

# 大田市駅周辺東側地区まちづくり

## 大田市駅前通り「歩道を広げる社会実験」 調査結果 概要版



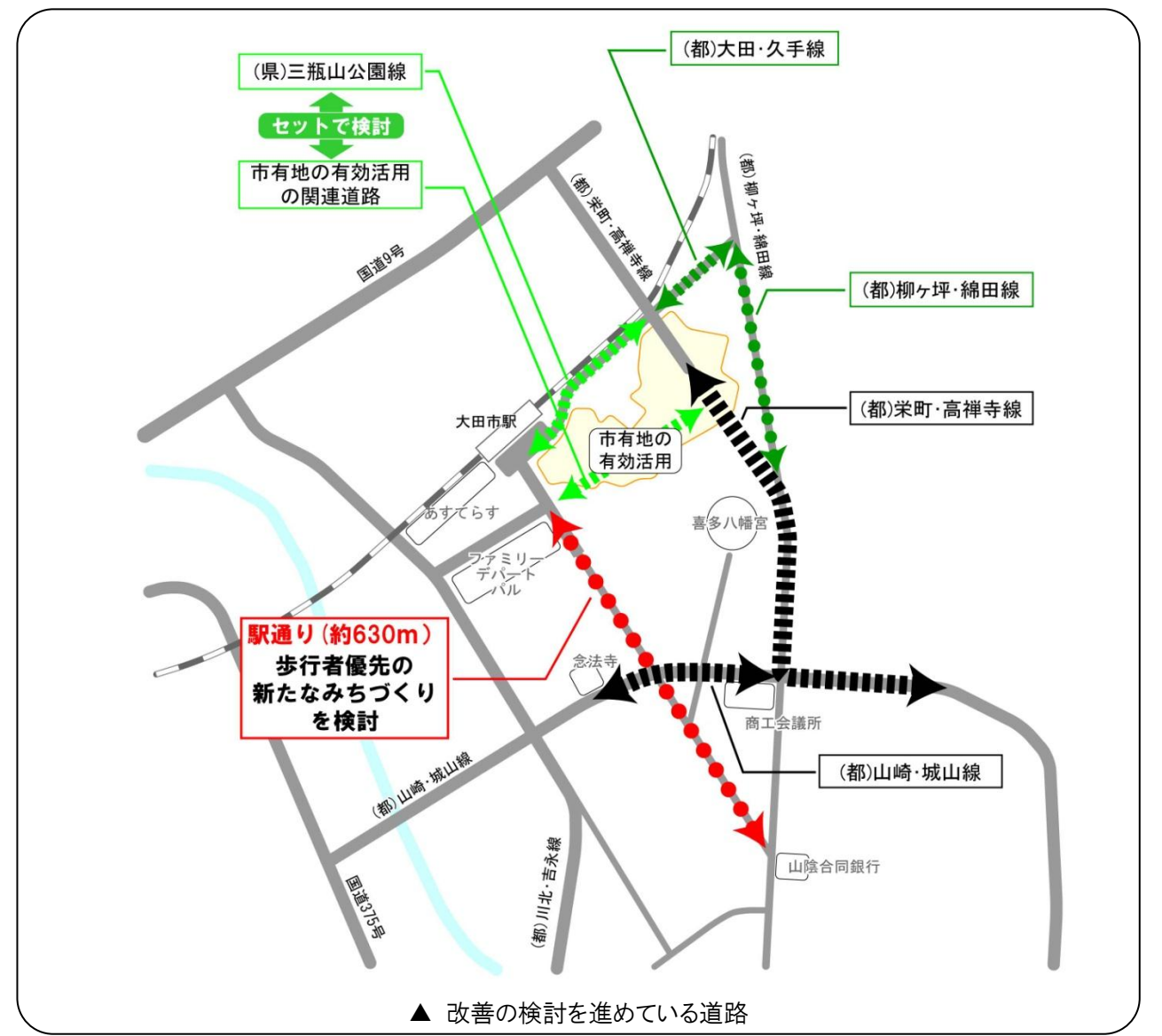
