

田辺市中心市街地活性化基本計画（案）に対するご意見の募集（パブリックコメント）結果について

意見区分

- 1：基本計画（案）の構成項目に関すること（計画期間・数値目標等）
- 2：基本計画（案）の具体的な考え方に関すること（施策等）
- 3：その他、意見・要望等について

※同じ内容の意見につきましては、できるかぎり並列して掲載し、同じ回答を重複記載しないようにしています。

（順不同）

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
1	1	P. 22には、人口集中地区（DID）でも確認できる。としていますが、この文言の解説が付いていません。また、P. 27等のアンケート調査結果について、項目にはN＝829などが記載されていますが、このNについても、市民は不明の状況です。本計画は上部機関に提出するのみでは無く、本計画の内容について、広く市民の理解と同意を得るためのものと考えます。そのことにより、市民は大きな税金が投じられる事業として、市政に参加し、あるいは十分に納得することが必要となるでしょう。経費750万円もの予算を付けて作成したものであれば、なおのこと、市民が容易に理解できるものでなければなりません。この本質から、この計画書には、市民に対する配慮が欠けていると思います。	P. 22の人口集中地区（DID）の記述部分に文言の解説を付け加えるようにいたします。また、「N」については、アンケートの有効回答数を意味していますが、記述についての説明に不備な点がございました。ご意見をいただきました箇所につきましては、市民の皆様方に分かりやすい記述内容に修正させていただきます。
2	1	P. 40に、地価公示の価格推移について表記されていますが、1平方メートル当たりなのか、1坪当たりなのか、単位当たりの表記がされていません。	1平方メートル当たりの価格になっています。ご意見をいただきました箇所につきましては、市民の皆様方に分かりやすい記述内容に修正させていただきます。
3	2 駅前広場の改修について	駅前広場の改修については、一般車両の排除が目的であろうと思われるが、通勤や通学生の送り迎えは絶対必要であると思われます、もし完全排除すれば、隣接の道路に送り迎えの車が溢れる結果を招くことは目に見えている。駐車場を短時間無料開放すると言うが、現在広場にある駐車スペースが無くなると今まで駐車していた車は駐車場の方に行くことが考えられる、そうなれば送り迎えに来る車の駐車スペースが無くなる。夜の車の送り迎えが如何に多いのかを理解すべきだ。今までも警察が何度か駅前に来る車両の排除をしたが取り締まり効果はなかったように思われる、それは必要にせまられているからだ、だから送り迎えの車両のスペースを別個に作るべきだと思います。遠い所から迎えに来る車を排除すると言うことは、非常に酷だ、こんな田舎で都会と同じように公共交通を利用させようとしても無理としか言いようがない。	大都市に比べて公共交通が十分でない地方都市では自家用車の役割は大きく、ドライバーの心理やJR紀伊田辺駅の利用の現状を見ますと、駅前広場に送迎の車が待機する状態を一気に改めることは、容易なことではないと思います。 また、今後の検討に当たっては、高齢者への配慮や夜間の防犯対策の視点、あるいは雨の日や台風などの悪天候時の想定も必要となってまいります。さらに、駐車場を無料にしても有効に活用されず、せっかく設けた障害者のためのスペースが心なく占拠されて利用できないといった事態も避けなければなりませんし、付近に違法駐車が増えて事故や渋滞を招くことのないようにしなければなりません。 こうしたことにつきましては、今後、中心市街地活性化協議会や交通関係の方々などから助言を頂き、各地の駅前の事例も参考にしながらその解決策を探ってまいりたいと考えています。また、バス乗り場やタク

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
4	2 駅前広場の改修について	<p>「一時待ちの一般車の排除」何と冷たい言葉か。整備計画（案）を一見して、整然としてキレイに見えるが、駅前広場は、ＪＲ利用者（人間）のための広場であるという視点が感じられない。これでは、タクシープールのための広場ではないか。</p> <p>大阪から最終特急や夜行列車で降りた女性は、ほとんど家族が車で迎えに来る。雨の日は男性も同様である。荷物の大きな人は何処へ車を止めるのか。</p> <p>ＪＲの指定券、ジパング割引券等、事前に切符を購入する人の車の置き場所は（駅前広場内に設ける）</p> <p>客を待つタクシーの方が多く、客がタクシーを待つことが無い状態であるのに、タクシー待合室は必要か。（バス待合室に変更）</p> <p>初めての土地でバスに乗る場合、まず会社名で乗り場を探し、後、行き先を確認する。故に、バス会社が混在する乗り場は不可（会社別に分ける）</p> <p>夜間に公共交通機関が無くなる田舎では、マイカーは欠かせない。一般車を排除して何のための駅前広場か。驚くべき計画案である。</p>	<p>シー乗り場、あるいは待機所の位置や規模、施設の内容などについても、今後、実施計画を策定していく中で具体策を見いだしてまいりたいと考えています。</p> <p>現在のＪＲ紀伊田辺駅前広場は道路法の規制がかからないことから、一時的ではあるにしても、駅を利用する車が駐車し、時にはバス等の通行の妨げになるという状態が続いてまいりました。今回の基本計画（案）においては、こうした問題を解消するとともに、バスターミナルの機能を強化することで、田辺市を訪れる方やＪＲ紀伊田辺駅を利用する方の利便性を高め、紀南の中核都市にふさわしい整備を図ろうとするものです。一方、少子高齢化に対応したバリアフリーの視点から、安全でゆとりのある歩道を確保することや、また駅が交流の拠点であることから、多くの人々が行き交う場所としての歩行空間の充足に努めていく必要もあると考えています。さらに、世界遺産に登録された「紀伊山地の霊場と参詣道」の玄関口として、自然や歴史を生かした修景に気を配る必要もあると考えています。</p> <p>一般車両の送迎のための機能を確保することや、円滑な交通を図ること、一定のデザインを整えることなど、今後はいろいろな角度から実施に向けた検討が必要となりますが、このＪＲ紀伊田辺駅前が内外の交流の拠点として、中心市街地活性化に寄与できるよう協議を深めてまいりたいと考えています。</p> <p>なお、今回表現いたしました「一時待ちの一般車の排除」につきましては今後の検討も必要なことから、「駅利用車両の交通の見直し」に改めることといたします。</p>

