

## 第 4 回徳島駅周辺まちづくり計画策定検討会 意見概要

区 分	意 見 概 要
徳島駅周辺の将来像及び方針	官や民間の取組だけでなく、官民の中間的なところが計画にあってもよいのではないか。他の自治体でも官民連携、公民連携がトライされている。広場の活用等については民間が提案していくような要素が多い。
	にぎわいが生まれる場所に、1つ閉まっている店や事務所があると、その周辺の雰囲気が悪くなっていく。「いつ、どういう理由で空き店舗となったのか」を街区や道路毎で把握し、情報提供や期間限定で安く貸し出すような仕組みはできないか。
	緑化や LED について、別々の取組にならないよう、一つの大きなコンセプト、方向性を持って進めてほしい。また、施設や景観等の整備は経年劣化する素材でなく、石や木など経年変化を楽しめる素材で行ってほしい。
	空間の活用について、初期投資は公的な資金となるだろうが、都市再生整備法人等を中心に、資金を自分たちで回していけるような仕組みをしていかないといけない。
	道路協力団体は国が第二次の募集をかけているところである。認定団体は面的な道路活用ができるため、にぎわいづくりにも大きな役割を果たしてもらえないのではないか。
	芸術、伝統、文化は徳島を徳島らしくするもので、心の豊さにとって重要である。にぎわいづくりの中心になるものなので、重点的に取り組んでほしい。
	にぎわい交流軸から眉山まで LED で迎えるように、非常時の誘導灯としての役割も持たせて、軸上の中央分離帯とロープウェイ下の斜面を LED で飾ってはどうか。景観的な効果も大きいのではないか。
	昼のにぎわい、夜のにぎわいだけでなく、四季のにぎわいも大切にしてほしい。NPO が四季の花を植えているが、阿波おどり以外の季節も楽しめる広場にしていってはどうか。
	まちづくり活動を通して思っていることであるが、官の横串も大切である。関連部署の関わりがないと実現できないこともある。16 時に閉まる子育て施設を目的外利用できるようにして、17 時から学童のために開放するなど、施設の効率的な利用を考える必要がある。空き店舗の活用等と合わせて、既存施設の活用方法についても考えてほしい。
	横串を通すには、デザインも含め計画についてある程度専門性を持っているインハウススーパーバイザーのような存在がいるだけで随分違う。民間公募という手段もある。組織体制についての議論も進めてもらいたい。
	組織に横串を通すには、トップダウンの強い意志も必要で、それが通れば横串は通る。
	イレギュラーな計画外のにぎわいを誘導するには、民間が公共空間を使えるように積極的に規制緩和することが重要ではないか。
	民間からすれば、最低 3 年以内のことでなければ投資はできない。
インバウンドの話もあるので、DMO などの組織の意見についても、計画が固まる前に擦り合わせておく必要がある。	