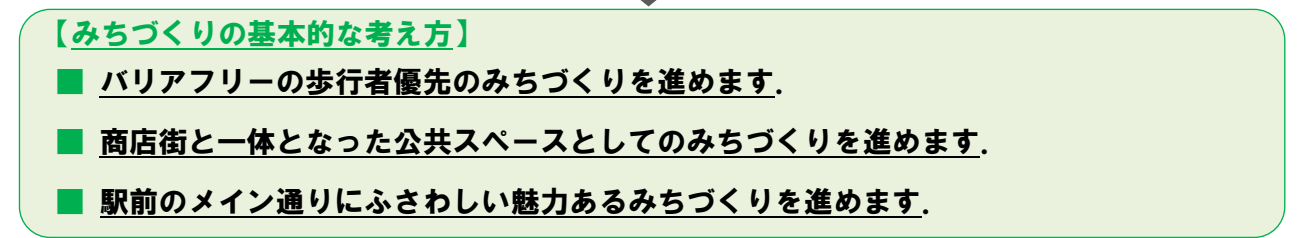
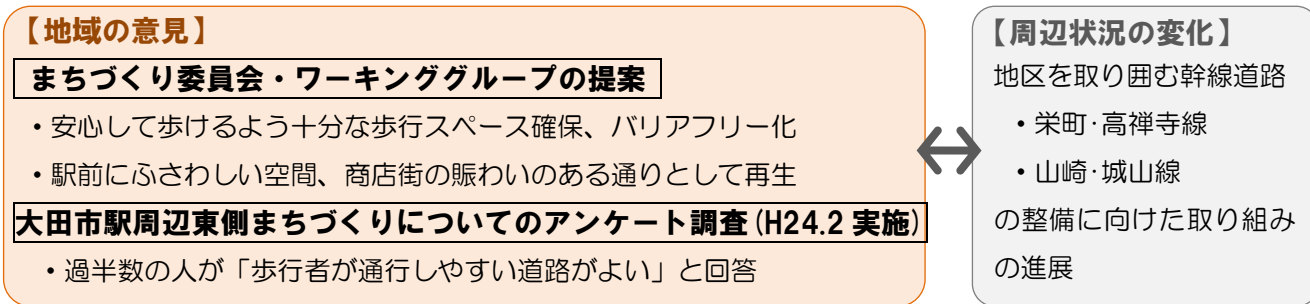
大田市 建設部 都市計画課

