

9. 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
1	徳島中心市街地のまちづくりについて	徳島駅近くの新アリーナ建設賛成です。駅北口出入り口設置賛成です。鉄道高架賛成です。車両基地移設賛成ですが現移転案の旧文化センター後への移転は反対です。 (理由はもったいない中心市街地に作っても民間投資が集まるわけでもなく経済が良くならないし津波の心配のない少し離れたところに移設するべきだと考えます。JR松山の車両基地も少し離れたところに移設しています) 新ホールは現時点で現行案の旧文化センター跡地、大ホール1804席小ホール307席の方が魅力的で藍場浜案は立地はよいと思いますが大ホール1500席で納得のいく具体的な魅力が説明されていないのと現行案より優れている根拠が不確かで共感できない為、旧文化センター跡地への建設に賛成です。 ただ新ホールは藍場浜案にしても防災避難所機能を持たせた複合的な施設を望みます。国の補助金も使えるように働きかけてみてはどうでしょうか？ 1500席か1800席かの決定は徳島の明るい未来のためにはどちらが良いのか様々な専門家の意見と県民の声を聴き慎重に判断していただきたいです。 公演が無い時とかも自然と人が集まり多様な人々が普段使いできる施設になる様にしていきたいです。 一部店舗や一階部分にキッチンカーを入れるスペースとちょっとしたイベントや公演ライブができる広場を確保し雨天関係なく使うことができれば中心市街地も人や投資が集まり活性化すると思います。 議員や県民の中で分断や対立が心配される現状においてもう一度県民にアンケートを実施する事を要望いたします。そうしないと納得できないし力を合わせることもできないです。 今後も藍場浜案を理解も得られず強引に進めてしまうことがあれば徳島の未来に希望が持てず最悪の結果になりかねません。 県民の意識調査をしないのであればその理由を教えてください。過去の話ではなく徳島の明るい未来を見据えた皆が納得と共感できる形でお願いいたします。
2	DMV	阿佐海岸鉄道のDMVについての意見です。 最近 車両のメンテナンスの都合で3台とも運転休止になり10月3日の時点で 当面運休との報道がある。 DMVは 以前には 運転手がコロナ感染のために 減便になったこともある。 どうやら人員も車両も ギリギリの状態営業し、余裕がないと見受けられる。 だから なにかトラブルがあると 運行に大きな影響がでて、お客に迷惑をかける。 その結果として 営業成績に多大な影響が発生する。客数も減少しているようですが、その実態も把握できていないとか。将来 高規格道路がつながれば 増々お客は減るだろうし。 まずは今回の車両の不具合原因を明確に解明し、是正し 安全確保に努めることを要求するとともに 余裕ある車両および人員の確保を要望します。当然そのためには多大なコストが必要であり、厳しい経営状態では 簡単に実現するのは困難であると思う。 ならば 大口出資者の徳島県としては 早めにDMV事業の今後を判断するべきではないか？ 税金を湯水のように投入するのは止めて頂きたい。 「世界初」というのは聞こえは良いが その分未知の部分も多く、コスト予測も難しい。
3	J R 牟岐線の将来活用案	JR四国の収益が悪化する中、近い将来にJR牟岐線の廃止論が浮上することは想像に容易い。そこで少々乱暴な意見案ですが、現在のJR牟岐線の線路を徳島県と徳島市そして路線のある市町村が金額負担しJR四国より借受し、その路線を舗装バス専用路線として隔壁し交通網の再編を構築したらいかがでしょうか。現在の各駅はミニバスターミナルとして活用し周辺地域へのバス網を再構築したならば徳島市から南方面への利便性向上につながると思います。また鉄道高架を実現するより舗装道の整備の方がコストも安く早期に実現できると思われます。 バス専用路線とすれば渋滞などによる遅滞も解消し運行時間の計算もできる事によって運行本数も増やせる。JR四国も路線の賃料によって収益も上がるうえに既存のメンテナンスにかかるコストも軽減されるのではないのでしょうか。突飛な意見ですが将来に向けご一考いただけましたら幸いです。
4	歩道の舗装等	自転車を使うことがあります 本当は車道を走るべきですが 徳島市では まだまだ車道を走るのは危なく 殆どは歩道を使っています その舗装がとても状態が悪いです 古くガタガタだけではなく 歩道に轍が深くあり ハンドルをとられ危ないです こんな状態で 車椅子など とても動けないと思います 土手の歩道は 高く伸びた草で覆いつくされ 人が通れないほどです 実際に自転車で走り 確認して 必要な改善をして欲しいです
5	現在の四国新幹線の動きはおかしい	現在の四国新幹線の動きはおかしい。徳島にメリットがなさすぎる。徳島県は離脱すべきだ。 瀬戸大橋ルートが強調されすぎて徳島にとって最も有用な紀淡ルートはオマケ程度にしか扱われておらず実現性が不明確だ。 両者が開通後には、紀淡に客が流れ、瀬戸大橋ルートの必要性が疑問視される流れが容易に予想できる。そうした紀淡ルートに対して四国他県に積極的に動いてくれる保証がない。 同時着工か、着手日程の明確化を確約しないと徳島が参画するべきではない。
6	これ読んで	駅前が廃れているのは車社会なのに、駅前に無料の駐車場がないことで集客が見込めない。対してゆめタウンなどは当たり前であるが、無料である。