元にお配りしております資料にデザイン競技の結果概要がありますが、ここにも書いてあります。

少しスケジュールや審査等について説明しますと、基本的には応募登録が去年の10月で、そして現地説明会がありました。そして質疑応答の期間がありまして、作品の提出の締め切りが今年の2月、そして3月に審査をして、主要な賞、特に国土交通大臣賞に関しては、東京で開催された6月11日のまちづくり月間全国的行事において授賞がされております。そして応募登録をしたのが

60グループ、実際に提出された作品が37作品で、例年よりかなり多い数であります。

国土交通大臣賞を含む3つの賞が、1等賞、2等賞、3等賞に当たるのですが、これらの賞を受賞された方々が本日のパネリストとして登壇されます。また、松戸市長特別賞、そして30歳未満の人が集まったグループで応募されたものに関しては奨励賞を差し上げています。

作品は、A2サイズのパネル2枚で提出することとなっているのですが、今日は、実際にロビーの方に受賞作品のパネルを展示してあります。そしてこれをA3に縮小したものが皆さんのお手元にある資料です。作品の詳細については、後で受賞者の方に説明してもらいますが、私からは具体的に審査員がどのようなことを考えて、どういったところを評価したのか、どのような議論があったのかということを紹介して、それに関して後にパネリストに答えてもらいたいと思います。

審査過程について説明しますと、まず提出された37作品すべてをテーブルに広げて、2時間くらい審査員全員がその中で8作品ほどを選ぶという作業をしました。その審査風景も結果概要の3ページに載っております。審査員は、そこにあるように7人なのですが、大学の先生が4人、それから実際に集合住宅の設計をされている建築家の方、そして本郷谷市長、そしてデザイン競技の後見役である国土交通省の市街地整備課の課長が実際に審査にあたっています。

その全員がこれだと思う作品を8つ選んで投票を行って、結果、複数票を取った作品を残しまして、それらの作品について審査員の間で一点一点、どういうところが良くて、どういうところが問題かということ議論します。議論が終わったところで、再び投票を行い、その得票数をもとに受賞作品を決定するというを行いました。



この作品が1等賞、国土交通大臣賞に選ばれた久米設計チームの作品です。何が評価されたかということ、とても細かく設計がされている点です。お手元の資料でご覧になってください。ひとつに

は、松戸市と同じような状況にある東京の郊外都市を見た中で、どのようなことが言えるのかという非常にマクロなことを考えています。

そして、具体的に松戸の街がどのように出来てきたかという歴史を書いています。その意味で都市の構造をきちんと踏まえている。これはミクロの視点です。そして、それを5つの軸、それもスケールの大きなものから小さいものにわたって様々に分析しています。

また、具体的に求められたように、相模台の台地の上に市役所を移転し、それをどのように配置するか、そして駅の東口・西口のあたりをどのように変えていくか、江戸川までつないでいくか、そして、市役所を移すので、その跡地をどのように考えるかということを一箇一箇具体的な場所のイメージを明確に持ちながら、そして軸をどういう風に作るのかということを非常に細かく書いています。

このように与えられたことに全部きちんと答えるだけでなく、それを綿密にやってくれているという点が大きく評価されました。それからもうひとつは、シンボル軸というものがあらかじめ設定されているのですが、このチームは、その軸だけでなく、その周りの都市の中にいくつかのループをつくって、こういうところにもある意味副軸のようなものを評価することが大事なのだとこのことを描いてくれています。なかなかここまで考えたチームは、他にありません。要求されたもの以上に街を読んで、そして提案しているところが大変優れていると思います。

先ほど言いましたように、資料1枚目で広域的に街を比較して郊外都市の特色を見ています。そしてミクロ分析で、松戸の街がどのようにできてきて、こういった構造をもっているのかを分析しています。そういった分析を踏まえて、単にシンボルロードだけでなく、それに直交するような軸があるということを読み込んで、これが提案に生きています。

5つの軸として挙げた、都市の基盤、自然環境、生活環境、産業創出、エリアマネジメントの、主にエリアマネジメントでもう少しソフトな対策も提案をしているといえます。加えて先ほど言いましたようにメインのところ、相模台の新拠点のデザインも考えてくれている。一箇一箇の構想もとても具体的に描かれているということが言えます。

そして、断面を取って丘から川までどのようにつないでいくかという戦略を取っています。それぞれ細かく駅前のところでのどのようなことが行えるかというようなことも提案してくれています。その意味ではとてもよくできていて、総合的に考えているのが高い評価の理由です。

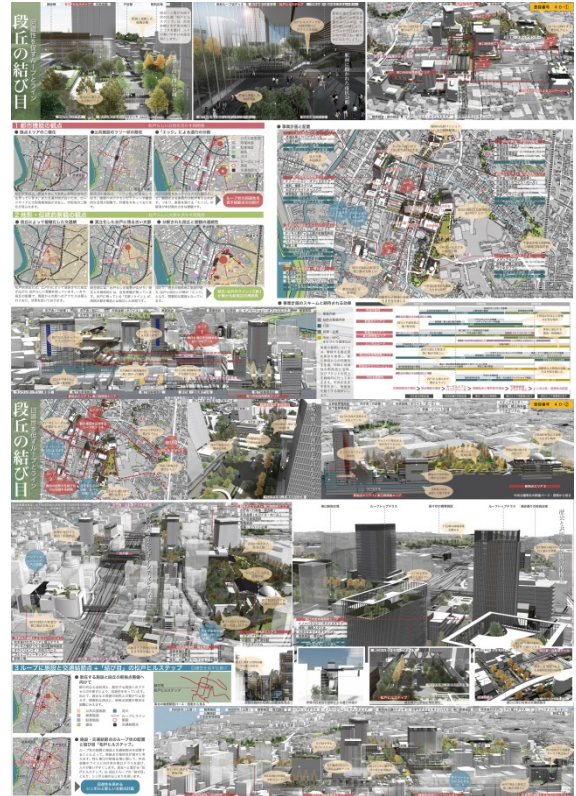
ただ一点、後のパネルディスカッションで聞いてみたいのですが、問題点というものもひとつ指摘されています。この提案では相模台に広い公園が生まれるわけですが、市役所の建物を建てることで、三角形の空間を公園内に作りだしています。それはそれで軸を受けるようなスペースを作っているわけで評価する声も多いのですが、ここに建物があるために、せっかくの相模台の広い空間があるのに、建物でその空間が分断されてしまうのではないかと、大きな空間が二分されてしまうのではないかとという意味では、せっかく広いスペースが生まれるのにどうして分けなくてはいけないのかというデザインの問題を指摘する審査員もいて、そのあたりもどのように考えたのか聞いてみたいと思います。



次の2等賞に当たる大成建設さんの提案ですが、これもある意味都市構造を読んでいて、この図面を見てわかりますように、相模台のオープンスペースが広々と使われています。ここから江戸川の方を見通すような意味で、この相模台のエリアにとっても力を入れていて、オープンスペースがうまくデザインされています。そしてこの場所が新しい拠点となるというのがパースからも読み取れるという点で非常に高い評価を受けました。また、新拠点とそれにつながる軸だけでなく、新しくいくつかの施設をループするような道があります。しかし、この資料には、市役所の跡地について説明がなく、その点を指摘する審査員もいました。

非常によくできている提案なのですが、ひとつ

議論されたのが、相模台を通る地下道や新市役所の地下部分です。地上部は非常に広々と空間が使われているわけですが、地上部を使うために施設等を地下に入れるということは特殊解なのではないかと、地下化を課題の解決策とすることは良いのかどうか議論がありました。



次に、3等賞に当たる社会環境設計室さんの提案に移ります。まず、この提案は、チームではなく、おひとりがすべて制作されているのですが、おひとりですべてのものを作られたということで、非常にすごいと思います。また、この提案では、様々な情報を組み込んだひとつの3Dの図面をもとに、それぞれの計画が提案されていますが、その点で実現可能性が高いのではないかとこの意見が多くありました。

課題としては、この提案では、高層ビルが立ち並んでいますが、現実的に高層化が事業としては、成立しやすいとしても、それが松戸の将来像として望ましいのかという議論がありました。また、国道6号線も含めて提案がされています。このエリアは、本来対象地区ではないのですが、さらに東の地域も含めて計画することで、新しく見えてくるものがあるのではないかとこの声もありました。

次のパネルディスカッションでは、それぞれの受賞者に対して、どのように提案について発想・調査を行ったのかといったようなことを聞きたいと思います。また、松戸市長特別賞については、大学院生による提案ですが、若い人たちが街を見

るときに何を見たのか、どのように主張しようとしたのか、またプロと学生の感覚の違いというものが、何か市にアピールしたのではと個人的に思いますので、そういった点も聞いてみたいと思います。

どの提案においても、外からの視点でもって、住んでいると意外とわからない見慣れた風景となってしまう、地域が持っている可能性や個性が描かれていると思います。会場の皆さんにとって、今日のシンポジウムが、旅行に行った時のように新鮮な目でもって松戸を見直す良い機会となればと、つまり、パネリストの方は、松戸市外の出身者ばかりなので、住民ではない彼らの視点で見た新たな発見があるかもしれません。そういう良いきっかけを、また、地元の方がそれを知ることによってそういう見方をすると、まちももうちょっと違う可能性が見えてくる可能性があるかもしれません。ぜひこのあとのパネルディスカッションをそういう機会にしたいと思います。

私は、コーディネーターとしてそれぞれの提案者になぜそのような発想ができたのか、そのためには苦労があったのか、また提案がどのようなプロセスで出来上がったのか聞いてみたいと思います。そのことによって新しくいま松戸が変わろうとしているわけですが、変わろうとしていることに関して色々なヒントが出てくれば、これだけの大都市の都心部を大きく変える計画が実際に行われているということは、またとない機会なので、ここでのアイデアで生かせるものがあって活用していただければ面白い魅力あふれる松戸の将来が描けると思ひまして、この後のパネルディスカッションに期待したいと思います。ご清聴ありがとうございました。