平成 25 年 1 月



## “駅通り”の新たなまちづくりについて

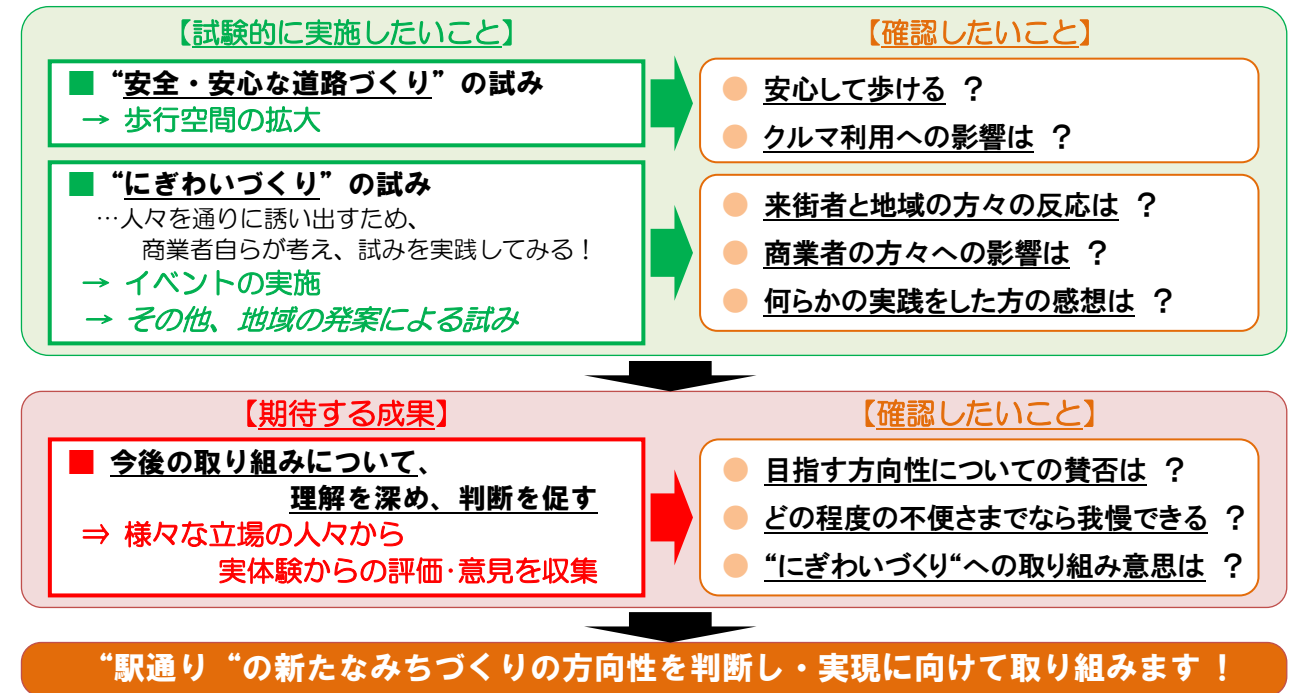
### 1. まちづくりの基本的な考え方



### 2. “駅通り”社会実験について

#### ① 実施概要

#### ● ねらい



#### ● 実験の内容（歩行空間の拡大）

対象区間	・駅通りの一方通行区間（約630m）
実施期間	・10月13日（土）～21日（日）：9日間 ※10月14日（日）のだるま通りマルシェ開催日を含む
交通規制	・現況通り （北向き一方通行 7:00-19:30）
歩行空間の拡大	<ul style="list-style-type: none"> <li>・片側（東側）の歩行空間の拡幅</li> <li>・三角コーンを設置して歩道拡幅</li> </ul>  <p>▲ 社会実験の道路断面</p>  <p>▲ 社会実験の様子</p>
臨時駐車場の確保	・臨時駐車場を確保（4箇所） （案内看板を設置）

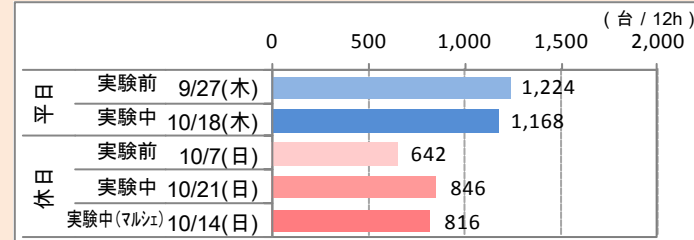
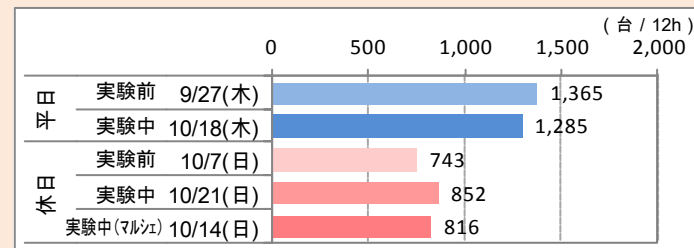