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
5	2 駅前広場の改修について	<p>田辺駅前の改修について意見申し上げます。3月15日付け紀伊民報「声」の欄にありましたように、計画のように改修すると余計に自家用車による渋滞が発生するように予想します。公共交通機関が少ない田辺市にとって自家用車での駅への送迎は不可欠なものとなっており、計画では市営駐車場を短時間使用につき無料とする案ですが、いったん駐車場へ入ると出るのに非常に時間がかかり、送迎そのものは短時間で済むのでわざわざ市営駐車場を利用する人はごく一部に限られると思います。従って改修後は駅前、場合によっては駅前通りまで送迎の車で渋滞してしまうことが予想されます。現状でも駅前が送迎車で渋滞してはいますが、特急が到着するごく一部の時間帯に限られるので特に問題はないと思われま。また、現在のタクシー乗り場の横に5台程度の駐車スペースがありますが、駅へ切符を買いに行くだけの時などは有効なスペースであると考えます。そこへ身障者スペースを2台分ほど設置すれば良いと思います。</p> <p>次にバス乗り場ですが、「声」の欄にあるように、もし計画どおりにするなら待合場所での屋根は必要不可欠であると思います。観光客にとってバス乗り場がわかりにくいとのことですが、現在の乗り場はJRバス・龍神バスが同じ場所で明光バスが少し離れております。これはバス会社の協力を得て、JRバスの乗り場へ1箇所集中して駅出口に案内板を設置すれば現状でも何も問題ないと思われま。スペース的には2台のバスが充分縦列で停車できると思われま。発車時間までのバスの待機場所は向かいにある今の自家用車駐車場を一部改修すれば十分であると考えます。</p> <p>以上が駅前改修についての私見ですが、せつかく高額な資金を投じて改修するので、見てくれだけはよくて、実際の使い勝手が非常に悪いものにならないように、慎重な検討をよろしくお願いし。 「声」の欄の岐阜駅の二の舞にならないよう、また和歌山駅のように非常に送迎しにくくなるような「改悪」とならないようよろしくお願い致します。</p>	
6	2 駅前広場の改修について	<p>バスターミナルの新設には賛成ですが、タクシー乗り場は、駅改札口により近いのが望ましいと思う。(初めての来訪者にとって、タクシー乗り場が近くに見えないと不安になると思う。)</p> <p>また、タクシーの待機場所が、駅前広場にあれだけの台数が必要?</p>	

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
7	2 駅前広場の改修について	<p>田辺駅前の整備計画について</p> <p>JR紀伊田辺駅前の整備計画案について意見を申し述べます。田辺市のホームページに掲載された計画案のPDFファイルと、3月7日付紀伊民報1面に掲載された記事の範ちゅうで書いていますので、事実と異なった点がありましたらお詫びいたします。一般車両の乗降スペースを確保することを強く希望します。</p> <p>(1) 一般車両の乗降場はどこ？</p> <p>計画図を見る範囲では、一般車両用の乗降場がありません。JR利用者の多くが車で送迎されている現状を考えると、障害者用乗降場だけでなく、一般車両の乗降場確保は不可欠と考えます。特急の到着時間を見込んで早めに迎えに行ける場合には駐車場を利用できますが、既に列車が到着しているような場合にはドライバーの心理として、駅前で待っている人の前に車を着けます。障害者乗降場が一般車両に占拠される可能性は非常に高いと考えます。特にお年寄りや荷物を持った人の出迎えではそうです。また、夜間に女性を迎えに行く場合、駅前の交番から離れた所で待たせるのは大変に物騒です。駅に人を送り届ける際も、わざわざ駐車場に入れる人はいません。横付けして、さっと降りてもらうのが普通です。計画図の中には、人を降ろすための一時停車のスペースすらありません。立体の市営駐車場を一定時間無料にしても、自家用車を誘導するのは難しいでしょう。</p> <p>(2) 整備コンセプトについて</p> <p>コンセプトの中に「一時待ちの一般車の排除」という文言が盛り込まれていますが、適切ではないように思います。「利用者の利便性を高める」というのが本来の考え方ではないでしょうか。田辺駅の乗降客のうち、自家用車の利用者は公共交通機関（バス、タクシー）の利用者よりはるかに多いでしょう。コンセプトの段階で利用者に喧嘩をしかけるのは得策ではありません。この計画案のままでは、交通整理の係員を常駐させてドライバーと一日中押し問答を繰り返すか、ルール無視の車両が路上にあふれ、ロータリーが機能しなくなるかのどちらかになりそうです。「一時待ちの一般車両」は駅の利用者であることを念頭に置いた計画案を立案してください。</p> <p>(3) 歩行者空間の拡張について</p> <p>田辺駅を20年利用してきて、駅周前の歩行者スペースが狭いと感じたことはありません。何しろ人が歩いていませんから。現在でも十分な広さがある歩道を駅前の「見栄え」や「体面」のために拡張するよりも、現在のバス降り場（交番前）を自家用車の乗降場とした方が利用者として利便性が高まります。交番前のバス停をバスの待機場にして、3本のバス乗降場のうち1本を自家用車の乗降場にするのもいいかもしれません。ちなみに、わたしが以前暮らしたことがある横浜市栄区のJR本郷台駅では、送迎車両用専用のロータリー（一時停車場）を駅前広場に設けています。</p>	

