

# 第1回 徳島駅周辺まちづくり計画検討会

## 議事概要

平成31年1月18日（金）13:00～14:30

徳島市役所 第二研修室

### 【事務局から挨拶、要綱説明、資料説明等】

- 副会長

策定の検討会で議論をした際に、自動運転が進むというのもあって、歩行者中心の駅前整備という話が前回出たが、資料③を見ると駅前に車が入ってくるような計画になっている。今回の計画はかなり長期的な計画なので、単純な完成度だけをみるより5年、10年刻み。あるいは技術の普及時限のような刻み方をしないと、オーバースペックになる恐れがある気がする。

- 会長

とりあえず意見は全て聞いていきたい。

- A委員

自動運転を考えると、車道について詰めすぎている印象がある。緊急車両が入る場合の動線は確保しながら、自動運転が普及し始めた際、自家用車などの存在がどんな状況になっているかをしっかり考えながら計画しないといけない。また、新ホールへのアクセス性改善は必要だと思う。

- B委員

子どもや学生も今回検討するゾーンを使うとして、例えばキャンプのできる空間があれば、子どもらは走り回ったりすると思うので、そういったことも踏まえて車の動線を考えてほしい。

- C委員

前回は歩く人を優先すると言っていたが、どうやって歩かせるかも考えないといけない。

- A委員

大まかなゾーンのイメージを出していかないと、動線と言えどもゾーンごとのつながりが出てこないなので、ある程度イメージを持っておかないといけないかなと思う。

- 会長

動線計画を今の段階でなぜ引くのかということ、車の回し方や動線を考えた際、拡幅等、都市計画道路として整備しなければならない状態になるのかをチェックするため。もし都市計画道路として作らなければいけないとすると、非常に長い時間がかかる。舗装等は後からできるとして、断面的に大丈夫だろうかという検討はしておくべき。

- 副会長

新ホールの周りにトモニプラザや市役所があり、文化施設が集中している。資料③の黄色の動線は、単純に新ホールへの動線でなく、このエリアの文化施設のアクセスにもなる。

この資料では横断する場所はアンダーパスのところになっているが、どういった横断の仕方ができるかを考えておかないと、歩道橋のような形では誰も使わなくなっていく。都市計画的にはこのあたりも大きな話だと思う。

- 会長

一般車は台数的に減っていくかもしれないが、バスはある程度来るという条件で考えると、1日に1000便が運行すると、往復で2000台のバスが走ることになる。その時に交差点の容量などを検証する必要がある。

広場の動線を考えるとき、どこに車道を渡らずに行けるかは重要で、例えば資料③-1だとほぼ全ての建物に行けない。以前駅前広場で人の動線を調査した際、みんな広場の真ん中を歩いていて、周りに店舗はあるが全く寄らない。駅の構造によって周辺の商店に人が浸透していかないという問題があるので、できるだけ動線をつなげてあげたい。荷捌きなどは時間帯で入れてあげる仕組みを作ればよいと思う。

- A 委員

やはり車が通る道路にしてしまうと、現状のままになる気がする。空間が分断されてしまうと、観光や出張で訪れた人がここで消費活動、レクリエーションすることができなくなるので、何か変えないといけない。

- D 委員

修正が新ホールの予定地変更によるもので、今回の範囲だけで考えがちだけれども、まず川を越えて歩いてほしいというのが最初にあったと思う。活用方法を検討するゾーンについても、東新町などでコワーキングスペースが増えていることを考えると、そういった機能ではないものを持ってくる必要がある。エリアごとに差別化を図り、役割を持たせて歩いてもらえる動線を考えていった方が駅周辺をもっと歩ける場所にはできるのではないか。