区 分	意 見 概 要
ゾーニング 及び空間再 編の方向	高齢化が進む中で B 案のように乗継抵抗や不便さが増すことは大きな問題点である。公共交通機関の利用者が減る恐れがある。乗継動線も重要である。また、広場の大半を交通広場にするのももったいない。
	駅前のにぎわい空間を作ることと、空間の連続性を考えると C 案が良いのではないか。クレメントビルをリノベーションして、1 階部分を透過性の高いものに変えていけば、よくある駅を出たら回廊のような、大きい都市であれば店が並んでいるような空間を作れる。むしろここへ繋いで、面白いところがあるから行ってほしいというデザインをうまくできるかが重要。
	最終形になるまで 20 年では済まないと思うので、現時点では思い切った案を出していくべき。
	今の立体駐車場は除去して、空間として活用できる可能性があるのではないか。自動運転車が一般的になってくれば、駐車場機能自体が不要になってくるかもしれない。
	商工会議所が駐車場の調査をした際、台数としては足りていた。駐車場ではなく空いている駐車場へ案内するシステムの方が必要ではないか。
	駐輪場は目的地の目の前に無いと不便な気がする。小さくてもよいので多く配置すべき。
	体育館については、客席やコートの問題から全国大会は今の施設では難しい。稼働率が高く閉鎖もできないため、別の場所に建て替えるのではないか。スポーツもこの地域のキーワードだと思うので、近くへの移転が望ましいが、この空間の活用も検討の可能性があるかもしれない。この場所へ高速バスを持ってくることなども考えられるのではないか。
	交通空間として可能性のある場所は色々出てくるので、精査するしかないが、今の駅前広場は思い切ってにぎわい空間にするアイデアでいけるのではないか。ただ、にぎわい空間をだだっ広い空間にしてはもったいないので、官民連携で使い方を描いていけばよい。
	にぎわい空間の使い方について、「とりあえず作ってみる」ことは重要で、反対意見はあるだろうが、社会実験等を通じて、車ありきの発想を外してもよいというポジティブな発想が市民から出てくればよい。
	にぎわい広場を整備する際に、きちんとテーマのある、シンボルとしての広場ができれば、そこから色々なものへ派生できるし、変更があってもテーマに沿った変更が効くと思う。
	どうやって歩行者・にぎわい空間という広場の価値を広げていくかという仕掛けも重要ではないか。社会実験を積極的に行うなど、体験的に官民が知っていかなないと、うまく使えないという話になり、批判も増える。
	中央公園の表玄関の鷺の門に対し、裏側に駅と結節性を持つ玄関を設けることに問題はないか、造園家などへのヒアリングが必要ではないか。
	時間を限定して駅前広場を締め切り、市民公募のイベントをやってはどうか。若い人がのってくれればよい。何をしても反対は出るので、無難におさめるのはよくない。
	周辺の店舗への荷卸し場（流通基地）をどこかに作ってほしい。トラックの流入も減るだろう。
一番町のモール化については、歩行者モール化を積極的に進めてもらいたい。本当に通行が必要な車両だけを通すようにすれば、歩行者空間化は十分可能であると思う。ビジョンとして意思は明確に示してもらいたい。	

区 分	意 見 概 要
公共交通の 利用促進	<p>雪でバスが運休しても、知らずにバス停に並んでいる人は結構いた。リアルタイムの、わかりやすい情報提供は必ず必要だと思う。公共交通（バス・鉄道）の利用者は3%程度だが、伸び代は必ずあるし、頑張っって公共交通の利用者を増やしている自治体もある。当たり前のことは当たり前にやって、駅に対するみんなの関心を高める取組が必要。</p>
	<p>免許や自家用車を持っていない、ある意味での交通弱者や観光客、特にインバウンドにとって、公共交通がないと動けなくなってしまう。高齢化で免許の返納が増えることも考えると、公共交通での手段の提供はまちの品格にもつながっていく。</p>
	<p>事業者や県が進めている検討があるが、市も一緒になってやっていく必要がある。</p>
その他	<p>駅周辺まちづくり計画は市民にとって重要で、関心も高い。市長をリーダーに関係課6人程度でプロモーションビデオでも作り、駅前をこうする、という本気度を見せてみるのもよい。市長は選挙で変わるかもしれないが、職員は変わらないので、職員の本気度を見せることが重要である。</p>
	<p>30年後だけを目指しては予算もつけにくい。現状からどうシフトしていくのか、邪魔な植栽を除去して少しずつ空間を広げるなど、5年毎にできることを考えて動いていけば予算もつけやすくなるのではないかな。</p>
	<p>高架後は柱周りの広告事業が積極的に利用されれば、JRの収入にもなるし、広告代理店やデザイナーの仕事も増える。</p>
	<p>市・県での意見の統一が必要。困るのは地元の人なので、きちんと民意が反映される形で事業を動かしてほしい。</p>
	<p>アクションプラン化だけでなく、ゾーニングも俯瞰のパース絵やCGで見せた方が本気度につながる。</p>