### 3. 交通状況

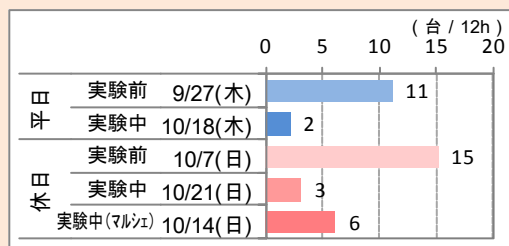
#### ● 自動車交通量

・実験の前後で交通量に大きな変化はなかった。

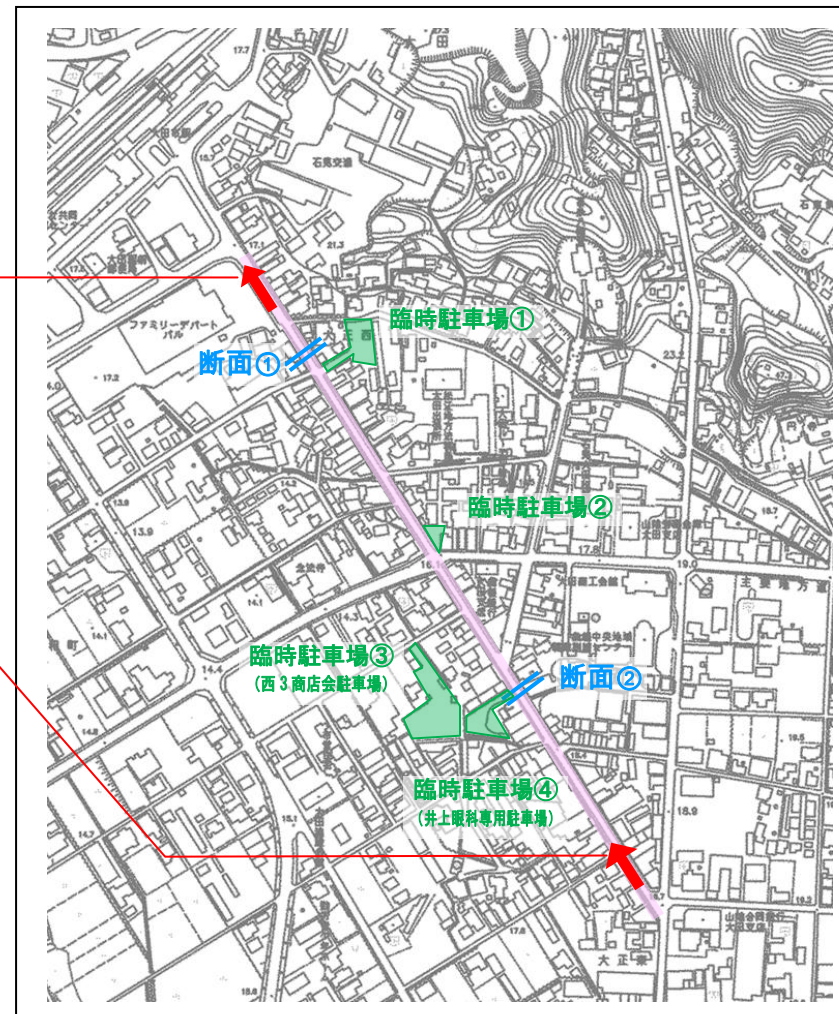


#### ● 駅通りへの誤進入台数 (パル前)

・実験前は誤進入が 10 台/12h 以上あったが、実験中は最少で 2 台/12h、最大で 6 台/12h と減少。



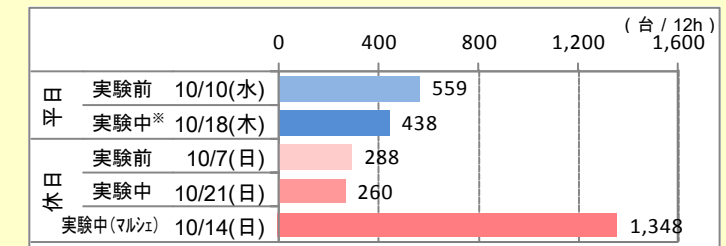
▲ 対策の様子



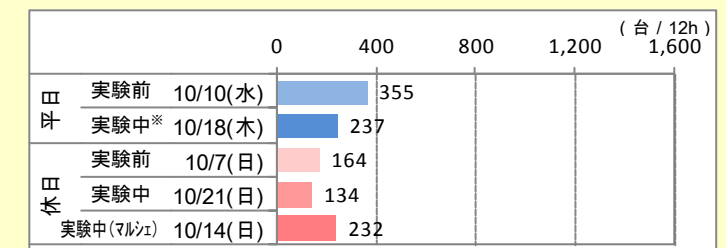
#### ● 歩行者

・実験前の歩行者通行量は、駅側(断面①)では平日で約 560 人/12h、休日で約 290 人/12h。  
・実験中は、断面①および②で減少が見られ、特に平日は減少が大きく、周辺病院が休診であったことも一因と考えられる。  
・実験中のイベント(マルシェ)開催日は、断面①で実験前の約 5 倍の歩行者通行量であった。

##### ・断面①



##### ・断面②



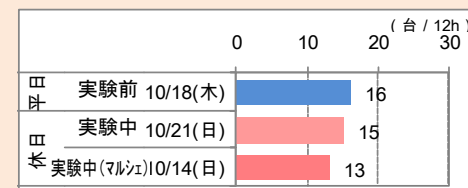
※10/18(木)は、生越整形外科、井上眼科の休診日。

#### ● 臨時駐車場 駐車台数 (実験中の調査)

・臨時駐車場の利用は、1 箇所あたり少ない日で 2 台/12h、最大で 16 台/12h の利用があった。平日の方が駐車台数が多い傾向がある。  
