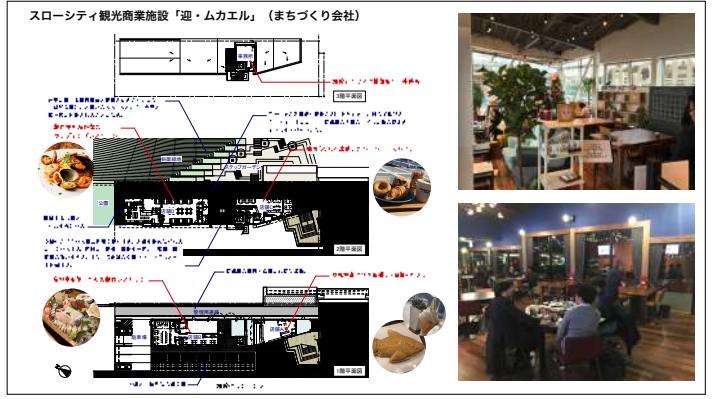




階段は、あくまでも避難施設として整備。でも、ふだんは、ピクニックのできる場所に。

41



スロースティ観光商業施設「迎・ムカエル」（まちづくり会社）

42



県、市、それらの各部署、まちづくり会社が、各自デザインする共用空間の素材やディテールを統一

43



照明も統一！！

44



震災後、はじめて復活したスローフードフェスタ（2021年11月6,7日）

45



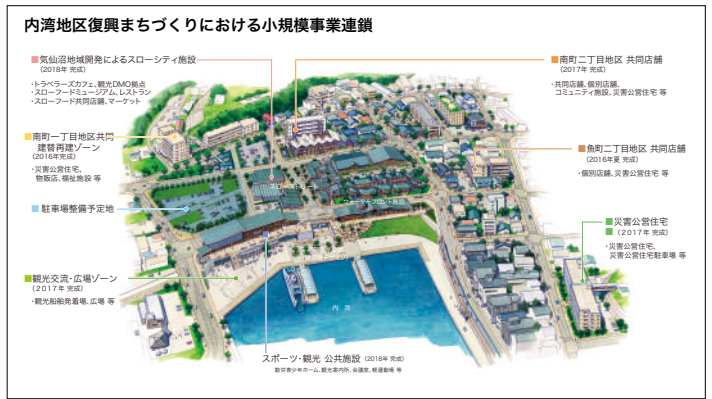
46



防潮堤を観客席に使って野外コンサート 防潮堤の壁面を使ったイベントアート

使うのは市民。市民が公共空間をデザインする時代へ

47



内湾地区復興まちづくりにおける小規模事業連鎖

スポーツ・観光 公共施設 (2018年完成)

48



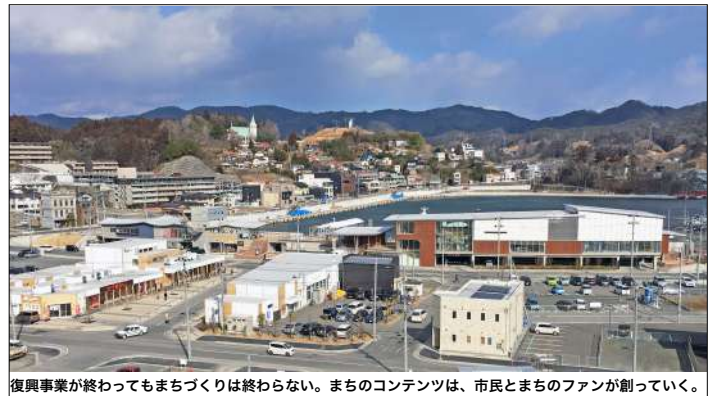
49



50



51



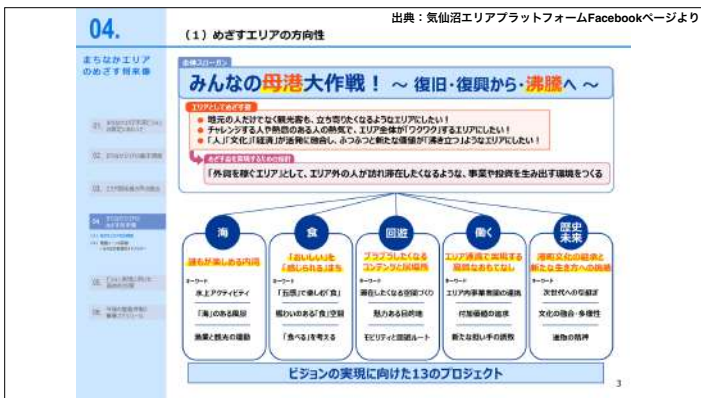
52



53



54



55



56

南草津駅前の居場所となる公共施設のあり方を考える

問題点

- 1) 車を利用したい住民と、車を持っていない学生。車のための駅と、歩行者のための駅。駅に求めるニーズのミスマッチが生じている。
- 2) 一方で、車を持っている住民は、駅に賑わいを求めている。商業施設や利便施設は、国道や取り付け道路の沿道に。(駅前の西友から撤退したはずのM印が駅から徒歩15分のプリムタウンに復活) 車を持っていない学生も、駅に賑わいを求めている。買い物は大阪・京都へ、BBQは湖畔へ、駅前に必要なのは安い居酒屋とラーメン屋。
- 3) 時間帯によって、利用状況が大きく異なる。(車は朝・夕方メイン)
- 4) 地元商店街のような駅前を何とかして活性化しようという主体が見えない。



57

まとめ「気仙沼の復興まちづくり事例から、南草津に活かせるポイントは？」

- 1) 気仙沼の事例は「復興」なので、「平時」のまちづくりとは違いますが、でも、市民が行政と連携して「まちの玄関口をどのような場所にするのか？」を**とことん考えてきたというプロセス**は、南草津においても、参考にすべき。考える主体は誰なのか？UDCBKが中心になって**地元組織と産官学連携で体制をつくるべき**？
- 2) 気仙沼では、「海とまちの関係を大切に生活に実現」がコンセプトだった。**南草津駅のまち玄関口として目指している固有のコンセプトは？**
- 3) これまでのように、どこにでもあるロータリーのある駅前ではなく、個性的な駅前の事例が増えている。でも、駅前に「何(施設や機能)を整備してほしいか？」ではなく、**重要なのは、駅を利用されている皆さんが『どのような生活をしたいのか、どのような居場所にしたいのか？』『住民/学生/働きにくる人たちが、思い描いている過ごし方やライフスタイルは？』**を考えること。
- 4) 気仙沼のウォーターフロントは、季節/曜日/時間によって、朝市/コンサート/芝生広場など、全く異なるヒトやコトに利用されている。時間帯によって、利用状況が大きく異なる南草津駅前においても、多様な利用がなされるために、**時間軸で、きめ細かい制限/緩和のルールを適用が必要**。
- 5) 気仙沼のウォーターフロントは、防潮堤の壁を越えて、公共空間(公園、岸壁、交流施設など)と民地(商業・観光施設など)を一体的に利用できるようにシームレスかつ、ガラス張りの開放的なデザインとした。**閉鎖的な南草津駅前の空間を、シームレスかつグラウンドレベルに開放的な建物にリノベーションする必要がある**。

58

アーバンデザインセンターびわこ・くさつでは、2040年のまちの未来を描くワークショップを実施。



南草津駅前の公共施設のあり方について、今から、駅の利用者である住民/学生/働いている人たちと、あらかじめ、考え始めておくことが大切！！

59