パネルディスカッション



コーディネーター：西村幸夫氏

パネリスト：岩倉圭介氏・石田哲史氏（株式会社久米設計／国土交通大臣賞）

石田武氏・後藤将人氏（大成建設株式会社／まちづくり月間全国的行事実行委員会会長賞）

金城正紀氏（社会環境設計室／（公財）都市づくりパブリックデザインセンター理事長賞）

新妻直人氏・中戸翔太郎氏（東京大学大学院工学系研究科都市工学専攻／松戸市長特別賞）

本郷谷健次（松戸市長）

（コーディネーター・西村氏）

それではよろしくお願ひします。先ほども申し上げました通り、それぞれの受賞者の方から、どうしてこのようなことを考えたのか、作品の内容と同時にその背景についてもご説明いただこうと思ひます。説明が終わった後に、私の方から先ほどの基調講演で挙げた疑問点等を中心に、受賞者の方に質問をさせていただきます。このように、提案についての説明と質疑応答を続ける形式でパネルディスカッションを進めたいと思ひます。

また、最後には、会場の皆様方からの質問の時間も取ろうかと思ひますので、質問を用意してお聞きいただければと思ひます。それでは、お願ひいたします。

それでは、まず国土交通大臣賞を取られました、久米設計のおふたり、よろしくお願ひいたします。

（久米設計・岩倉氏）

本日は、貴重な機会をいただき誠にありがとうございます。久米設計の岩倉と石田でございます。張り切って少々内容を盛り込みすぎてしまった点、少し駆け足となるかもしれませんがご容赦ください。本日は、我々がこの提案にかけた思いと提案の概要をお伝えしたいと思ひます。

まず、提案にかけた思いです。我々は、この提案を検討するに当たり、主に4つのポイントを大事にしました。1つ目が社会的潮流。松戸はもちろんですが、社会全体として起こっている事象や課題も踏まえることを意識しました。2つ目が類

似都市への示唆。松戸をひとつのルールモデルとして共通の課題を持つ郊外都市へも応用できる考え方を提示できないかと考えました。3つ目が相対化。松戸と競合する他都市とも比較する中で、より松戸らしさや他にない魅力を浮かび上げよう意識しました。そして4つ目が実効性。こちらは既存の制度や事例を踏まえながら、出来る限り実現可能な解決策やアイデアを練ることを心掛けました。以上を踏まえて魅力的だなと共感してもらえる提案や現実の街づくりに貢献できる提案にしたいと思ひ、メンバーで議論、検討を重ねました。

では、提案の概要を大まかに説明いたします。

提案の全体像



こちらが提案の全体像になります。まずマクロ及びミクロの観点から現状調査・分析を行い、主にソフトに関する事象と意識した「平仮名のまちづくり」、反対にハードに関する事象として意識し

た「漢字の街づくり」で必要となる視点をそれぞれ整理しました。そして、それらの視点を踏まえて提案の全体のコンセプトを設定し、5つの観点からアクションプランを整理しました。そしてそのアクションプランを将来像として空間計画に落とし込みました。本日は、この流れに沿って提案概要を説明いたします。

まず、現状調査・分析、マクロに関する調査・分析です。

人口に関して、これは既に各方面で言われていることですが、日本の総人口や生産年齢人口は、今後、減少の一途を辿る見込みといわれています。そのため、これからは、アクティブシニア層や観光客また来街者等をターゲットに生産や消費活動の機会を創出していくことが重要だと考えました。

また、経済状況についても少し考察を行いました。近年東京都心部を中心にオフィスや住宅が過剰供給されている現状があり、ゆくゆく都心で手頃に住まいを設ける需要が高まれば、松戸市のような東京圏郊外での居住需要は相対的に低下し、「経済活動」や「都心とを結ぶ鉄道需要」というものもどんどんと縮小していく、いわゆる「負のスパイラル」というような現象に陥るのではないかと考えました。

現状調査・分析 / マクロ分析

まちづくりの3つの視点



そこでこれからの郊外の街づくりでは、近隣の郊外拠点との関係性をより重視し、競争力のある一定のグループを形成することが重要ではないかと考え、今回「ネットワーク型郊外拠点群」の構想に着想しました。また、他都市と比較した際の松戸の強みも整理してみました。東京20キロ圏に位置する松戸駅の競合相手の駅周辺と比べますと、やはり松戸は、身近な水、緑だったり、商業、教育、行政といった機能がコンパクトに集積している強みが明らかになりました。

そのほか柏や北千住といった特徴ある拠点群に挟まれる点や、都心や空港との良好なアクセス環境も強みであると考えました。また、人口構成の比較の中でも、松戸駅周辺には、多様な年齢層が居住しているということも明らかになりました。

以上を踏まえて、平仮名の「まちづくり」の視点として、多様な人を呼び込むこと、また松戸な

らではの差別化されたブランディングを進めていくこと、そして近隣郊外拠点間の連携を図っていくことを徹底するに至りました。

次に、ミクロに関する調査・分析、主にハードに関する調査・分析です。

まずは、古地図等を使いながら、松戸駅周辺の街の成り立ちを調査しました。旧水戸街道を中心に松戸宿は栄え、その後、東に鉄道が走り、現在シンボルロードや南北方向へ軸が形成され、特色をもったエリアというもの西から東へ層状に拡大していったことが明らかになりました。一方で、近年では水戸街道沿い等を中心にコインパーキング等の低・未利用地も発生してきているということがわかりました。また、現地や私大、知り合いへのヒアリングを通じて様々、住民の声というものも集めてみました。

そうした調査分析を踏まえて、主に漢字の「街づくり」の視点として、旧水戸街道やシンボルロードの歴史的骨格を尊重すること、低・未利用地や公共施設の跡地等の遊休資産を有効活用していくこと、そして歩いて楽しめる街づくりを進めていくための歩行者の回遊性を強化していくことを設定するに至りました。

(久米設計・石田氏)

次に、コンセプトとアクションプランについてお話しします。我々は、前段の調査及び分析から5つの核となる考え方を導き出しました。都市基盤、自然環境、生活環境、産業創出、エリアマネジメントの5つです。松戸の都市骨格や社会状況及び松戸のブランディング戦略を踏まえたソフト的な提案など、ハードからソフトまでを幅広くケアするこの5つに我々の提案は集約されます。

5つの核となる考え方

Green Neighborhood Matsudo の5つの核となる考え方

- I <都市基盤> 回遊を生み出し、駅前からマチへとにぎわいを波及させる都市骨格づくり
- II <自然環境> 松戸のアイデンティティを強化し、マチ全体へ緑を広げるネットワークづくり
- III <生活環境> 住むヒトも訪れるヒトも快適に過ごせるユニバーサルコンパクトタウン
- IV <産業創出> 松戸に住む人材のチエと隣接するマチの資源を生かした産業創出
- V <エリアマネジメント> 多様なヒトを呼び込み、賑わい・交流を生み出す仕組みづくり

まずは、1つ目の都市基盤について説明します。まず、シンボルロードについては、現状の主な特徴といえる駅前デッキの拡張をきっかけとして明確な軸線をつくり、シンボル性を強化します。また直交する主要な道との交点には通りごとの特色を生かした広場を整備し、シンボルロードからのにぎわいを波及します。回遊性という観点においては、エリア内に点在する主要な拠点を結び回遊リングを設け、歩いて巡ることができる歩行者優

先の道路として整備します。

次に、自然環境です。まず、広域的に対象エリアを見てみると、江戸川対岸のみさと公園などから江戸川、坂川、さらには21世紀の森と広場まで続く緑の帯の中に立地しているといえます。この特徴を生かして、回遊リング、新拠点までにつながる緑地を形成することで、広大な緑の一部として松戸を位置づけ、生物と人が共生するうまいある市街地を形成します。エリア内においては、シンボルロードにより、既存の緑地を接続し拡大します。また回遊リングにおいては、隣接する敷地に低・未利用地が多いことがわかっています。これを利用して補助金を用いた個人緑化を促し、郊外都市における緑化整備のモデルとなることも期待しています。

次に、生活環境です。まず駅周辺については、回遊リングの内側を歩行者にやさしい街に再編、歩いて街を巡るような商業施設整備の方向性とし、柏、北千住のような大型商業施設との差別化を図ります。また、主要な拠点のひとつである伊勢丹跡地については、中心市街地に残る数少ない大規模敷地であること、戸定邸などの観光資源に近いことを踏まえ、病院、観光施設、宿泊・滞在施設が入る複合施設としてコンバージョンすることを提案します。エリアからは外れますが、松戸の重要な資源のひとつといえる戸定邸については見るだけの施設から使える施設に再編し、松戸らしい住む人と訪れる人との交流の場として活用します。

次に、産業創出です。松戸には、都心で働いていた過去を持つ「知恵」を持った人が多数いると考えられます。その「知恵」を活用し、産業を創出すると同時に生きがいをもって働ける場の整備、つまりアクティブシニア等の新たな雇用の場の創出を提案します。具体的には、旧水戸街道沿いにスタートアップ企業を誘致するクリエイティブヴィレッジを整備します。小さな企業が集まり交流しながら発展していくことで、よりクリエイティブな場の創出を目指します。また、柏や北千住などの周辺都市には東京電機大学、東京大学といった大学が集積しています。この連携しやすい環境を生かして、駅前再開発エリアなどに事業創出支援の拠点を設けます。

次に、エリアマネジメントです。まず、仕組み作りの準備段階としてエリアマネジメント組織を作ります。最終的には民間の力で自発的にまちづくりを行うための準備です。エリアマネジメント組織は、景観や広場のイベント活用など主体的に街を使い、街づくりを先導していきます。これは、公園にも同じことが言えます。近年増えてきている仕組みですが、民間の収益施設を公園内に配置し、公園の維持管理・利活用にも活用します。こ

れにより、公園の魅力向上を図るとともに行政の維持管理費削減も図ります。

以上がコンセプトとアクションプランになります。

空間計画



次に、空間計画です。図に示す通り、シンボルロード、新拠点ゾーン、再開発エリアといったあらかじめ与えられた要素に対して、主要な拠点を結ぶ形で設定された回遊リングを付加することで我々の提案の骨子が出来上がります。本日は、この4つを軸に空間計画をご説明いたします。

まずは、シンボルロードについてお話しします。先に申しあげたとおり、直交する複数の特徴的な軸との交点が提案の焦点となります。まず、伊勢丹通りとの交点は駅前賑わいゾーンと名付けました。旧水戸街道から駅までのシンボルロードは、トランジットモールとするなど、交通結節機能との調和を図りながら西口再開発の広場を中心とした賑わいを効果的に演出する空間とします。旧水戸街道との交点については文化交流ゾーンと名付けました。市民劇場の建て替え時に広場を整備し、文化的な空気を持つエリアの中心とします。坂川との交点は自然体験ゾーンとしました。親水公園を整備し松戸の特徴である身近な自然と触れ合える親水公園を整備します。また、隣接する小学校や図書館跡地に計画した環境学習センターと連携して、自然環境の維持・向上を図るための拠点とします。