- 会長

資料③を見ると、新町橋通りの真ん中を歩いて行けるように見えるが、実際には左右どちらかの歩道を歩くようになる。どちらの歩道に乘せるかということ、資料③-4、③-5

は自動車に出会わずそごうの前とサンルート前の通りに行ける。なるべく歩行者動線を横切らない形で作ってほしいが、それができるかどうかは周りの道路に掛かってくる。

- A 委員

一つの道路だけでバスを逃がすとなるとかなり厳しいと思う。どこかに逃がさなければと思うと、車両動線を入れざるを得ないのかなというところ。

- 会長

バス停が駅東側に来て、バスを逃がす動線が必要となると、一番町をモール化するという元々の案にしわ寄せが来そうになっている。一番町のにぎわいを重視するなら、歩行者ルートみたいなものを考えてあげないといけないが、悩ましい。車を通らずに行けるルートを描いてもらって、あとは段階に分けて、既存道路でするところなる、拡幅や交差点処理の改善でここまでできる、というのが出てくればイメージも作りやすい。

- 副会長

拡幅が伴いそうなのは自家用車よりもバス動線のほうだと思う。資料②を見ると、八百屋町交差点に繋がる縦の道は拡幅せざるを得ないような気がする。②-4のように回転させて逃がすか往復させるのかによっても違うと思うが。

- 会長

一方向であれば恐らく行ける。ただ、今は歩道が付いていないため、歩道をつけることになると思う。恐らく都市計画決定の際にこの道路を拡幅するかどうか大きいので、それに向けて検討を進めてほしい。

にぎわい空間について、クレメントビルやマンション、立体駐車場などが全部残っているが、将来に本当に残っているかという話もありえる。鉄道高架をこれだけの規模でしようとする時に、都市開発的なことをせずまちづくりするというのがあるのか。そういう意味で消極的な案に感じる。

- 副会長

どちらかと言えば消極的というより気を使ったプラン。現実的な話として、立体駐車場やクレメントビルはどうにかなったとしても、マンションは完全民意で分譲なので。

- 会長

建て替え時期にどこかに用地を用意して、既存の建物をそちらに変えてしまい、にぎわい創出ゾーンを広場にってしまう、などというプランも将来的にはありえる。

- A 委員

公園側のエリアは無くなったのか。

- 副会長  
公園側に関しては昨年作られているので、既存の空間再編イメージの書き方で示せばいいと思う。
- 会長  
今、城址の保存活用計画が検討されていて、城址の石垣が見えるポイントを作ろうとしている。そういったその周辺の重要なポイントを描いて、歩行者ルートを考えると、やりたいことが見えてくるかもしれない。
- C委員  
是非やってほしい。せっかく城址があるのに、今のままでは何があるかわからない。
- 会長  
意図的に書かれていないが、市立体育館は撤去せざるを得ないと思う。この部分も含めて考えていくべきではないか。
- 副会長  
30年後も見据えると、市役所の本庁舎も耐用年数を過ぎているのではないか。
- 会長  
用地を考えれば現地建替えは難しいので、都市開発用地という形で残しておいて、少しずつ機能に移していく。そういったことができるプランを作っておくことが重要ではないか。たちまちはしないにしても、そういった戦略を潜ませておく、考えておくべき。将来的な都市開発用地として見ておくかどうかで考え方がだいぶ変わる。
- 副会長  
にぎわい空間については、実験的な使い方が多く行われた方が良いという話を考えると、暫定利用の空間として安っぽくないプレハブが建って、というのはありだと思う。そのことを考えると、あまり空間を細分化せず、大雑把に捉える方が汎用性が高いという話もしていた。
- C委員  
そうすると市役所周りも再開発の可能性もあるのではないか。
- 会長  
それこそ都市戦略で、クレメントを動かすにはお金が要るが、立体駐車場だけであればある程度安い。鉄骨だけなので。そういった夢が入る余地を工夫しておいてもらうというのは重要だと思う。にぎわい空間の中に都市開発用地が移動するゾーンを、という考え方もある。

- 副会長

新ホールへのアクセスルートと考えるよりは、周辺の文化施設と駅前のにぎわいを接続する機能と考えた方が良くと思う。それで市役所の建て替えが行われるときにどういう方向で建て替えるかと。この駅周辺だけで考えられるスケールではないが。

- 会長

クレメントの裏側、今ホームになっているところが実質駅前広場になると思うが、この広場をどう使うか。結構広いから、なかなか歩行者・にぎわい空間まで行ってくれない新ホールの方へ流れてしまうというような課題もある。