・駐車場が満車となることはなかった。

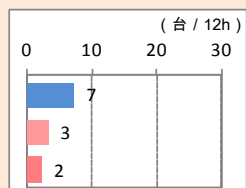
##### ▼ 臨時駐車場①※1

(一般向け駐車可能台数 11 台分)



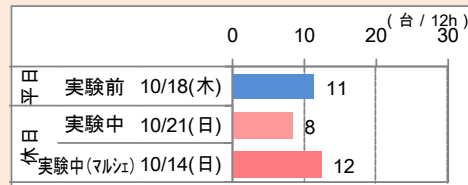
##### ▼ 臨時駐車場②※2

(一般向け駐車可能台数 6 台分※3)



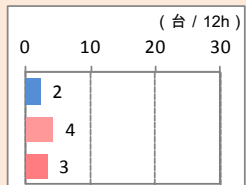
##### ▼ 臨時駐車場③※1

(一般向け駐車可能台数 8 台分)



##### ▼ 臨時駐車場④※2

(一般向け駐車可能台数 24 台分)

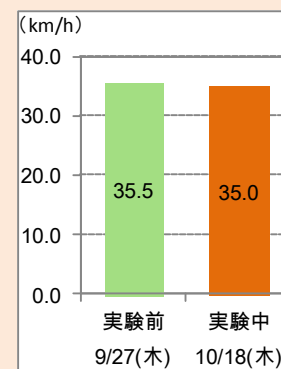


※1:臨時駐車場は、月極契約者等の利用を除くため短時間(30分未満)駐車のみ台数を掲載  
※2:臨時駐車場②は今回実験用に新設、駐車場④は井上眼科の休診日のため全駐車台数を掲載  
※3:駐車マスが無い為、概ね駐車できる台数として記載

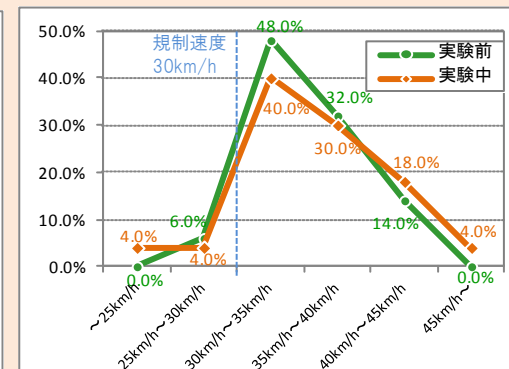
#### ● 自動車走行速度

・駐停車車両等の影響による速度低下は随所で発生していたが、車道幅員を狭めた(5.5m から実験中は 4.0m)のみでの効果は確認できず。  
・実験前、実験中ともに 9 割以上の車両が規制速度(30km/h)を超過している状況。