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
		<p>(4) ドライバーの心理は変わりません オークワ・バビリオンシティの駐車状況を思い浮かべてください。立体と平面で十分な駐車スペースが確保されているにもかかわらず、建物横の縁石を乗り越えて駐車する車でいっぱいです。わたしは「おかしい」と思いますが、あれが現実のマナーです。田辺駅前に来るドライバーだけがマナーを守るとは思えません。それならば、マナーを無視する人がいても混乱が最小限で済む整備計画を作るべきだと思います。繰り返しになりますが、今回の整備計画は、世界遺産の玄関口としての「見栄え」はいいかもしれませんが、日常利用する市民の利便性は大きく損なわれます。再考をお願いします。</p>	
8	2 駅前広場の改修について	<p>駅前広場改修は、良い事だとは思いますが、但し、タクシーの待機所は、広場内に必要でしょうか？狭い広場にスペースがもったいないと思います。</p> <p>例えば、JRバスの車庫の一部を借りて、そこに待機して必要に応じて、出てくるようにしても良いと思います。乗り場にカメラを据えたり、無線でやり取りすれば、十分、対応できると思います。全体のレイアウトの関係もあるけど、駐車場も残せます。バス乗り場は今でも、案内板をしっかりとすれば十分いけると思います。思い切った案として、タクシー待機所も駐車場もとっばらって、憩いの広場を作るのも良いと思います、花、木、ベンチ、トイレ等揃えて、スペース的に許されるならミニステージがあれば良いと思います。</p> <p>しかし、施設、設備を整えるのは大変結構だとは思いますが、それをしたからといって中心部の活性化にはつながらないと思います。</p> <p>住人を増やしたり、中心部へ来る必要性を創出しないことにはハード面を多少さわっても、金をドブへ捨てる結果になる様な気がします。</p> <p>私が思うに、街づくりの第一歩は、街並みはそのままで、不必要な車、バイク、自転車を排除して歩き易くして、車ではなく人、主体の街作りだと思います。</p> <p>余計な事かも知れませんが、今度の海蔵寺、銀座の長い通りに、トイレやちょっと木陰のあるベンチが絶対必要だと思いませんか？</p> <p>駅から蒲鉾屋さんの並んでいる福路町のライン、少しそれたら、鬮鶏神社、熊楠邸他、田辺に来た観光客に歩いてもらえれば、すごく良いと思いませんか？</p> <p>とにかく、車社会対応の街作りではなく、人を主体の街作りをしましょう、車は人を運ぶ為の手段でしか無いのですから。</p>	
9	2	<p>合併後の新田辺市となって、玄関口としても、8万何千人の人口比率でも大半が駅裏エリアになってくるため、駅前より駅裏の開発が重要ではないか。</p>	<p>駅裏開発並びにJR北口改札の設置につきましては、基本計画（案）に盛り込んでおりませんが、今後の民間の動向を視野に入れながら中長期的な課題として、慎重に検討を深めてまいりたいと考えています。</p>
10	3	<p>JR北口改札口の設置は必要。</p>	

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
11	3	60ページ、弁慶像の移動を要望します。	弁慶像やモニュメントなど、JR紀伊田辺駅前前の修景整備につきましては、JR紀伊田辺駅前広場の改修に係る実施計画を策定していく中で協議してまいりたいと考えています。
12	3	車に対する整備は、以前より良いと思うが、モニュメントは弁慶だけ？	
13	3	田辺市のみならず、紀南、世界遺産熊野古道の玄関口でもある紀伊田辺駅の問題点は、バリアフリー化されていないことと、駅前広場で「サラ金」の看板が幅を利かせていることです。 駅を降りてまずそのような看板が目につくようでは、田辺の街の印象が良いはずがありません。まず、サラ金看板の撤去、もしくはデザインの変更（色彩を大人しくしたり、サイズを小さくする）を強く希望します。	JR紀伊田辺駅のバリアフリー化は基本計画（案）に盛り込んでおり、その推進を図ってまいります。 また、JR紀伊田辺駅からの景観や看板につきましては、頂きましたご意見を参考に、JR紀伊田辺駅前広場の改修に係る実施計画を策定していく中で検討してまいりたいと考えています。
14	3	図面（新聞紙面）を見るかぎりでは、全国何処にでもある駅前で、何を考えて作成したかわかりません。まして帰郷する子供を車で迎えに行きにくくなっています。（単に自家用車を閉め出すため） 通行量、商店街の売上、人口増加、どれをとっても何を根拠にしているかわからない。（日本中人口が減少するといわれているのに） 市内の道を広くするばかりで住みにくくなるばかり。老人の歩行スピード、障害者の事をまったく考えていない。（わたりずらい） 三栖口のJR宿舎跡地を事業用地として活用するには、現存の町並からはなれすぎている。 細かな計画案を閲覧出来るようにしてほしい。 意見は無記名の方がより多くの意見が集まると思います。 最近、観光と言われているが、もともと、そういう街並みではない。 ×切が短すぎる。	<ul style="list-style-type: none"> ・送迎車両の対応は、今後の駅前広場改修に係る実施計画を策定していく中で協議してまいりたいと考えています。 ・通行量や商店街の売上、人口といった数値目標につきましては、これまでの経過を基礎に推計したものとなっています。 ・中心市街地を横断する道路には、周辺からの交通アクセスを向上させる機能も求められておりますが、その整備に当たりましてはバリアフリーの視点に立ち、高齢者や障害者にも優しい道づくりを進めてまいりたいと考えています。 ・中心市街地には、利用しやすい一定規模の土地が少なく、三栖口JR宿舎跡地はそうした貴重な土地のひとつであります。そのため、このたびの取り組みを契機に、この土地を活用し、活性化につなげてまいりたいと考えています。 ・計画の詳細につきましては、今後、各事業の実施計画を策定していく中で定められることとなります。閲覧につきましては、それぞれの事業化を図る中で必要に応じて対応してまいります。 ・観光は、交流機能を高める重要な要素と位置づけていますので、田辺市に相応しい観光のあり方について、今後とも田辺観光協会をはじめとする関係団体と協議を重ねてまいりたいと考えています。 ・今回実施いたしました市民意見（パブリックコメント）の手続き等に対するご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
15	3	60ページ、コミュニティ道路整備事業について、バス路線の変更、乗客も無いので仕方が無いでしょうが、乗って頂く方策（商店街努力）とコミュニティ道路整備に何かが出ないでしょうか。	コミュニティ道路という言葉は、快適な歩行空間を形成する道路形態のひとつとして、これまでも道路整備事業を中心に広く使用されてきました。その目的とするところは、歩行者の安全や快適性を確保することに主眼を置きつつ、車両の通行も可能にして利便性を維持しようとするものです。
16	2	整備改善のための事業として、P. 59に、「コミュニティ道路」の文言が使われています。耳慣れない言葉ですので、「08年度版現代用語の基礎知識」を見ましたが記載されていません。行政のみが使う言葉をそのまま何の説明もなく使用しては市民の理解は得られないでしょう。P. 60には、「コミュニティ道路化による歩車共存の買い物道路として整備する。」としてこの文書が説明ですと言われますが、十分理解出来ません。P. 59の文言について、直近で即続いて、解説してもらいたいと思います。	この言葉が一般に馴染みがなく分かりにくいとのご指摘から、こうした道路形態を説明する表現として、「歩車共存道路」という記述内容に修正させていただきます。
17	2	62ページ、JR紀伊田辺駅方面へのアクセス道路の整備について、大変良い事です。	この道路整備につきましては、中心市街地へのアクセスの向上や自動車利用者の利便性の向上を目的とした事業であり、事業実施に当たりましては、交通関係の方々との協議や、地域住民の方々のご協力をいただく中で取り組んでまいりたいと考えています。
18	2	各地区での道路の改修をすとされていますが、これらの道路の電柱地中化は、どうなるのでしょうか。その計画の掲載が見あたりません。中心市街地としての街並み修景を掲げて計画を策定するのであれば、風格と美観を備えるためには、電柱地中化は、この平成の現在にあっては欠かせない重要事項と考えます。中途半端な改修ではなく時代に見合った内容で、可能な限り広域で実施してもらいたいものです。	電柱地中化につきましては、都市計画道路元町新庄線の整備に伴い、片町地区から銀座地区まで整備が進められており、引き続き海蔵寺地区でも予定されているところであります。そのため、海蔵寺地区沿道区画整理型街路事業の記述の箇所、電柱地中化についての記述を加えさせていただきます。 なお、電柱地中化については、電力需要や場所等の条件に基づいて整備が行われることとなります。頂きましたご意見のように、街並み修景のためには非常に重要な事業でありますので、今後とも可能な限り電力会社と協議して取り組んでまいりたいと考えています。