次に、新拠点ゾーンです。全体の配置計画は、このようになっています。考え方としては、まずシンボルロードの終端部となる部分に象徴的な市民広場を配置し、新たな市の顔となる広場とします。広場は、市役所、商業施設、大学等が一体的に利用できる活動的な広場となります。シンボルロードからの接続はプラレ松戸の建て替え時に貫通路を誘導します。一方南側には、松戸中央公園の落ち着いた空間性を生かした憩いの場を整備、カフェや図書館と連携した日常的に利用できる広場とします。また松戸中央公園の敷地と建物建設地とは換地により都市計画的整合性を取り、

斜面緑地の連続性向上による散策路としての魅力向上も図ります。

次に、再開発エリアです。既に現在検討が進められているエリアもある中で、効果的な貢献施設誘導と周辺部との接続による機能連携をテーマとしています。貢献施設誘導については、駅前デッキとエリア内の屋上デッキとの接続、あるいは、伊勢丹通りなどの既存街路の貫通通路整備などを誘導し、税制優遇などのインセンティブを与える仕組みを構築します。大型ビジョンの設置など大規模開発ならではの賑わいの演出、公共的な情報発信なども望まれます。またスタートアップ企業が参入できる区画を用意するなど、松戸ならではの商業体験の提供を目指します。

最後に、回遊リングについてです。既存の道路形状を極力生かしながら、市有地等の拠点を結び緑豊かな歩行者のための道路を整備します。沿道の緑地拡大は、先にお話ししたとおりですが、回遊リングを構成する各通りには、それぞれの特性に合わせた整備をしていきます。旧水戸街道については歴史的骨格にふさわしい風格ある街並み、東側道路についてはボンエルフと呼ばれる特殊な道路形状を生かした整備、北側、南側の道路については公園や緑地などを生かしたうまいある通りを形成します。これらは、図のように景観整備と歩道拡幅、緑地の拡大などを方針とした容積緩和、高さ制限緩和などのインセンティブにより誘導する手法を検討します。以上が空間計画の説明になります。

空間計画 ー対象エリア全体鳥瞰ー



最後に松戸は、マッドシティなどの既存の街づくり促進も活気があり、先日には、都市再生緊急整備地域の候補に指定されたこともあり、街づくりの機運はこれ以上なく高まっている状況といえます。今回の提案は、我々の考える松戸の将来像を提示させていただきましたが、今後もぜひ皆さんと一緒に議論させていただき、大きなビジョンと小さな活動がともに影響しあいながら進められていく意義ある街づくりを提案するお手伝いができたらと心から願っております。本日は、このよ

うな貴重な機会をいただきありがとうございました。

(コーディネーター・西村氏)

どうもありがとうございました。これだけ総合的な提案を作り上げるということは、すごいことだと思います。日常の業務もある中で、時間配分や役割分担等はどのようにされたのでしょうか。

(久米設計・岩倉氏)

応募登録のあった昨年度の秋ごろから、メンバー若手有志が集まっていたのですが、若手という色々な作業を通常の業務の中でふられる分があり、なかなか時間を確保するのは大変でした。年明けくらいからガッとギアを入れて提案をしっかりとまとめ上げていきました。

(コーディネーター・西村氏)

なるほど。ご提案から松戸のことを良くわかっているなという印象を受けましたが、やはり現地をいろいろ見たり調べたりされたのでしょうか。

(久米設計・石田氏)

最初に、このコンペの現地見学会に参加しました。それに参加できなかったメンバーは後日松戸に行かせてもらって、その時に調査だったり現地の人にお話を聞かせていただいたりしました。

(コーディネーター・西村氏)

提案の中で、メインのシンボル軸だけでなく、それに直交する個性的な軸や、松戸のまちの時代的転換、そして最終的に回遊リングというどこにも要求されていないものについて触れていましたが、それは、松戸を見ながらだんだんとそういうものが大事だということになっていったからなのではないでしょうか。

(久米設計・石田氏)

回遊リングについて申し上げますと、地図等を見ていてまちに拠点が点在していることがわかり、それをシンボルロードと関係づけるというか、与えられた構造の中に組み込むことができないかということなどを皆で考えたときに、この提案を思いつきました。

(コーディネーター・西村氏)

もうひとつは、松戸の中心部の課題としてなかなか考え付かないことだと思うのですが、かなり広域的に緑の軸というか生態系の軸、ネットワークを提案していますよね。それは、どういうところから議論が生まれてきたのでしょうか。

(久米設計・石田氏)

計画を考えるときに1回引いた視点で見ていることを我々心掛けているのですが、そのなかで航空写真を見たときに、みさと公園の特徴的な緑の帯が目に入って、さらに松戸の特徴でもある21世紀の森もあることから、緑というのが大きなテーマとなるというのは分析から導き出していまし

たが、それをさらに強化する、全体に広げるとい
うことでこういったテーマを思いつきました。

(コーディネーター・西村氏)

私も言いましたが、拠点ゾーンのところについ
て、せっかくの広いスペースを建物で分断してし
まっているのではないかということ指摘する人も
いましたが、そのあたりのデザインについてど
のように考えられましたか。

(久米設計・石田氏)

この配置計画については、プレゼンの中でもお
話しさせていただきましたが、まず2つのゾーン
に分けたというのがあります。シンボルロードを
受けることに関しては活動的なイベントなどが
催されているイメージで作っています。一方で南
側については、かなり落ち着いた雰囲気のとて
も豊かな空間だと現地に行って感じたので、そこを
日々の憩いの場と位置付けまして、計画ではカフ
ェ等も入って、計画が実現すれば現在とは少し雰
囲気も変わると思うのですが、そういった落ち着
きのある場にしようと考えて計画しました。

(コーディネーター・西村氏)

とても活動的な駅から来る軸を受けるような活
動的なところと落ち着いた雰囲気のある静かな緑
とを分けた方がいいという発想だったというわけ
ですね。

大変総合的に街を考えてここまで提案してくれ
たというのは松戸の市民にとっても嬉しいことか
と思います。どうもありがとうございました。そ
れでは、次の大成建設のおふたりに提案の内容を
ご説明いただきたいと思います。

(大成建設・石田氏)

皆さんこんにちは。大成建設の石田と後藤で提
案をこれからご説明させていただきます。このよ
うな発表の機会を作ってください、松戸市役所
の方ありがとうございます。

まず、どういうメンバーで提案をしたかとい
うことを紹介したいと思います。10人で提案をさ
せていただきました。会社の中には、設計本部と
いうことで建築の設計を行う本部があるのですが、
その中に今、私も所属する建築・都市計画室とい
う都市計画をプランニングしたりデザインしたり
する部署がありまして、そのメンバーが7名、そ
れから都市開発本部という再開発を行ったり大型
開発を行ったりする本部がありますが、そこから
3人ということで構成しました。建築・都市計画
室の方は、例年このコンペに応募させていただ
いておりますが、その他は、社内公募を行いました。

年代的には、50前後が3人、40前後が3人、
それから30前後が4人ということで、30前後
が中心になって作業を行い、私を含む50、40前
後の人は、30前後のメンバーのサポートとして

動きました。1人は、松戸市在住で、また松戸に
縁があるメンバーが2人おりますが、残り7名は、
松戸にあまり来たことがないということで、松戸
を知っている人もいれば新鮮な目で見える人も
いる、そのようなメンバーで提案させていただきました。
このようなメンバーが、松戸の市内を歩いて特徴
的だと思った点を3つだけここではご紹介させて
いただきます。

まずは、新拠点と位置付けられている高台の部
分ですが、ここは駅からとても近いにもかかわらず、
緑豊かで、子どもが元気に動きまわっている、
とても魅力的な空間だということを感じました。
これは、この高台にあまり車が走っていないた
めに、より親子が生き生きと活動できる場所にな
っているのではと想像しますが、非常に駅から近
いところにこれほど魅力的な場所がある街だとい
うことで好印象を受けております。

それから2つ目は、駅を降りて東側に延びて
いるデッキの空間、こちらが面白いということで
挙げさせていただきました。駅の改札を出て高台
に向かう高低差を処理するやり方として、デッキ
という仕組みは面白いと、またこのようなデッキ
を張ることで下の空間が死んでいるということも
なく、下は下で生きているということが非常に興
味深く感じられたところです。

それから西口の市街地も歴史的な街並みや川の
水辺の空間など魅力的なところがあるなか、



特にこれは、現地説明会当日の夕方に撮った写真
なのですが、シンボル軸を通って行って河原に出
たとたんに、富士山の姿が非常に印象的に見え
まして、街中に行くとなかなか高い建物に囲まれ
てこういう広いスケール感は味わえないのですが、
松戸自体はこういうポテンシャルを持っているの
だなということが非常に新鮮な刺激をいただき
まして、これだけいろいろ手がかりのある街はな
かなかないのではないかと、それらを
生かしていこうと議論を行っております。私たち
のチームも歴史を調べたり、他都市と比較したり
したのですが、このように感じたことを上手く最

後まで生きた形で提案していきたいという思いから提案させていただきました。では、具体的な内容は後藤の方から説明させていただきます。

(大成建設・後藤氏)

それでは、具体的な内容について後藤の方からご説明させていただきます。まず私たちが、この松戸の市街地の現状分析、課題をどのように捉えたかご説明させていただきます。

まず、一番骨格の部分ですが、この江戸川と旧水戸街道の道路、常磐線、相模台の高台という南北軸が主軸となった市街地構造の中で、東西軸というものをもう少し強化した方が良いのではないかと課題と捉えました。

2番目、地形につきましては、川と高台に挟まれていてどうしても市街地が広がりにくいという都市の構造の中で、この江戸川と西口から広がる市街地のレベルと、デッキのレベル、そして相模台のレベルという4つの階層で街が成り立っていると感じ、それらを上手くつなげていくことが一体的なまちづくりにつながると考えました。

3つ目、賑わいという点ですが、周辺の柏や北千住といったあたりで駅前の開発が進んでいたり、国道沿いに大きな商業施設ができたりということ、どうしても中心市街地の元気というものなかなか失われつつあるという状況のなか、段階的に都市を更新していくことと新たに都市機能を創出していくことが重要なのではないかと考えました。