民間の建物までは議論しなくてもよいので、都市計画決定は、公共用地としてどうシートを作っていくか。

歩行者・にぎわい空間は、とりあえずは固い建物は作らず、柔らかいもので営業し、将来の都市開発用地としてやっていくというやり方とすると、緑の活用を検討するゾーンについても同じやり方もあるが、ここは使うという考え方もある。あるいは立体駐車場をここに作って、立体駐車場部分を活用する方法もある。

- A 委員

活用を検討するゾーンを交通関係のスペースにしてしまうと、そこだけの点になってしまい、繋げるのが難しい気がするので、柔軟な活用ができるスペースがいいのでは。

- 会長

せっかくなので、ホールに連なる文化ゾーンのような感じで、小さなホールが入る施設やギャラリーなどを活用を検討するゾーンへ持ってきて、その回廊を使ってホールに行くというのもある。文化的な人はこの回廊を使い、観光客はにぎわい交流軸を通して、飲み屋に行きたい人は一番町に、とか。そういったカラーのコンセプトで歩行者ルートとして出していくのもよいのでは。

- 副会長

今の猥雑さが残ったまま、道路の抵抗をある程度デザインして歩行者空間を作っていくと、飲み屋街としては魅力的なところになる。繁華街の中心が駅部に戻ってくる可能性は出てきている。

- B 委員

なんとなくだが、一番町から両国橋にかけて、飲食店が増えているイメージなので、名前があればいいと思った。ネーミングが無いので、観光客がどこに行けばいいかわからない。

今駅前に人がいない。撤退する店もあり、こういう広場ができて、おもしろそうだとっても、駐車場の料金が今のまま1時間300円となったら、県民性を考えると使わないのかなど。少し話がずれるが。

- 会長  
滞留している人はいるが、店に行かず通過している。これからの公共交通の利用者がどうなるかだが、増えている街も多い。JRも徳島駅中心の輸送を維持して増やす方向で落ち着いているので、今の高齢者はJRでまちへやってくる。
- C委員  
確かに高齢者は多い。徳島城博物館で講座を開くと、定員の倍ほどの応募者が来ることがある。
- B委員  
子供にも遊んでほしいが、今のままでは子供はなかなか来ない。
- A委員  
ちょっとJRに乗って行ってみようかなとまず思ってもらえたら。
- 副会長  
なにかビジネスモデルがセットで無いとむずかしいのでは。少しお金を払っても、用事の間、子どもが遊んで待ってくれるプレイパーク、冒険遊び場のようなものがあると、お金を払ってもJRに乗って来るのではないか。今そごうの7階にある子ども預かりのようところが遊び場になってくるとより魅力が増していく。それは公共的であるだけでなく、ビジネスモデルがセットで必要になる。未就学児の親世代の受け皿を作れば。
- B委員  
それが今はイオンやゆめタウン。無料で広く、フードコートやきれいなトイレ、おむつ替えスペースにお湯をくれるサービスもある。
- 会長  
今回の修正では、計画の中の施策展開図を見直すことになる。言ってしまえば文化地区が西から東へずれたことを受け、それぞれのコンセプトをどう書き直すか。今日の議論を踏まえて、現段階では書けることは限られているので、書けることは書いてもらって、むしろ前に進める方向で。
- 副会長  
イメージでは、現行のまちづくり計画の図を入れ替えていく作業だが。
- 事務局  
一つはその作業で、サーキュレーション部分については今後計画の深度化を進める際の参考にさせていただく。

- 会長

サーキュレーションは段階別にできればしてもらってもいいし、入れなくてもよいが、特に考えるべき道は作業ベースに乗せていくべき。

- 副会長

大型車両の処理は前提として考えるべきだが、一般車両は自動運転や公共交通の充実で駅前から撤退していくような絵でないと、時代からずれてしまう。

- 会長

全ての車が駅前にやってきて回っているという絵にはならないと思う。最低限それぞれの建物にアクセスする手段は残しておかなければいけないので、その上で、できるだけ入ってもらわないようにする。

終了