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
19	2	63ページ、紀伊田辺駅前第二駐車場の利用促進事業について、現状の出入り口では幅が狭いので広く。現料金所が少し坂になっているので、止めてからスタートがし難いので交番より掘り下げの方が良いと思う。	<p>紀伊田辺駅前第二駐車場は、JR紀伊田辺駅を利用する方や駅周辺を訪れる方の車での往來を確保する大切な施設となっています。モータリゼーションがますます進む現在ですが、同時に高齢化も進展しており、JR紀伊田辺駅付近に駐車して電車を利用する高齢者も多くなることが予想されます。また、駅周辺は交流の拠点であり、事業活動の拠点でもあることから、多くの方の車での来訪を受け入れる駐車場は、今後とも必要であると考えています。</p> <p>また、高校生の通学の利用をはじめ、中心市街地での利便性や環境に配慮した街づくりの視点から、駐輪施設も同様に必要であると考えています。</p> <p>なお、ご指摘頂きましたように、現在の施設内容や運営方法等が、情勢や実情に適したものかどうかにつきましては、改めて検討すべきものと考えています。</p> <p>今後は、JR紀伊田辺駅前広場の改修の実施計画を策定していく中で、ご指摘頂きましたような駐車場への出入口の広さや、駐輪場対策、あるいは環境対策などの協議を行ってまいりたいと考えています。</p>
20	2	<p>駅側の駐車場の利用率の低さが計画案に記されていました。近年さらにモータリゼーションが発達している田辺市にあっては、例えば大阪へ行くために田辺駅まで車で訪れ、そこで駐車して電車に乗り換える人はどのくらいいるのでしょうか。私の推測ですが、駅に車で来るくらいなら、高速道路を利用してそのまま大阪へ行く方が多いと考えます。この計画を機に市民の意識を調査する必要があります。</p> <p>そこで、ほとんど利益を上げない現状のまま第三セクター（民間業務委託）で運営を続けるよりも、税金を使わない形で完全に民間に委託するか、利用率に合わせて縮小化し、空いたスペースを有効活用する方が良いと考えます。</p>	
21	2	<p>市民アンケートによれば中心市街地に向けた取り組みとして、駐車場や駐輪場の整備が最上位に挙げられていますが、駅前第二駐車場の利用促進を図るとしているのみで、駐輪場の整備が入っていません。</p> <p>現状は、駅前第二駐車場に車95台、二輪車400台で、利用の多い自転車は、この駐車場をはみ出して、駐車場横の側溝上蓋の上の空間に多数が青空のもとで使用しています。多くのが高校生で、一般市民は敬遠し高校生も雨ざらしの箇所で困惑しているでしょう。非常に景観を損ねています。</p> <p>又、環境対策の観点からも、中心地では自動車の使用に代わり、出来るだけ買い物も徒歩や自転車で生活するエコ都市を目指すべきと考えます。</p> <p>この観点からも、屋根付き駐輪場の拡大整備を強く求めます。</p>	
22	3	市内に大きな駐車場を数多く欲しい。	
23	3	64ページ、共通駐車券事業について、商連として研究をします。	<p>中心市街地への車での利便性を高める駐車機能の拡充につきましては、これまで商店街地域で実施されてきました「共通駐車券事業」を強化することで、民間駐車場の有効活用を図りながら実現してまいりたいと考えています。</p> <p>そのため、今後は商店街振興組合連合会等との連携を図りながら、研究に努めてまいりたいと考えています。</p>