そして、自然という点につきましては、西村先生のお話にもありましたが、やはりこれだけこの広い範囲で、緑と水とまちが一体となっている市街地というのはなかなか他にないポテンシャルですので、これを上手く街がつかないでいくまちづくりをしたらどうかと考えました。

そして、最後に市民ということですが、松戸市は、NPO団体が千葉県で2番目に多いなど市民活動が非常に活発な街ということで、より市民の皆さんが主体的に活躍できる場づくりが必要なのではないかと考えております。



これらの課題を解決するために、私たちは、この相模台と江戸川を回遊する新しい市街地の形成

をまちの将来像として捉えまして、その将来像を作るために、まず1つ目に新拠点をいかに形成していくか、そして2つ目に東西軸を強化していくところ、この2つのアクションプランで将来像を生み出していこうと考えました。

まず、新拠点の形成についての基本的なポイントなのですが、今の相模台のところに緑豊かな新拠点「Stage」を形成します。具体的にはプレーレ松戸を高台の地下空間として一体的に建て替えます。さらにその建て替えの中で今のペデストリアンデッキから相模台まで地下空間で直接アクセスできるようにします。

3つ目として、市役所は、周辺の裁判所、法務局といった公共施設に合わせてボリューム感を抑え、より相模台全体を緑豊かで広々とした公園空間として再編します。さらに地上と地下、公園機能と様々な機能を結合させた新しい拠点を作っていくというような考え方です。現状、このプレーレがあることで相模台の豊かな緑が視認できない状況ですが、商業施設を地下化すること、さらに屋上を斜面緑地化することで、駅東口を出てすぐ緑を感じるような空間づくりができるのではないかと課題を提案しています。

さらに市街地のレベルから高台まで上がる動線のところで現在あるバリアをしっかりとなくしていくということで、一体的に街づくりができないか、そして全体的にも斜面緑地というものを大事にして緑とまちをつなげていくというような考え方を基本としています。



東西軸の強化につきましては、今の西口のバス通りのところをシンボル軸「Runway」と捉えまして、視線と歩行者の抜けをつかって、水と緑、相模台と江戸川をつなぎ、賑わいを広げていく役割を持たせます。そしてこちらの伊勢丹側の通りもコミュニティ軸「Pathway」ということで市民活動の創出や歩きたくなる環境づくり、そういった文化活動が行われるような軸を作りまして、全体を回遊できるような街づくりが実現できないか考えました。具体的にシンボル軸につきましては、先ほど少しご説明した市街地のレベルとデ

ツッキーのレベルと相模台のレベル、この重なる部分を上手くつなげていくことで、一体的な街づくりができないかという提案をさせていただいています。

ここから具体的な都市空間の提案について説明いたします。まず東口から説明いたします。やはり東口を出るとこのような斜面緑地、相模台の緑を感じるような空間ができています。これは新しくプラレが建て替わったと想定してまして、斜面緑地にもこのような商業施設を点在させ、デッキレベルから直接奥の相模台につながるような空間を整備して賑わいづくりとバリアフリーを実現していくという考え方です。



先ほどの相模台の断面図ですが、このまま直接相模台のところに市民ホールを整備するという想定で、気分によって斜面緑地を歩いたり、商業施設を歩きながら上に行ったり、真っ直ぐ進んでから上に行ったりということで様々なルートを設定しています。地中プラザについては外気や光を感じられるような地下の広場空間をつくります。

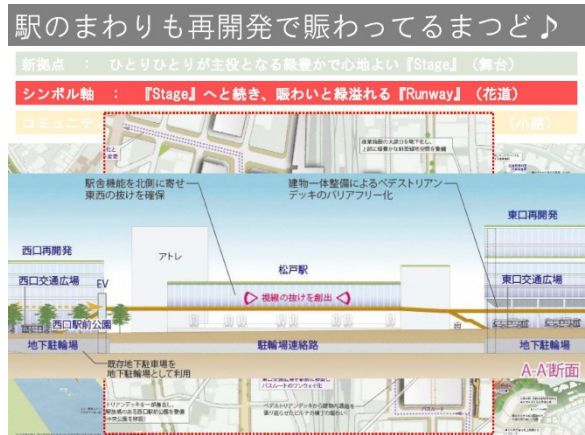
さらに、市民ホールについても駅を出て真っ直ぐ市民ホールまで行けるよう考え、地下化を提案しております。市民ホール自体も採光、光を取り入れる必要はございませんし、また空調負荷も大きな建物ですので、環境面にも配慮しこういった地下のプランを提案しています。相模台の地上部分には、こういった広い空間と市民ホールのフライトワー部分がありまして、ここで例えば映画祭を行うこともできるというような空間を計画しています。

やはり私たちは、先ほど先生からご紹介いただきましたように新拠点のデザインに非常に力を入れておりまして、全体的な構成としましては、北側に市民ホールと美術ギャラリー、真ん中に中央公園、そして南側に市庁舎、建て替えたプラレに商業施設や図書館がテナントとして入るといったような想定をしております。まさにこのような多様な機能が公園を媒体として一体的に賑わいが創出されていく空間づくりを想定しました。市役所

の方を見てみますと、ボリュームという点では周りの公共施設に合わせていくということです。さらに地場産のレストランや大屋根広場などを設けて、相模台全体でそういった賑わいの活動ができるような空間づくりを考慮しています。さらに市街地に降りるためのバリアフリー動線を整備します。また、駐車場ですが、いま相模台のところは、通学路になっているので、安全性を考慮してこの高台の下の部分に車路を作り、地下に駐車場を設けて、新拠点全体の駐車場を市役所の下に整備するという考え方で提案をさせていただいております。

そして、コミュニティ軸「Pathway」についてですが、市民会館の跡地は、子育てや科学、アートをテーマとした施設、また、伊勢丹については、文化活動がより促進されるような機能を考えておりまして、いま現在も公園がありますが、水と緑に触れられる空間づくりというのもコミュニティ軸については整備していければと思います提案をしております。

そして、「Pathway」から江戸川を回遊してシンボル軸、今の西口のバス通りにいきますと、このように歩行者空間としてリニューアルされて、オープンカフェやビアガーデンといったイベントで賑わっている姿を絵に描いています。これをどのように行うのかというような考え方ですが、まず西口公園がありますが、それをこちらの再開発の中で今のロータリーのところに移設します。そしてロータリーを少し北側にあげます。バスのルートの動線を変更することで歩行者空間化するという考え方で、また、歩行者空間化することによってこういったシンボル軸として軸線も通ってくるという考え方です。東口も再開発に合わせてバスルートをワンウェイ化して、ここを少し広げてより効率の良い駅前空間というものを提案しています。



これが断面図ですが、ロータリーのところを公園化することで、レベル差を上手くつなげることが出来るのではないかと考えてこういった提案をしております。

私たちは、やはり松戸の水とみどりとまちの距離感というところを非常にポテンシャルだと捉えていまして、それを上手く新しく街を変えるところでどうつないでいくかということに注力してこういった将来像ができるのではないかとということを提案させていただいたところです。以上です。

(コーディネーター・西村氏)

どうもありがとうございました。これはこれでまたとても説得力のあるプランだと思いますか。久米設計さんは、大きな回遊性だったのですが、大成建設さんは「Runway」と「Pathway」というシンボル軸と旧伊勢丹の裏側を通るような南側の軸の2つをつくり、その2つを坂川がつなぐことでひとつの回遊性を生みだしています。そして、それがまた中央公園のところともつながっているということです。

このように非常に上手い提案をしてきていると思います。先ほども言いましたが、中央公園の地下に駐車場や、車・人の道が計画されています。

これがある意味魅力的なオープンスペースを作り上げているわけですが、そこまでやって良いのかというのが審査の段階で指摘されました。これをやるのは、それで良いけれど、地下を自由に使えるのだったら提案としてするのではないかとことなのですが、そのあたりの地下のアイデアが生まれたところ、そして議論の中ではどういうふうに地下案がここまで広がったのでしょうか。そのあたりお答えいただければと思います。

(大成建設・石田氏)

地下を利用することの是非に関しては、あまりメンバーの中では議論にならず、ここを使っていくことが松戸の将来にとってとても重要なこと、多少お金はかかるかもしれないですが正しい空間の使い方ではないかということで、地下案を採用することについて、あまり抵抗感はありませんでした。なおかつ、この会場の建物も特に外気や窓からの採光をそれほど必要としているわけではなく、良く考えてみると商業施設も市民ホールも駐車場も別に地上になくても良いものが結構あるということにも気づきまして、そういった支障がないものを埋め込んでいきました。また、車については、高台にできるだけ入れないで処理できないかということで地下にまとめさせていただいております。

(コーディネーター・西村氏)

なるほど。確かに実は、地下をこれほど使っている案は全くなくて、ある意味すごい発見といえますか、地下を使えば色々なことが解決できるのだということを提案してくれたという意味では、非常にユニークな案です。今のお話を伺っていると、課題の解決策として地下化が発想できればそ

の先は、割と自然にいくのではと思います。特にまちの東側へ出るには、必ずしも地下に行かなくても、相模台の斜面を登っても良いと、そういう意味では、地下を通ることは強制されていないいくつかの選択肢のひとつになるのですね。

それからもうひとつ、西口に関して歩行者道路化をするということでバスのルートが大きく変えたりという意味では交通計画の提案をかなり本格的にやられている。それも他にない、とても特色あることだと思います。なかなか今駅前のところに走っているバスを大きく動かすというのも他にない提案ですが、どういうところからこのような発想が生まれてきてくるのでしょうか。

(大成建設・後藤氏)

やはり今回のコンペの課題として、シンボル軸をどうやっていくかというようなひとつ大きな課題がございまして、それを本当にシンボル軸、松戸のシンボルとして整備していくためには、やはり完全に歩行者空間として軸を1本通すというようなことを何とかできないかと考えました。西口では勉強会をしていると聞いておりましたので、そのあたりの再開発とからめれば、少し大きな範囲にはなりますが、変えようと思えばここまでできると考えました。ここでもシンボル軸をしっかりと作っていくという前提に立てば、こういったやり方であれば本当に出来るのではないかと考えて、少し大きな話ですが、提案させていただきました。

(コーディネーター・西村氏)