##### ▼ 平均速度の比較



##### ▼ 観測車両の速度別割合

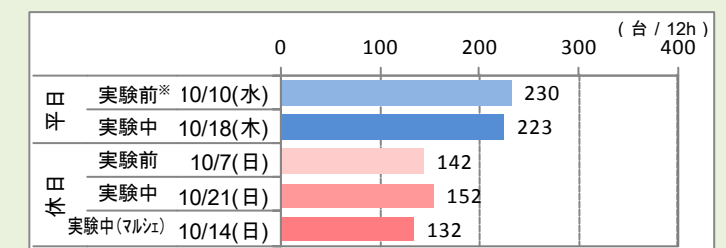


※車道幅員の変化による速度抑制効果を把握するため、荷捌き車両やバスの停車、自転車の影響で速度低下があった車両は対象外とし、各日で 50 台を調査。

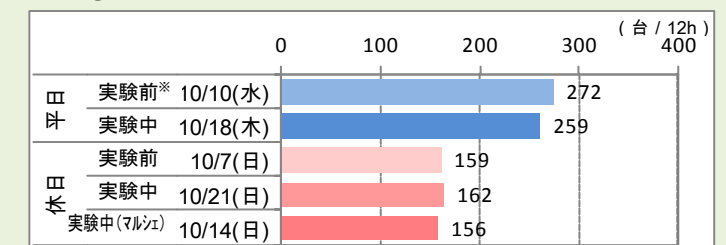
#### ● 自転車

・実験の前後で自転車通行量に大きな変化はなかった。

##### ・断面①



##### ・断面②



※10/18(木)は、生越整形外科、井上眼科の休診日。

## 4. アンケート結果

### ● 調査の概要

#### ■ 周辺住民アンケート調査

- 調査方法：郵送配布、郵送回収（平成24年10月15日発送、11月5日投函×切）
- 配布数：1,128世帯、3,384部（1世帯に調査票3枚を同封）  
（大正西1～3、大正東1～3、柳井1～2、昭和町、駅南町に全戸配布）
- 回収数：334世帯（回収率29.6%） 634票

#### ■ 来街者インタビュー調査

- 調査方法：調査員によるインタビュー形式
- 調査場所：歩道上および駐車場周辺（臨時駐車場4箇所、およびパル駐車場）
- 調査日：計3日間 平成24年10月14日（日）、10月18日（木）、10月21日（日）
- 回答数：625票

### ● 調査の評価（全回答者と、駅通りで商売をしている人の比較）

実験の評価項目	■ 周辺住民アンケート調査			問.あなたは駅通りで商売をしていますか？			■ 来街者インタビュー調査					
	全回答者			駅通りで商売をしている人			その他の周辺住民			全回答者		
	0% 20% 40% 60% 80% 100%			0% 20% 40% 60% 80% 100%			0% 20% 40% 60% 80% 100%			0% 20% 40% 60% 80% 100%		
<b>①：歩道（路側帯）が広がり、「歩きやすくなった」と感じましたか？</b> ・「歩きやすくなった」と、 周辺住民の約5割、来街者の約6割が回答。	計47% 26.5% 20.6% 23.2% 15.2% 14.6% N=501			計48% 25.6% 8.9% 17.8% 22.2% 25.6% N=90			計49% 25.7% 23.7% 24.7% 13.8% 12.1% N=405			計59% 48.0% 11.0% 29.2% 7.7% 4.0% N=571		
<b>②：「自転車で走りやすくなった」と感じましたか？</b> ・「自転車で走りやすくなった」と、 周辺住民では、「思う」と「思わない」がともに3割とほぼ同じ割合。	計32% 17.0% 15.1% 34.3% 14.4% 19.1% N=423			計44% 15.1% 9.6% 31.5% 17.8% 26.0% N=73			計33% 16.7% 16.1% 35.2% 14.4% 17.6% N=347			計42% 32.9% 9.1% 39.5% 10.5% 7.9% N=428		
<b>③：車道が狭くなり「車の走行が困難になった」と思いますか？</b> ・「車の走行が困難になった」と 周辺住民の約6割、来街者の約4割が回答。 また、駅通りで商売をしている人は約7割と高い。	計56% 35.6% 20.8% 18.0% 18.0% 7.6% N=523			計69% 53.3% 15.2% 5.4% 16.3% 9.8% N=92			計53% 30.5% 22.5% 20.8% 18.9% 7.3% N=423			計40% 22.0% 17.5% 23.1% 22.3% 15.1% N=542		
<b>④：「臨時駐車場があってよかった」と思いますか？</b> ・「臨時駐車場があってよかった」と、 周辺住民と来街者のともに、4割以上が回答。	計43% 27.7% 15.2% 29.4% 14.4% 13.3% N=487			計39% 27.6% 11.5% 20.7% 20.7% 19.5% N=87			計44% 26.8% 16.7% 31.4% 13.2% 11.9% N=395			計45% 38.1% 6.8% 39.1% 8.6% 7.4% N=512		
全体の傾向	・総じて、駅通りで商売をしている人の、実験への評価は低く、来街者は高い傾向にある。											