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
24	3	67ページ、J R紀伊田辺駅前紀南田辺観光案内センター整備事業について、合併協議会で認められた案件でありますので、早急に取り組みをして頂きたい。田辺駅正面に空き店舗がありますので早く打診をして頂きたいです。	J R紀伊田辺駅前南紀田辺観光案内センターの整備時期につきましては、場所や施設規模等についての検討を深める中で定めていくこととなりますが、現在のところは、J R紀伊田辺駅前広場の改修時期に併せて整備することを考えています。
25	2	紀伊田辺駅前にある観光案内センターの拡充・整備（11年度～12年度）の案を示して、J R田辺駅バリアフリー化に合わせて平成20年度事業開始に、早めて欲しい。	
26	3	67ページ、複合文化施設建設事業について、中心地からは離れていますので今ですが、田辺市の市立図書館建設に中活法によって早くなった事は大変良いし、現在県の図書館（新庄）に若者達が行ってしまっているの、中心地への集客に導くと思えます。	複合文化施設は、交流機能を担う重要な施設と位置づけており、中心市街地への集客を高めていけるよう取り組んでまいります。
27	3	別件ですが、紀南病院跡地の建物の屋上は、広大な面積ゆえ、必ず有効利用すべし。	今後、施設の設計業務を進めていく上で、参考とさせていただきます。
28	3	68ページ、田辺第一小学校建設事業について、校舎が良くなり耐震もOKとなりますと、子供の教育の観点から児童の増加が大いに期待が持て、それとともに居住にも導き、行動は商店街・まちづくり会社の仕事です、それに先日の新聞報道に20年度より学童保育、しばらくは変則でしょうが、これも大きな導きになります。	教育環境の充実は、中心市街地での居住の増進に繋がるものと期待しており、これと並行した商店街での活性化の取り組みにより、さらに中心市街地での利便性が向上し、街なか居住の相乗効果を生み出せることができると考えています。
29	3	69ページ、街なか子育てサポート事業について、「そらまめサポート」を掲載して下さい（先回の協議会でもお願いをしています）詳しくはTEL25-6660です。	記載につきまして、今後の協議の中で検討させていただきたいと考えています。
30	3	71ページ、街なか住み替え支援事業について、市民に対し告知が欲しい。	基本計画（案）に位置づけられた各種事業につきましては、今後の事業化への進展と併せ、市民の方々への広報等に取り組んでまいりたいと考えています。
31	3	72ページ、銀座複合施設整備事業について、今回にただ一件の商店街内での施設成功をさせたく思っています。（各商店街が「株式会社まちづくり田辺」への株購入各20万円が認めて頂きました）。民間賃貸住宅建設費補助事業について、市民に対し告知が欲しい。	
32	3	73ページ、三軒口市有地活用事業について、市民に対し告知が欲しい。	
33	3	2009～2011に市民や来訪者が集える施設を銀座にとありますが、もう少し具体的に聞かせて下さい。	中心市街地活性化を担う主要な組織として「街づくり会社」が設立されましたが、銀座地区に整備される施設につきましては、この街づくり会社が整備主体となる民間事業施設で、特に、付近の商店街との連携や観光施設との回遊性を図ることで、中心市街地での賑わい創出につなげてまいりたいと考えています。
34	3	75ページ、海蔵寺通り公衆トイレ設置事業について、中心地に正式な公衆トイレが初めてですので最高に良い事ですし、バリアフリーにおいても最高です。	中心市街地における公衆トイレなどの基盤整備や金融機関などの立地を促進することで、都市機能の充実を図ってまいりたいと考えています。
35	3	76ページ、商店街活性化アドバイザーについて、大いに活用をさせて頂く予定です。	また、活性化の取り組みに対する支援制度につきましても、積極的な活用を促し、商店街での事業構築を進めてまいりたいと考えています。
36	3	77ページ、J A紀南支所機能再編整備事業について、J A組合員、農家の方々が預金の出し入れに相当の集客を見込めますし、先日の理事会でも支所オープンを期に、新たなお客様獲得に取り組もうと語りをしました。	

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
37	2	<p>商店街を歩いて一番寂しいのは、シャッターの下ろされた店舗を見ることです。そこで今回ミニFM局の開局が計画されていますが、インターネットの双方向情報通信時代の現在、一方的に音声のみが発信されるFMでは弱過ぎます。実際、FMを聴いている人口がどのくらいいるのか、ターゲットを調べる必要があります。</p> <p>そこで提案させていただきたいのは、単なるFMラジオとせずに、映像も同時に配信でき、生放送だけでなく好きなときにも視聴できる『インターネット放送局』の開局です。現在の技術では、決して大掛かりな設備投資をする必要なく、ネット放送は可能となっています。また、画像や動画を発信して効果的にコマーシャルできるだけでなく、ウェブサイトとの連動など、双方向性を活かした様々なアイデアが広がります。</p> <p>例えば、「今朝水揚げされ、入荷されたクエ」など、希少価値のある限定物の情報を、映像や画像とともに発信すると面白いです。</p>	<p>中心市街地の空き店舗を活用して事業集積を高め、空洞化の進展に歯止めをかける取り組みを進めてまいります。また、その際には、入居する事業所の事業成果が見込まれるよう、事業構築に対する指導や、開設に当たっての商店街への連携要請等の支援に努めてまいりたいと考えています。</p> <p>FM放送局の開業事業につきましては、頂きましたご意見を事業者の方にお伝えてしてまいります。</p>
38	3	FM TANABE開業事業について、商店街として全面的に協力をします。	
39	3	78ページ、中心市街地空き店舗対策事業について、空き店舗に出店して頂くには有り難い事です。商連と致しましても出店目標数を掲げ実行に入ります。	
40	3	78ページ、海蔵寺商店街街路灯整備事業について、法人格が無い為、認定を頂くと大変有り難い事です。助成金頂けるし。	
41	3	<p>79ページ、商店街セットバック事業について、中活法のお陰で決断も出来よい事です。商店街ナイトバザール事業について、先日の理事会で「中心市街地活性化法の認定を期に取組もう」。</p> <p>※ 我々商店街をもう一度「賑わいと・活気に向け・再活性化」「皆がその気になれば達成出来る」「お客様が喜んで頂く商いを」「これが田辺商店街の生き残り最後の挑戦」「命がけて挑戦をしよう」「消費者の皆様へ商店街の良さを訴えよう・アピールをしよう」「若い経営者に夢を与えよう」等々を掲げ今後取組もうと提案致しました。</p> <p>※ 周辺農家の方々も農産物の収益が激変していると良く聞きます。何もかもが大変な時代に入って来た、田辺の商店街の環境はまだ大丈夫、今回の中心市街地活性化法を生かせば何か有るはずですよ。</p>	商店街活性化のための支援につきましては、上位機関の制度活用と同時に、市独自の制度の充実を図りながら、商店街や地域の方々とともに協働した取り組みを進めてまいりたいと考えています。
42	3	80ページ、イルカカード事業・共通商品券について、協同組合と全面的に協力します。	
43	3	81ページ、弁慶市の開催について、今後もう一度検討の課題です。ヤーヤー祭りによる賑わいづくりについて、もう一度原点に戻し検討の課題ありを会員に訴えます。	