最初にやはりここをどうしても歩行者専用道路化したいというのがあって、それを実現するためには何ができるかということで考えられたということでしょうか。なるほど。東口はどうでしょうか。東口も少し大きなバスのルートの変更が提案されていますが。

(大成建設・後藤氏)

東口は、現在交通のロータリーという部分が非常に狭い状況で、調べると都市計画では、線は、決まっているみたいなのですが、こちらは今再開発を検討しているのであれば、大きくロータリーという形でなくて、周りに少し道路を広げていくような形での整備を提案しました。よくバスが片側によって、ワンウェイで歩道上に止まる形のロータリーといいますか、そういった駅前というものもありますので、逆に広く駅前のロータリーを作るという考えではなくて、線的にそういった機能を作っていくって、デッキからすぐ建物に行けることなど、より街と近い関係性、なるべく人が歩いて楽しめる空間を作っていきたいと思い、こちらは、ロータリーではなくワンウェイで考えました。

(コーディネーター・西村氏)

だから西口と東口で答えが違っているという感じですね。東口は、今のようにビルがデッキに近いのも面白いのではないかということから発想されているということでしょうか。

(大成建設・後藤氏)

そうです。やはり相模台があることで、街が物理的に広がりにくいので、なるべく平面的にはうまく使っていった方が良くということなんです。

(コーディネーター・西村氏)

ありがとうございます。とてもこれも魅力的な提案だと思います。では続きまして、社会環境設計室の金城さんの発表に移りたいと思います。

(社会環境設計室・金城氏)

金城と申します。このような発表の場をいただき、誠にありがとうございます。私は、「段丘の結び目」というテーマで提案いたしました。

ここでの「結び目」は、様々な意味を持っております。現在松戸駅周辺の、西口公園や中央公園では様々なイベントが行われております。そこへ周辺の既存施設を活用しながら、回遊性を促す施設配置の提案を考えました。また、民間活力と市民活力を生かしながら、段階的かつ複合的な組織による事業計画で、街の回遊性を促します。

駅周辺では、様々な活動が行われている一方で、公共公益施設が分散しております。そこでわたくしが主に着目したところが、現在中央公園がある段丘とその周辺です。景観と交通の観点からも、段丘が長所・短所を含め、この地域の個性を形成しています。

しかし、交通の便が悪い一方で、東口側の段丘に市庁舎を配置するという要求は、難しいと考えました。そこで合理的にかつ市民活動を楽しめるような、段丘の繋げ方、自転車・歩行者の経路を考えることが重要だと考えました。いくつかのダイアログにまとめる形式で提案概要を説明します。

まず、駅につながる市庁舎と市民会館、そこについては東口駅前にロータリーを整備し、駅やバス停から市庁舎・市民会館へ直接アクセスできるようにしました。また「松戸ヒルステップ」と命名した、中央公園へジグザクに登っていく階段状の公園が、市庁舎の窓口と市民会館のホワイエをつなげます。終日にぎわいが生まれます。

東口駅前広場から松戸ヒルステップ



駅前のバスターミナルから見たイメージです。



市庁舎窓口のイメージです。段丘の高低差を利用し、行政棟、議会棟、窓口部分、さらには、市民会館と西口駅前広場に連結した利便性の高い地下駐車場が段丘と駅前広場を繋げます。アクセスの向上を図ります。中央公園、松戸ヒルステップ、東口駅前広場は、日常と非日常が交差する市民に開かれたオープンスペースとなります。市民会館のホワイエは、このような人々が行き交う場となり、東口と西口をまたいで、ループ状のデッキを設けます。

東口駅前の通路状駅前広場



松戸ヒルステップへとつながる通路状駅前広場とバス停のイメージ図です。これらは、短期から中期計画にて行います。

次に、松戸らしい景観。話は、飛びますが、駅前の段丘の周辺には谷戸、谷のようなところ、地域が広がり、傾斜地の自然景観と住宅街が広がっています。これらが孤立した景観にならぬよう、谷戸と駅前の再開発を繋げます。また、中央公園周辺における駐輪場の集中を避けるため、線路をまたいで東西に自転車・歩行者専用のデッキをかけます。経路の選択が多い動線をつくります。

次に、通りをつなげる吹き抜けについて説明します。西口の伊勢丹跡は、通りを貫くように減築による吹き抜けを設け、コンバージョン・リフォームによって再利用します。線路をまたいで東西を結ぶ自転車・歩行者デッキを上階につなげ、一部を駐輪場として活用します。交流スペースの他、子育てや食生活・健康に関わる様々な機能を誘致します。



減築した吹き抜けを南側から見たイメージです。



北側から見たイメージです。これらは、短期から中期計画にて行います。

次に、東口とつながる西口公園の中庭についてです。一方で、西口公園周辺は再開発により、クリエイティブなイノベーションエリアとし、オフィスや宿泊施設を配置します。



西口市街地再開発を駅前から俯瞰したイメージです。西口公園は、市街地再開発により中庭のような位置づけとし、東口側から西口公園まで伸びるデッキと、地下の駐輪場をスロープで繋げます。伊勢丹跡のコンバージョンと西口市街地再開発により、南北の歩行空間の利便性が高まります。アーティストインレジデンスやリノベーションまちづくり等、既存の活動とも連携を図ります。これは、中期から長期計画にて行います。

好奇心を育むエリアについてです。また、中央公園南側には、メディアセンターや図書館、プラネタリウムなどを新設します。周囲の小中学校との連携を試みます。また、中央公園から通り抜けるガレリアから、現在孤立している相模台公園が繋がります。児童公園から下る傾斜地には、

壁一面本棚の切り通り図書館を設けます。

子どもたちの好奇心と想像力を育むエリアです。郷土に関する本を選びながら相模台公園に登ることができます。

生き甲斐を感じるエリアについて話します。市民会館跡地は、福祉関連施設として活用し、切り通り図書館、伊勢丹跡のコンバージョンと連携させます。子ども達との交流も可能となり、高齢者が生き甲斐を感じる場です。



施設を南側から見たイメージです。中期計画で活動拠点と場所性の演出を試みます。

鎮守の森につながる景観についてです。市庁舎跡地は、主に駅前への車両侵入を緩和すべく、立体駐車場の整備、集合住宅を建て、周囲の鎮守の森と繋がった公園・緑道を連ねます。林立する周囲の集合住宅との緩衝緑地とします。同時に市庁舎跡地の周囲も整備し、駅前への車両侵入を緩和すべく、一般車両のロータリー、地下駐輪場などのコンパクトな交通結節点を設けます。これらは、短期から中期計画ですすめ、交通結節点の強化と拠点機能間の連結を強化します。市庁舎跡地利用及び交通結節点と、市民会館跡地の福祉施設の整備によって、既設のコミュニティ道路が活用され、東口駅前の歩行者デッキから周囲のグランドレベル、地上への人の流れが促されます。

回遊を促す施設の配置について、現在、郊外に宅地や商業施設が広がりつつあります。一方で、松戸駅前については、郊外とは異なった景観を形成しながら、松戸駅周辺らしさを提案すべきではないかと考えました。このような施設の再配置と跡地利用によって、谷戸との繋がりと回遊性の骨格が形成され、周囲の谷戸からつながるライン、線と、施設の再配置によるループ、輪が、市庁舎と市民会館、さらには、段丘上の中央公園、駅前広場、江戸川まで伸びるシンボルロードを繋げます。集いの場としての段丘につながる「松戸ヒルステップ」が、街全体の「結び目」となります。加えてそれは、市庁舎と市民会館のつながり、つまり「段丘の結び目」は市民活動の「結び目」でもあります。また、戸定邸庭園の緑地へと視線が見え隠れする景観を意識します。

最後になりますが、本提案では、沿線による分断と、段丘周辺に連なる建築物による分断の2つの分断要素を発見し、これらを解消する跡地活用と、松戸駅周辺に複数の回遊性を促すための活動の場および施設配置を提案いたしました。本提案は、一見、大規模な再開発ですが、市民のイベントが行われているオープンスペースや、関連施設のつながり、さらには、段丘等の地形や土地利用を、再構成したものです。そのことによって、各々の活動の場をより強固な繋がりにでき、松戸駅周辺らしい街づくりになるのではないかと考えました。

以上で発表を終わります。ありがとうございました。

(コーディネーター・西村氏)

どうもありがとうございました。最初にお伺いしたいのはどういうチーム、体制で提案されたのですか。

(社会環境設計室・金城氏)

1人でやりました。

(コーディネーター・西村氏)

これ全てのものをひとりで考えられたのですか。それはすごいですね。金城さんは、松戸とはこれまで何かご縁があったのですか。

(社会環境設計室・金城氏)

東京芸大出身なので、松戸に住むか取手に住むか、物件を探したという事はあります。申しわけないのですが、それ以外には、特に縁というものはありません。

しかし、縁はないのですが、私は高低差がとても好きで、段丘や地形といった松戸らしい景観等が個人的にはまりまして、コンペに提案を出すかどうか考えていなかったのですが、応募しました。

(コーディネーター・西村氏)

段丘や谷戸ということにとってもこだわっていますよね。この段丘の結び目という提案のタイトルはここにあるヒルステップというものが、ちょうど結び目になるというところからきているのですね。

(社会環境設計室・金城氏)

ヒルステップというとランドスケープデザインをされている方は、ご存知だと思いますが、ロサンゼルスにあるバンカーヒルステップというローレンスハルプリンというランドスケープデザイナーが作った段丘に上っていく素敵な階段から名付けました。

(コーディネーター・西村氏)

とてもユニークなのは、ほかの提案は、大体段丘の上にもものが建っているわけですが、この提案は、段丘そのものが施設になっていて、そこがヒルステップということで登っていけるようになって

いているところです。だから段丘が結び目であるということですね。ここがとてもユニークな、そしてちょうど駅から降りた正面にあるということで象徴的でもあります。

あと、谷戸ということで、谷戸にもとてもこだわっていらっしゃるわけですが、現実的には谷戸は住宅地ですよね。そこにつながるというのは具体的にはどのようなことをイメージされているのでしょうか。

(社会環境設計室・金城氏)

やはり自転車でいらっしゃる方は、段丘、相模台の方に登って自転車を置き、商業施設を通り抜けて駅前に行くのですが、傾斜地の自然景観も市民の方感じて欲しいということもありまして、谷戸だけがどうしても孤立している感じがしたので、やはり谷戸に降りて、自転車を使って駅前に行くという方が実は近いのではないかとか、直接、自転車で常磐線の線路を渡って西口駅前再開発地域にも行けるので、利用の選択性が増えるのではないかとこのところに着目しました。