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
44	3	82ページ、銀座商店街の七夕祭り・アオイ通り商店街の土曜日について、商連として継続へのアプローチの必要を思います。	
45	3	83ページ、田辺大通りの美化運動について、平成20年度も取り組みます。	
46	3	83ページ、第13回全国商店街サミットについて、会員の勉強に重視を置き、和歌山・田辺のPRと地域への貢献、テーマ内容は今後若手の意見を取り入れ決定をします。	
47	3	ハード面を重視せず、商店街経営者の団結をしなければ、型だけでは活性化はないと思います。きめ細かな接客（心からの）をしなければと自分も反省しております。	
48	2	<p>計画案には、まちナビの周知度や利用者数、利用者の声が記されていませんでしたので、その有効性が判断できませんでした。しかし、本システムは廃止しても良いと考えます。</p> <p>なぜならば、わざわざ専用端末を借りて持ち歩き、街のある地点に‘行かなければならない’というシステムに、私は魅力を感じられないからです。ツアーではない自由観光の醍醐味は、知らない街を自分の足で歩き、見、聴、発見することです。用意されたコースをたどり、用意された説明文を確認するような機械的なもので、旅の楽しさは得られません。</p> <p>熊野古道で語り部さんが好評なのは、相手が心のこもった、変化のある‘人間’だからです。こちらの問いかけにも応えてくれます。そういう意味で、まちナビではリピーターは期待できません。(ちなみに、私は田辺にはよく訪れる方だと思いますが、まちナビの存在自体知りませんでした。また、私の周囲の人間にこのシステムについて尋ねても、使ってみたいという人はいませんでした。)</p>	<p>まちナビにつきましては、自由観光を望まれる方だけでなく、散策コースを提案するなど、街なかの観光案内ガイドのひとつとして活用されています。</p> <p>また、観光客だけでなく、市民の方にもご利用いただく中で、「今まで知らなかった歴史を学ぶことが出来た」との喜びの声も寄せられています。現在、市内小学生の教育教材としても活用が広がっており、田辺市の歴史や文化資源についての教養を深めることにも繋がっています。</p> <p>今後におきましてもまちナビを存続する中で、幅広い用途に活用していただき、街なかを回遊していただければと考えています。</p>
49	3	<p>105ページ、都市計画手法の活用について、準工業地（約232ha）の大規模集客施設（床面積10,000㎡を超えるもの）の立地を制限するための特別用途地区を指定する「田辺市特別用途地区建築条例」の制定の件。田辺市のような地域は「5,000㎡」に制定を望む。</p> <p>中活法に基き、商店街理事の中にも集客を前提で中心地に量販店の出店を訴える方も出ているので「田辺市特別用途地区建築条例」の制定の件。「5,000㎡」に制定を望む。</p>	<p>国の中心市街地活性化基本計画認定要件として、立地制限のない準工業地域への市の独自規制がありますが、このたびの都市計画法の改正により、用途地域の指定のない区域における規制対象面積が1万㎡と定められたことから、基本計画（案）においても、この趣旨に基づくとともに、中心市街地活性化協議会との策定協議を経て、準工業地域での大規模集客施設の規制面積を1万㎡としたところです。</p> <p>今後の情勢の変化によって、こうした規制措置が見直されることもあるかも判りませんが、現時点では、法の方針や協議の経過を踏まえて、1万㎡を規制対象といたします。</p>
50	3	郊外地にこれ以上巨大店舗を増やさないようにしないとますます市内に人や車は入って来ない。	
51	3	商店街の集客のために、街中に大型店を誘致してはどうか？例えば、駅前商店街東側周辺（元前田製材跡地や駅前商店街駐車場周辺）かなりの坪数が確保出来るのではないかと。もし、大型店が難しければ、産直市場を集めて新鮮な野菜や新鮮な魚等を販売する。	<p>中心市街地活性化の手法として、集客力を有する大型店の中心市街地への出店を促進する制度が設けられたところであり、今後、民間事業の動向や、商店街の各組合の取り組みと併せながら、大店立地法所管の県との連携を図り、適宜対応してまいりたいと考えています。</p> <p>また、農林水産品の販売所等につきましては、中心市街地での生活機能の向上や賑わい創出の視点から活性化に有効と考えており、今後、商店街での空き店舗の活用事業等にて検討してまいりたいと考えています。</p>