(コーディネーター・西村氏)

地形に逆らわず流れるようにいくとちょうど駅前まで行くという感じなのではないでしょうか。あともうひとつは、6号線、東の方まで分析や色々なネットワークを考えられていますよね。その部分、ほかのチームは段丘で終わりなのですが、そこまで目がいったというのは、なぜなのでしょう。

(社会環境設計室・金城氏)

このような図を描いてみると、段丘があるおかげで道路が通せないというのが見えてきます。6号線から幹線道路が通しにくい。もちろん相模台にある既存の道路を拡幅して使うという方法もあると思うのですが、道路を通すというのをいきなり提案するのは私にとっては難しかったので、自転車や歩行者を優先とした、歩いて楽しい街にした方が良いのではないかと、ここのエリアの特徴として感じました。あと6号線は、交通量の多いロードサイドビジネスの店舗がたくさんあるのですが、そこに段丘の緑地がすれすれで接していて、そのコントラストが不思議な感じがしたので、提案に入れました。

(コーディネーター・西村氏)

ある意味、段丘の東のエッジを考えることで、段丘の特性も見えてくるという感じなのでしょう。そういうことがこの図面を見ても感じられますよね。そういう分析をされたんだろうと思います。あと私も話しましたが、遠くからパースで見ると、多くの高層ビルが建っていて、高層礼賛の計画なのではないかと感じるのですが、その辺に関してはどうでしょうか。

(社会環境設計室・金城氏)

最初は、低いビルを計画していました。図面のビルは、20階建くらいなのですが、市庁舎のところの高層棟だけで3万平米くらいです。要求が5万平米なので、ちょうどこれくらいの大きさなのではということ建ててみると市庁舎だけがなくて、バランス的に悪いといいますか、松戸駅は、都市の入り口なので、やはりゲート性というか、そういう景観が必要ではないかと考えました。

もうひとつは、先生が仰っていたように、バーチャル空間をただ出力しただけなのですが、図面の影も実際に座標を打って、その時間の日陰がシミュレーションされています。私は、沖縄出身で、影を作りたいという思いがあるのですが、シミュレーションをやっていくと、実は、図面の市役所のあるところに西日が入ってくるということがわかりまして、そうすると建物を建てて影を作ろう、木を植えて影を作ろうと考え、高層ビルを提案しました。

(コーディネーター・西村氏)

ヒルステップに影が落ちるようなことを考えるとこのような形になるということでしょうか。

(社会環境設計室・金城氏)

影は出来ませんが、もちろん朝日は入ってきます。

(コーディネーター・西村氏)

先ほどおっしゃったようにバーチャル空間からひとつの図面を作られたわけですね。それを色々な形で出力して、様々なテーマに合わせて計画されています。そういった発想も今まであまりないので、面白いというのが審査員の皆さんの感想でした。ありがとうございます。それでは、最後、松戸市長特別賞を受賞した東大のおふたりにプレゼンテーションしていただきたいと思います。

(東京大学・中戸氏)

東京大学大学院都市工学専攻から発表をさせていただきます。最初に自己紹介をさせていただきます。

大学については、建築でも土木でもなく都市を専門に扱うところに所属してまして、メンバーに関しては、修士2人を含め学生が4人、同じ研究室に研究員として働いている人が1人の5名で参加させていただきました。このコンペに関しましては、先ほど西村先生もお話しされていたように、都市を扱う珍しいコンペでもありまして、まさに我々の研究室、研究に近いものだったので、参加させていただきました。

個人的なことを話しますと、メンバーのうち数名は、2年前にもこのコンペに参加してまして、そのコンペでは、受賞はできなかったのですが、今回受賞出来まして、このようにプロの方々と並んで発表できる機会をいただきまして光栄に思っております。具体的な提案等については新妻の方

から説明いたします。

(東京大学・新妻氏)

私たちの提案は、「寄る辺の津、いざなう瀬」というタイトルですが、まずは、今回の提案のキーワードともいえます「津」と「瀬」について簡単にご説明させていただきます。

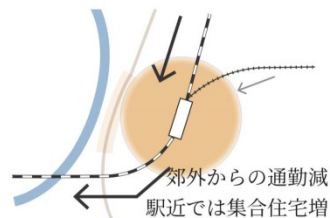
「津」は、一説によると「松戸」の地名の由来にもなっている言葉ですが、今回の提案では、「津」は人々が訪れ、とどまり、また別の場所へと人々が流れる「つどい場」という意味で、「瀬」は人々が行き交い、次なる行き先を目指して進んでいく通い路、という意味で用いたいと思います。

本日の発表は、以上2つの言葉を軸に、対象エリアの分析、それを踏まえたコンセプトやデザインの提案という構成になっております。

地区分析_変遷

6

「津」と「瀬」に形作られたまち・松戸



まず初めに、私たちが調べた歴史的変遷と近年の傾向という2つの視点から分析を行います。

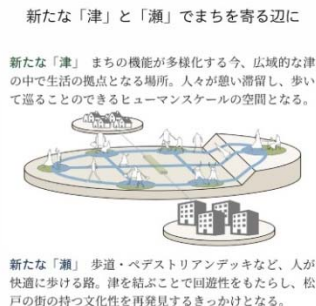
地区分析の最初のステップとして、対象エリアが、どのように「津」としての役割を担い、「瀬」を生じさせてきたのか、まちの歴史を解釈してきました。江戸時代、対象エリアは、水戸街道の2番目の宿場町で、江戸川に面する物資集散地、江戸への渡し場として機能していきました。時代は下り、高度成長期に市域全体が住宅地として発展し、常磐線・新京成線という2つの鉄道、「瀬」が形成される中で、都心へ向かう鉄道の乗換駅としての松戸駅とその周辺である対象エリアが「津」として発展していきました。そのような時代背景の中、発展した対象エリアですが、現在は、郊外住宅地からの通勤・通学者の減少や、駅周辺での集合住宅の増加という状況にあります。

続いて、居住と商業の近年の動きについてご説明します。現在の対象エリア周辺には、このように各地に100戸以上のマンションや、多数のアパートが存在しています。また、商業の面では、郊外の大規模ショッピングセンターが賑わう一方で、伊勢丹の閉店やダイエーの改修など、ニーズの変化が起こりつつあるといえます。

以上の2つの分析から、私たちは、これからの対象エリアでは、エリア内で住まい、暮らす人を意識した、駅中心思考ではない、より細やかな

都市デザインが必要と考えました。

続きまして、分析を踏まえた提案に移ります。提案パートの前半は、提案のコンセプトからそれを実現する手法といった全体のシステムについてご説明します。



提案のコンセプトは、新たな「津」と「瀬」で、まちをより身近なものである、寄る辺としていくということです。これまでの「津」は、渡し場や宿場町、乗換駅といったものを指していて、それらが物資や人の中継地・集散地として、2つの圏域を繋ぐ機能をもっていました。それに対し、これまでの「瀬」は、物資や人の輸送路と輸送機関のことを指し、河川と船、街道と馬・籠、線路と列車が、遠く離れた場所を結ぶ役割を果たしてきました。

これまでの松戸中心市街地を形成してきた、「津」と「瀬」の歴史を踏まえつつ、両者を再解釈してヒューマンスケールのまちを作りたいと思っています。新たな「津」は、まちの機能が多様化する今、広域的な「津」の中で生活の拠点となる場所で、人々が憩い、滞留し、歩いて巡ることのできるヒューマンスケールの空間とします。新たな「瀬」は、歩道・ペDESTリアンデッキなど、人が快適に歩ける路と捉え、そうすることで「瀬」は「津」を結ぶことで回遊性をもたらし、松戸の街の持つ文化性を再発見するきっかけとなります。



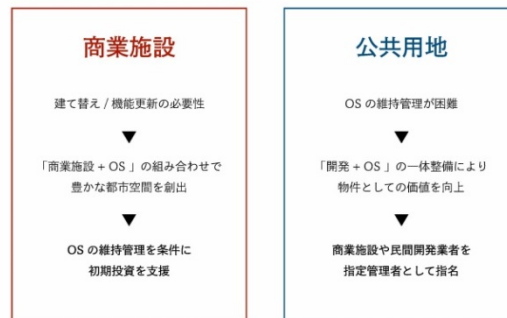
対象地区のネットワークの考え方についてご説明します。市役所跡地や新拠点ゾーンなど、まとめて使える敷地がいくつかあるので、ここに新たな「津」をつくることから新たなまちづくりを

始ようと考えています。

また、「瀬」の計画に関しては、「津」を結ぶこと、歩車分離を実現すること、連続性を意識した緑のネットワークを意識して考えていきました。

続いて、提案において想定した生活者像についてご説明します。今回の提案では、3つの生活者像を想定し、それぞれに応じた提案を考えました。3つの生活者像とは、対象地区に家を持つ「住まう人」、通勤通学・買い物で日常的に利用する「暮らす人」、さらに文化施設や買い回り品の買い物など、非日常的に利用する「訪ねる人」です。「住まう人」に対しては、まちでの消費行動や、地域とのかかわりを充実させるべく、まち全体を享受するような暮らしや公共空間のあり方を提案し、「暮らす人」に対しては、「津」における施設の再編などで回遊・滞留するきっかけを作り、「訪ねる人」に対しては、行政・商業・文化面での拠点性を利用し、まちでの消費につながるような施策を行っていきます。

新たな「津」= シンプルな手法 × 場所の特性
「滞留空間 + 拠点」をどうつくるか



最後に、事業手法についてです。滞留空間と拠点という、2つの性格を持つ新たな「津」を、どのように整備するか考えました。場所の特性に合わせてシンプルな手法で整備する、というのが基本方針です。商業施設では、建て替えや機能更新が必要な中、再編の際にはオープンスペースを有効に組み合わせることで豊かな都市空間を創出することを目標に、オープンスペースの維持管理を条件として初期投資の支援を行います。公共用地では、オープンスペースの維持管理が難しいことから、開発にオープンスペースを組み込むことにより、物件としての価値を向上させることを目標に、商業施設や民間開発業者を指定管理者として指名し、維持管理を行ってもらうという施策を行います。

提案の後半部分に移ります。先ほど説明したコンセプトの下、実際にどのようなまちを描いていくのかご説明します。

全体計画についてご説明します。「津」の整備の際のルールでは、再開発に合わせ、動線を確保

する。オープンスペースを設置する、樹木等の植栽の保全を行うこととします。これに対して、

「瀬」の整備の際のルールでは、「津」の開発に合わせ、接続性を意識すること。歩行者が回遊空間として享受できること。台地や川沿いの緑、街路樹を連続してつなぐ緑のネットワークを構築することとします。全体計画図は、お手元の資料をご参照ください。

「津」と「瀬」、それぞれの詳細計画についてご説明します。

最初に相模台の崖部の「津」についてです。現状の課題として、相模台の河岸段丘によって新拠点ゾーンと駅前市の街地は分断されていること、崖線に沿って商業施設や住宅が並び、自然地形を認知しにくいことが挙げられます。提案では、相模台上下を結ぶ動線をスムーズに接続すること、相模台の地形を回復することを目指し、既存の樹木を残しながら、相模台の崖線に沿って段上である商業施設を設計しました。低層部には、駅前や周辺に「住もう人」、「暮らす人」向けの商業店舗を配置します。屋上部には、松戸のまちや江戸川が一望できる屋外テラスやオープンカフェを設置し、訪れた人がここで充実した時間を過ごせるようにしました。

提案_津：相模台（新拠点ゾーン）



相模台の上での「津」に関して、相模台は、シンボル軸及び南北方向への動線を確保した上で、それぞれのエリアの特徴に合わせたゾーニング及び設計を行っていきます。南側は、地形と既存樹木を最大限に活用して図書館などの文化施設を配置していきます。図書館北側には、周辺大学の学生や周辺住民のためのコワーキングスペースを設けます。シンボル軸沿道には、多くの集客が見込まれる商業施設・市庁舎・大ホールなどを置きます。

ここでは、商業施設での収益が公共施設の運営に充てられるようにします。また、既存道路を地下化し、シンボル軸との交点にロータリーを設置して、東口発着のバスを一部移転するなど、アクセスにも工夫を施します。

市役所が移転した跡の跡地では、住民のための

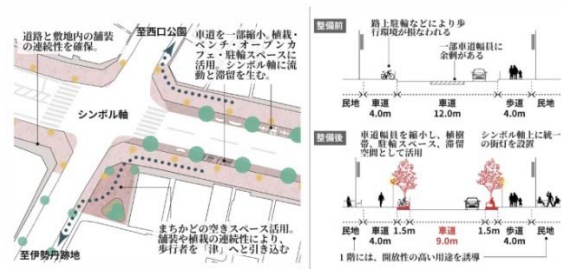
公共機能の器として再設計します。市の保有地であることを生かしまして、一部敷地の開発をディベロッパーに許可しながら、一方で公共機能の充実と公園の維持を図ります。高台のため自動車道路から離れていることから、子ども達が安全に遊べる公園や、建物の1階・2階部分に幼稚園や高齢者福祉施設を設置するなど、公共的な機能が憩うための機能を導入します。住居部分の低層部はサービス付き高齢者向け住宅とし、高層部は、ディベロッパーの裁量で一般的な住宅としていきます。

伊勢丹店舗の跡地では、隣接する松戸ビルと共に建て替えを行い、既存の商店街や坂川に整備された公園をゆるやかに繋ぐ動線を確保し、線路を越える歩道橋へのアクセスにも配慮します。低層階は、飲食店等の商業テナント、中層階は、オフィス、上層階には、都心直結ながら家賃が比較的安いことからウィークリーマンションを組み込み、多様な利用者層の「瀬」を組み込みます。

続いて、「瀬」についてです。シンボル軸は、「津」や江戸川への歩行者流動を広げる根幹となる軸です。シンボル軸沿いの交差点に、「津」へ歩行者を導くような「まちかど広場」を整備します。シンボル軸と坂川の交点には、2つの橋詰広場を同様に整備し、広場には、ベンチや樹木による滞留空間を整備するとともに、シンボル軸上の良好な歩行環境を確保します。松戸駅に近いエリアでは、一部車道幅員を縮小し、オープンカフェや駐輪スペースを設置し、沿道建物の1階は開口性の高い用途として賑わいを演出します。また、通り全体を通して、街路灯や並木の設置、民地を含めた舗装の統一を誘導し、シンボル性を高めていきます。

提案_瀬：シンボル軸

24



最後に、シンボル軸以外における「瀬」への施策についてです。例えばバリアフリーに対応し、ひと休みできる滞留空間を設けた跨線橋を設けるなど、歩行者のための空間整備を各地で行います。また、歴史的・文化的資源に「瀬」を引き込み、それらの資源に深みをもたせるといったように、各地で細かな施策を行っていきます。

説明は以上です。このように、新たな「津」と

「瀬」によって、松戸らしさを未来へと継承するまちづくりについてのご提案をさせていただきました。ご清聴ありがとうございました。

(コーディネーター・西村氏)

どうもありがとうございました。大学院生のチームということですが、社会人に比べて時間に余裕があるので、やはり提案には、長期間かけられたのでしょうか。

(東京大学・新妻氏)

秋口に5人全員で松戸を訪れ、現地をまわったのですが、メンバーの1人が途中で留学したため、メンバー全員が揃った年明けごろから本格的に取り掛かり、春休みの期間に集中して取り組みました。

(コーディネーター・西村氏)

松戸にはどれくらい行かれましたか。

(東京大学・新妻氏)

全員で行くことが出来たのは1回だけなのですが、近くに住んでいる者もいたので、各自で時間のある時に見て回るという形を取りました。

(コーディネーター・西村氏)

「津」と「瀬」というのは理屈っぽいと感じてしまったのですが、一言でいうと「津」というのは、拠点のようなもので、「瀬」というのは、結節点のようなものなのでしょうか。そしてもう一度新しい「津」と「瀬」の創出を提案したいということと考えれば良いのでしょうか。

(東京大学・新妻氏)

そういうことです。

(コーディネーター・西村氏)

他のチームは、どちらかという段丘とか地形的なところを手掛かりにしているものが多いのですが、とても概念的ですよ。 「津」と「瀬」という言葉を提案のキーワードにしようという考え方は、どのようなところから生まれたのでしょうか。

(東京大学・中戸氏)

最初のきっかけは、松戸の地名の由来である「馬津郷」という言葉と物資の集散地であったという歴史性からです。そこから「津」と「瀬」という言葉が出てきました。そして入れ子構造のような新しく大きな「津」の中に小さな「津」と「瀬」があるという構造を提案すれば、ヒューマンスケールの提案になっていくのではと考え進めました。

(コーディネーター・西村氏)

例えばペDESTリアンデッキ等は、新しい「瀬」とするということですね。

(東京大学・中戸氏)

既存のそういった施設も生かしてセットとして活用していくということです。

(コーディネーター・西村氏)

もうひとつは、駅周辺志向ではない街づくりを提唱していますが、これは、具体的にはどのようなことを行うイメージなのでしょうか。

(東京大学・中戸氏)

これからおそらく松戸駅の利用者が減っていくなかで、今までは、駅にアトレ等の商業施設が集積していますが、それをあえて小さな「津」に分散させていくことで街の回遊性を高めるというイメージです。駅集約型へのアンチテーゼ的なことも考えて、駅ではなく周りに施設を配置していきました。

(コーディネーター・西村氏)

やはりこれからの街の在り方として、通勤などではない拠点にするということですね。ありがとうございます。

4チームすべての発表と質疑応答が終わりましたが、市長にご感想をお聞きしたいと思います。

(松戸市長)

提案者の方々ありがとうございました。大変よく調べられ、考えられていると思いました。松戸市の駅前の開発・街を考えたときに、西に江戸川があり、街の中心に常磐線が通り東西を分断していて、その東側に段丘があって、街の広がりという意味では、制約が多すぎて、そういった特徴は、街が広がらない弱点だという認識が今まであったのですが、東京の近くでこれほど緑もあって川も段丘もあって、変化の富んだ土地で、富士山も望めることができ、見晴らしも高いところから見れば非常に良いということで、こういった特徴にあった街づくりを行えば、弱点が松戸の他にないような魅力・良さになるのではないかと思います。そしてそういった街づくりをぜひ行っていきたいと思っています。

今日様々なアイデアが集まったわけですが、例えば久米設計さんであれば総合的な街づくりの回遊からいろいろなことを、それから大成建設さんの場合には、低いところから段丘までを通る地下道を通し全体を作り直すというアイデアがあり、本当に面白かったですし、これからも我々が検討するに際し、とても参考になったと思います。ありがとうございました。

(コーディネーター・西村氏)

松戸市長特別賞を市として選ばれた理由をお伺いします。

(松戸市長)

市の職員が中心となって選んだのですが、他の提案と異なり、松戸の街の歴史を中心として街づくりを考えているという点で選びました。

(コーディネーター・西村氏)

補足説明や他の提案を聞いて考えた点等があれ

ば簡単にコメントをお願いします。まずは、久米設計のおふたりをお願いします。

(久米設計・岩倉氏)

我々の提案は総合的な提案になっており、細かいところを詰め切れてない点がありましたが、他の団体の提案は、技術的に可能なのかということ等も含めてしっかりと詰め切れていて、とても参考になりました。また私自身の刺激になったと強く感じています。今回我々若手6名で集まり、力試的に挑戦したのですが、良い思い出になりつつも我々の提案自体ももう少し深めていって、実現性やコストを考慮した提案にさらにもうワンラウンド、深める機会があればと思います。

(久米設計・石田氏)

私も同じようなことを提案を聞いて思っています。具体的には、西口の交通結節点の話等は、大成建設さんであれば再開発の方に組み込まれたように、我々も同じようなことができたのではというように思うのですが、なかなか実現性のところまで考えきれず、そこが我々の足りないところだったと考えています。

(コーディネーター・西村氏)

大成建設のおふたりいかがでしょうか

(大成建設・石田氏)

私からは、西村先生からお話しがありました今の市役所の場所をどうするかという点について説明したいと思います。戸定邸と相模台、そして3つ目の高台として、かなり重要な場所だという認識は議論の中でありました。この場所は、長い目でみるとまた次の世代の市役所の土地として使うなど、公共性の高い場所として大切に使うべきかなと感じました。また、提案の中では、宿場町の街並みや坂川の水辺など、もっと取り上げるべきところがあったかなとっておりますので、またいろいろと考えていきたいと思っています。