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
52	3	<p>現在市民が市街地に抱く負のイメージのままでは、間違いなく抜け道となるでしょう。そこで、田辺市街地の魅力とは何かを、皆が共通認識として持つ必要があります。例えば商店街を例に挙げるなら「豊富な品揃え」「安さ」では郊外の大型店に到底太刀打ちできません。郊外店で買えるような商品では、土俵にも上がれないのです。そこで考えられるのは『郊外店では買えない、ここでしか売ってない商品』付加価値のある商品を開発、販売することです。もともと田辺には特産の山海の幸があり、また田辺の歴史が育んだ独自の食品がありますので、材料や土壌には恵まれています。</p> <p>「やっぱり‘ほんまもん’は、商店街でしか買えないなあ」と認識されれば、訪れる人も増えるでしょう。スーパーでは調理や管理が難しい、希少価値があったり、ブランド志向（高級という意味ではない）の商品開発、もしくは既存商品のアピールが求められます。現在商工会議所さんが主導して行っている『あがら井』や『田辺駅弁』企画は、‘そこにしかないもん’に該当します。「また、あのうまいもんを食べに行きたい」となれば、おのずとリピーターは増えます。</p> <p>しかし注意が必要なのは、その商品を観光客対象に限定してはいけない、ということです。元々地域の人も日常的に利用していた観光地の商店街が、郊外化等によって空洞化していく過程で、観光客向けのいわゆる‘お土産価格’の商品ばかりを並べることになり、地域住民がますます離れていくという現象が日本各地で起こっています。（明石の魚の棚商店街、金沢の近江町市場などがそうだと思います。）</p> <p>それも生き残りの策なのでしょうが、この計画案では「居住」も目標の柱となってますので避けなければいけません。それに、地域住民に愛されない商店街が、観光客に愛されるかどうか疑問です。そこには‘ほんまもん’は存在せず、田辺っぽさを演出した‘にせもん’が残ります。</p>	<p>大都市と地方の二極化が著しく進んでまいりましたが、それと並行しながら、現在は、地方の持つ魅力にもまた注目が集まりつつあります。こうした情勢を好機と捉え、対外的なアピールを進めて地域の経済活動に刺激を与え、活性化につなげていく地域ブランド化の取り組みが各地で行われています。こうした取り組みは同時に、地域の持つ魅力を再確認することで、地域住民自らが地域の個性を自覚し大切にする意識が醸成され、地域活力の原動力を育むことにもつながってまいります。</p> <p>このような視点から、田辺市では、田辺商工会議所や関係諸団体あるいは市内事業者との連携により、特産品や観光情報の発信と新たな素材の発掘を進める地域ブランド化に取り組んでいます。</p> <p>中心市街地活性化につきましても、こうした田辺市全体の活力を高める全体的な取り組みと軌を一にすることが必要であり、その意味から、基本計画（案）の活性化のテーマを、「自然と歴史を生かした街づくり」としています。</p> <p>また、中心市街地には長い年月の中で生まれた数々の産品や、それらを取り扱う事業所が集積していますし、一定のエリアの中に寺社仏閣等の歴史的な資産や著名な人物に関わるものが点在しています。活性化のための事業構築に当たりましては、生活者の利便性の向上と同時に、こうした素材を活用して、観光客の誘致などの対外交流を高める視点に留意してまいります。</p> <p>今後は、頂きましたご意見を充分参考にしながら、田辺市が有する貴重な資源を活かした中心市街地の活性化と、さらには田辺市全体の活性化へと波及するような取り組みを進めてまいりたいと考えています。</p>

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
53	3	<p>私は、帰省客、観光客の視点から考えます。高速道路が田辺まで延伸し、さらにそこからバイパスが白浜方面まで延びました。すると一般的な観光客は、田辺インターで下り、そのままバイパスを利用して白浜へ向かうことが多くなるはずで、カーナビゲーションを利用する現在、自動的に大きな、近距離の道が選ばれます。元町新庄道路は機械的に無視されてしまうかも知れません。そうすると田辺は、高速道路の終点、1通過地点でしかないわけです。</p> <p>そんな悲しい予測を打破するためには『田辺にしかないもん、ほんまもん』の新たな開発、または既存のものへのアピールしかないと考えます。それは、田辺の歴史的な町並み（保存・復元）、希少な食材、うまいもん、お土産……。幸運にも、田辺は海と山に囲まれ、また歴史があり、偉人達も多く輩出しています。インフラは整っているのです。</p> <p>熊野古道が世界遺産に登録されてから、特に電車で田辺を訪れる人は、中年以上の方が増えたように思います。白浜を若者向けのレジャースポットと位置づけるなら、田辺は‘癒し’を求める人向けの、ゆったりとした空気の流れる街づくりを目指してはいかがでしょうか。</p> <p>かつて、ここが熊野詣の宿場町であったことを駅を降りた瞬間から感じさせるような景観作り。まずはそこから始めて欲しいと願っています。歴史を否定した、どこにでもあるような真新しい街並みには、魅力を感じられません。</p>	
54	3	<p>まち全体を統括するビジョンが無いように思います。地域全体を戦略的に視野に入れたビジョンが無いままに建物がどんどん建ち始めていることが問題だと思います。</p> <p>中心市街地活性化の政策として、何を行い、その政策を行う理由背景は何でしょうか。このハード面ばかりで現状から向上する数値目標は無理だと思います。認定は難しいと思います。具体的な仕掛け、数値向上に観光客県外県人（住民）がお金を落としやすくする。目に見えない仕掛けをする。買い物の利便性向上・夢を持った若者が地元での活躍の場を作る。老人がゆっくり歩いて楽しい通りをつくる。田辺の1ヶ所に各医者の開業者を集める。税金面、金利面補助を優遇。人口増加の策としてアパート、マンションを建てる補助、税金面、金利面の優遇を行うことにより、大きく動くように思います。具体的な仕掛けにより街中に人口増加・各医療（集合体）観光客増加、満足→リピーター、日帰りから連泊、住民生活の楽しみが出来る活性化。</p> <p>今現在、通過道路、楽しみなバス、車で県外へ、ゆったり歩いたり見たり休んだりする所が無い。いやされる場所がない。土日祭日の休みは楽しく遊べる所へ行ってしまう、まちの中には入ってこない。ほんとうに楽しければ、一ヶ所に車を置いて、田辺全体を歩けます。（小さな街です）のんびりと歩ける場所や人の集う所があるといいかなと思います。</p>	