(大成建設・後藤氏)

今日は、皆さんの紙だけではわからない考えが非常によくわかって、皆さんすごい提案だなと思いました。私自身が松戸出身者として、育った場所ということもありますし、今住んでもいますので、非常に愛が強いということもありまして、今回の提案でもその愛が少しでも伝われば良いなと思います。

(コーディネーター・西村氏)

この提案者の中で唯一の松戸出身者ということで、ひとつお伺いしますが、市民としてみたときと提案者としてみたときでは、見方・目線というものはだいぶ違うものなのでしょうか。

(大成建設・後藤氏)

西口のバリアフリー工事が完了してだいぶ大きく変わったと思うのですが、問題意識は、市民と

しての目線で持っていて、提案者としてどのように良くするかというのは仕事の中で生まれた発想等も反映されていると思います。

(コーディネーター・西村氏)

両方の視点をもっていることがやはり提案の中に生きているのでしょうか。

(大成建設・後藤氏)

建設会社で働いていて、地下のコストを心配されたのは問題だったと感じていますが、そういった意味で理想像を追求したのが今回の提案でした。

(コーディネーター・西村氏)

それが反映されたのが地下へのこだわりだったのですね。ありがとうございます。金城さんいかがですか。

(社会環境設計室・金城氏)

他の提案者の方の作品を見て、部分的に似たような考え方は、いろいろありまして、たとえば大成建設の地下を通すという考え方は、案として考えたことがありました。今回は、いろいろと参考になったと感じています。私は、1人で提案を作ったので、江戸川までが対象地区だったのを駅前に絞り、密度の濃い提案をしようと思ったのがひとつと、今後、もっと6号線沿いだけでなく広範囲、特に段丘沿いをもっと歩いて、松戸の魅力にさらにはまりたいと思いました。

(コーディネーター・西村氏)

東大チームのおふたりいかがでしょうか。

(東京大学・新妻氏)

今回プロの方々のご提案を聞いていく中で、例えば細かいデザインの部分や事業手法といった点で、まだまだ我々至っていない点があると感じました。今後もこのような機会があるかもしれないので、今回の提案等を振り返り、自分たちのテーマがさらに良いものになるにはどうしたらよいかという点や、まだまだ松戸の街は、知らないことが多いと思うので、街歩き等を行ってこの街の魅力をいろいろと発見していきたいと、これからも勉強を続けていきたいと思っています。

(東京大学・中戸氏)

個人的な話をすると、松戸駅の3駅先に住んでいまして、小さい頃は、伊勢丹などに両親といったことなどもありまして、私たちの提案の「住まう人」、「暮らす人」、「訪ねる人」という「訪ねる人」に該当する立場で松戸に関わってきたのではと少し思うところもあります。伊勢丹も閉店してしまいましたが、そういうことを考えるとひとつだけの商業施設ではなくて、街全体として訪ねる人にも、魅力的な街にしていくにはどうしたら良いのかということを考えられた期間でした。その点は、非常に良かったと思います。

(コーディネーター・西村氏)

最後に松戸市長から一言いただきたいと思いますが、その前に会場の方で、ご質問のある方はいらっしゃいますか。

(一般参加者・A氏)

今回は、大変地元のために素晴らしいご提案をいただきましてありがとうございました。感謝申し上げます。しかしながら毎日相模台の公園を通過して中心市街地へ出てくる住民としまして、一番心配していたのは動線です。動線をどのように解決するのかという点に関心を持っていたのですが、久米設計のご提案で、地下駐車場から相模台の聖徳大学への入口への地下道のご説明がありましたが、もう少し説明していただきたかったと思います。

もうひとつは、裁判所に上がる一方通行の道があるのですが、この道を複線化していかなければ、有効活用はできないのではと個人として思います。裁判所への道についても考えてもらえたならば、より素晴らしい提案になったのではと感じています。

また、地震が発生した場合、松戸駅は、人であふれかえってしまうような状況になるのですが、そういった人たちの避難スペースとなる場所を市庁舎等の施設に設けることを想定すると、市庁舎とその他の公共施設が分断されているものよりも、それらが一体となった提案の方が、より良いのではと思いました。地震等の災害への対応も考えた提案をもっとしていただきたかったと感じています。ありがとうございました。

(コーディネーター・西村氏)

災害対応というのは新しい視点ですね。久米設計のおふたりは、今の質問に対して何かお答えはありますか。

(久米設計・石田氏)

まず1つ目の新拠点までの動線という点についてですが、車に関してはまず東口のバスターミナルについて、現在都市計画決定がされているところに設定する計画となっています。

もうひとつは、蛇行している裁判所までの道を複線化した方が良いというご意見に対しては、現状の提案では、そのままの想定になっているのですが、6号線からのバスルートは、新拠点までを計画しています。東口と新拠点に新しくできるバスターミナルを分散させることで、この道の交通量を抑えるという計画にしております。歩行者に関しては、プラーレの建て替えの際にエレベーター・エスカレーターを設置する計画です。

災害対応に関しては、プレゼン資料にも記載しているのですが、簡単に申し上げますと駅前周辺に整備する再開発との協同になるとと思いますが、まずデッキを一時的避難場所として、デッキには大

型ビジョンも設置する想定なので、デッキにおいて災害関連の情報発信も行います。また、災害時には、再開発の建物や市役所等も分散してはいますが、それぞれで避難者を受け入れるという計画にしております。

(コーディネーター・西村氏)

それでは次の方、お願いいたします。

(一般参加者・B氏)

私は、松戸駅周辺ではない地域に住んでいるのですが、普段松戸駅は、通過する駅であり、下車することはありません。それぞれの提案において対象と設定している人は、どのような人たちなのかお答えください。

(久米設計・石田氏)

もちろん前提として多様な人が対象ですが、我々が着目したのは、これからの時代重要になってくるアクティブシニア層で、この層を生かしていきたいと思っています。その思いから水戸街道沿いにクリエイティブヴィレッジをつくる提案をしています。それが発展し、産業が生まれ、駅前にも進出していき豊かな商業が生まれていくという流れができないかと考えています。

(コーディネーター・西村氏)

クリエイティブヴィレッジとは具体的にはどのようなものですか。

(久米設計・石田氏)

簡単に申し上げますと、過去に働いていて現在は引退された方で生きがいを必要としている人は多いのではと考えます。そういった方たちが仕事等で得た「知恵」を生かし、何か新しく仕事を始める際の拠点としてクリエイティブヴィレッジを位置付けています。

(久米設計・岩倉氏)

また補足として、我々の提案は、多様な人を対象にしていますが、もう少し松戸を広く見た場合、団地の老朽化等、住みづらいつと思うことがありましたので、今回再開発で分譲マンション等住宅系の用途が多く出るとなると、この駅周辺にこれから多くの方に住んでもらいたいという意図はあります。駅周辺に住んでみたいと思う松戸だけでなく他地域の方にも選ばれる街にしていくところで多様な人をターゲットとしています。

(コーディネーター・西村氏)

久米設計さんの特徴は、先ほどもあったようにクリエイティブヴィレッジで産業創出という、ここから価値を生み出すということで、それを可能とする住民を対象としているのでしょうか。他に質問はございますか。

(一般参加者・C氏)

本日はご提案いただきありがとうございます。このコンペでもって初めて松戸に来られた方にお

聞きしますが、松戸の街をどのように思われましたか。

(久米設計・岩倉氏)

正直に申し上げますと、駅を降りて街を見たときに景観が乱れているというように感じました。従って提案の中にも織り込んでいますが、景観を整えることで松戸らしさが見えてくるのではと考えています。駅を降りるとシンボルロードがずっと伸びているのですが、駅周辺の景観が看板等により乱れているのでそれを感じづらく、この課題を解決することで松戸駅の顔ができるのではと感じました。

(久米設計・石田氏)

私も、いわゆる郊外都市というものはこのようになりがちだと理解していたのですが、リサーチを進めるといろいろな特徴が見えてきて、斜面緑地であるとか、そういった点を面白いと感じました。

(大成建設・石田氏)

初めて松戸に来たメンバーは、先ほどプレゼンでご紹介したように、いろいろと面白い要素があるというのが第一印象です。地形や歴史、自然など、非常に面白い街だと感じました。Bさんのお話で言いますと我々も新しい住まい方、働き方は議論したのですが、それに加えて松戸が変わることによって柏や北千住、金町といった周辺地域から人が集まる街になるのではという話もメンバーの中ではしております。

(社会環境設計室・金城氏)

若手の事業者やリノベーションの街づくりといった、段丘などの自然景観と市民の活動がコンパクトな場所に集まり、小規模ながら密に関わっている街なので、身の丈に合っているといいですか松戸と縁の無い人も入りやすい、地域になじみやすい街なのではと感じました。

(東京大学・新妻氏)

同じような意見がありました。松戸駅周辺に色々な機能や地形、魅力がぎゅっと詰まっていると感じました。それをもっと街全体に広げることによって街全体が良くなるのではという考えが、この提案につながったと思います。

(東京大学・中戸氏)

幼少期の松戸に対するイメージは「伊勢丹のまち」というイメージでした。しかし、都市工学を学んでから改めて見てみると、北千住や柏のように駅前にペDESTリアンデッキや商業施設がある典型的な常磐線沿いの街だと思ったのですが、さらに街に入って調査をすると、相模台や江戸川といった自然があるというのは松戸ならではの感じました。

(コーディネーター・西村氏)

最後に市長からお願いします。

(松戸市長)

本当に色々なアイデアをいただきましてありがとうございました。これから日本全体も変わっていきますし、仕事の仕方も変わっていくと思います。それから価値観も変わっていくので、これからのまちづくりというのは新しいまちを常に念頭において行っていく必要があると思っています。本日は皆さんありがとうございました。

(コーディネーター・西村氏)

私も今回審査に携わって、松戸はいま、良い提案があれば受け入れられるタイミングにあり、良い時期にこのコンペがあったと思います。市庁舎の移転や大規模な公園の整備等が、同時期に計画されているということはあまりありません。現在コンパクトな街づくりが目指されていますが、松戸の計画がうまく進めば、先ほど市長もお話されていたように、街が広がらないという制約がコンパクトな都市を可能とするメリットに大きく変わるのではと思います。このコンペで提案されたアイデアを上手く取り入れて、計画が良い方向へ進むとありがたいと審査に携わった者として思います。本日は、皆さんありがとうございました。