番号	意見区分	意見等の概要	意見等に対する考え方
55	3	<p><コンセプト> 田辺を『<u>見せる</u>・<u>聴かせる</u>・<u>味あわせる</u>・<u>嗅がせる</u>・<u>触らせる</u>・<u>感じさせる</u>』 <u>六感 させる 街づくり</u></p> <p>A) 土地利用計画 ①駅前広場、扇ヶ浜公園を面的なオープンスペース（シンボルロード）と位置づけ 駅前改修事業 ⇒ 駅前商店街 ⇒ アオイ通り商店街 ⇒ 扇ヶ浜公園 （駅広パーク機能）（ベイトパーク） ↓（シンボルロード）化 ○^○（双眼）ゾーン モール商店街（パークストーリー） イベントゾーン機能 併設 ↓ 例）弁慶げた踊り（現状）</p> <p>③駅前、扇ヶ浜、駅前商店街、アオイ通り商店街、海蔵寺商店街、湊本通り商店街、栄町商店街をネットワークさせる 手段 コミュニティ道路（歩く）⇒ 道路構造 ハンプ手法・トランジットモール（バス）</p> <p>B) 交通計画 シボルロード ベイトロード コミュニティバスロードとして機能付け ・交通計画の中で、コミュニティバスで神戸のレトロバスのように循環させるルート計画 【ルート1】 駅前⇒駅前商店街⇒アオイ通り商店街⇒扇ヶ浜公園 【ルート2】 湊本通り⇒北新町⇒栄町⇒銀座商店街⇒海蔵寺商店街⇒駅前広場 ヘループさせる ↓ ニコレットモール化を目指して ・扇ヶ浜公園を核として西・東にベイサイドロード（景観道路）づくりを交通計画で立案 ・駅前広場（駅広パーク）と扇ヶ浜公園（ベイトパーク）して位置付け、両施設を双眼的に駅前商店街・アオイ通り商店街をモール商店街（ストーリーパーク）として捉える</p> <p>C) 施設配置計画 市役所・文化会館・裁判所・税務署 ⇒ シビックセンターゾーン ↓ トランジットバス 田辺駅・中心街 ↓ トランジットバス 県行政局・社会保険事務所・パーク ⇒ サブシビックセンターゾーン</p>	<p>ご指摘のように、中心市街地の活性化を図る上で、田辺市が有する魅力を体感して頂くことは大切であります。そのため、基本計画（案）のコンセプトを「自然と歴史を生かした街づくり」とし、豊かな自然資源や、長い歴史に基づく歴史資源や文化資源を糧とした街づくりに取り組むこととしています。</p> <p>今後は、こうした方針を具体化させる事業を市民の方々とともに構築していかなければなりません。その際には頂きましたご意見を参考にさせて頂きたいと考えています。</p> <p>また、土地利用計画や交通計画、施設配置計画も、中心市街地活性化に当たっては事業を面的に捉えることの重要性をご指摘頂いたものであり、今後の事業の組み立ての過程で、こうした視点に留意してまいりたいと考えています。</p> <p>さらに、ご提案頂きましたイベントや人材育成の考え方なども、今後、細部の検討を重ねていく中で参考とさせて頂きながら、協議してまいりたいと考えています。</p>

新規配置 三偉人伝承館（熊楠・植芝・弁慶）・市立⇒コンパクトレックスミュージアムスクエアゾーン

【提案】 湊本通り→北新町→栄町の「コミュニティ道路」計画に約175m毎『ポケットパーク』設置（人間の散策の限界性）アルコブ手法

D) 駅広土地区画整理事業（駅前広場改修事業）

「交通結節点」としての機能づくりを基本とする



自動車としての交通機能と併せてオフィススペース機能を保持 → 駅前広場公園

・ 駅北・駅南リンクゾーン 将来の北・南立体アクセスを踏まえた

⇒ 橋上駅構想

・ 駅北のペデストリアンデッキ化でのキス&ライド機能⇒（市内への交通の進入抑制）

ボトルネック機能も持たせる

事例）川西能勢口駅・豊中駅・富士駅・柏駅等

・ 東側よりの道路は原則的には駅広ゾーンには侵入させない（進入口を極力減少させる）



クルドサック方式 採用



送迎自家用車スペース配置とする（本備計画案で不明ゾーン？）

E) 催事（イベント）計画

①まつり作り（田辺三偉人まつりー弁慶祭り・熊楠祭・植芝杯）

②市場づくり（扇が浜→とと市場、湊浦漁協・ひとはめ、しらす、江川漁協、新庄漁協・かき、恵比寿漁協）

（駅前広場 → 駅広特産品市場）

F) 人的資源づくり計画

街づくりの推進役 ⇒ 三ものを計画に活かす（街づくりの常套語）

①若もの 敏感な斬新さ

②馬鹿もの 考えずにまず行動

③他所もの 第三者の客観視

例）3月15日（土）紀伊民報 声：読者の欄に③の他所ものの貴重な意見があった

・ 一時待ちの一般駐車場スペース

・ 障害者駐車スペース

これは駅広の「土地利用計画」をするにつけて問題提起していると思われる

G) その他 提案

	<p>【駅広計画の基本】</p> <p>① 駅広には出来るだけ交通を入れない⇒取り付け道路は極力減らす</p> <p>② ゴ-ン計画は速度の遅いもの優先 歩行者→車椅子→自転車→自動二輪車→大型バス→自家用車・営業自動車</p> <p>③ 現状の調査の必要性⇒交通量調査・歩行者動線調査</p> <p>【広域役割分担計画】 役割分担の整合 他の地域と役割分担ができてこそ中心地として特化できる</p> <p>↓</p> <p>田辺 中心地としてのコンビニエンス性 充実化</p> <p>↓</p> <p>大塔・中辺路・本宮・龍神 ⇒ 自然・歴史・癒し 機能分担</p> <p>【各地の与条件】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 温泉資源 龍神(三大美人湯)・本宮(川湯温泉・渡瀬温泉・湯の峰温泉) ・ 自然資源 大塔・中辺路(山・川) ・ 歴史資源 本宮(本宮大社・熊野古道)・中辺路(熊野古道)・田辺(熊楠・弁慶・植芝) ・ 利便資源 田辺(総合病院・県行政局・市役所本庁・総合公園・県立図書館 or ・BIGU) シェアセンター機能 	
--	---	--