N:回答者数



● 調査の評価（全回答者と、実験中に各交通で駅通りを通行した人の比較）

実験の評価項目	周辺住民アンケート調査				来街者インタビュー調査			
	【再掲】全回答者		各交通手段で駅通りを通行した人		【再掲】全回答者		各交通手段で駅通りを通行した人	
	<span style="color:red">■</span> そう思う <span style="color:lightcoral">■</span> ややそう思う <span style="color:yellow">■</span> どちらともいえない <span style="color:lightblue">■</span> あまり思わない <span style="color:blue">■</span> 全く思わない							
①：歩道（路側帯）が広がり、「歩きやすくなった」と感じましたか？ （全回答者と実験中に「徒歩」で駅通りを通行した人の比較） ・徒歩で通行した人のうち <b>6割以上</b> （周辺住民が6割、来街者が約7割）が、「歩きやすくなった」と実感。	計47% 26.5% 20.6% 23.2% 15.2% 14.6% N=501	計60% 35.7% 23.9% 3.4% 17.2% 9.7% N=238	計59% 48.0% 11.0% 29.2% 7.7% 4.0% N=571	計70% 59.4% 11.0% 18.3% 8.2% 2.2% N=219				
②：「自転車で走りやすくなった」と感じましたか？ （全回答者と実験中に「自転車」で駅通りを通行した人の比較） ・周辺住民のうち、自転車で通行した人の <b>約4割</b> が、自転車で「走りやすくなった」と <b>思わない</b> と回答。	計32% 17.0% 15.1% 34.3% 14.4% 19.1% N=423	計38% 28.0% 9.7% 18.3% 19.4% 24.7% N=93	計42% 32.9% 9.1% 39.5% 10.5% 7.9% N=428	計60% 42.0% 18.0% 12.0% 18.0% 10.0% N=50				
③：車道が狭くなり「車の走行が困難になった」と思いますか？ （全回答者と実験中に「自動車」で駅通りを通行した人の比較） ・全回答者と「自動車」で通行した人はほぼ同じ傾向を示す。	計56% 35.6% 20.8% 18.0% 18.0% 7.6% N=523	計58% 37.2% 20.6% 13.9% 20.9% 7.5% N=374	計40% 22.0% 17.5% 23.1% 22.3% 15.1% N=542	計41% 23.0% 18.1% 22.3% 18.1% 18.4% N=309				
④：「臨時駐車場があってよかった」と思いますか？ （全回答者と実験中に「自動車」で駅通りを通行した人の比較） ・全回答者と「自動車」で通行した人はほぼ同じ傾向を示す。	計43% 27.7% 15.2% 29.4% 14.4% 13.3% N=487	計44% 25.9% 17.3% 26.2% 16.4% 14.3% N=336	計45% 38.1% 6.8% 39.1% 8.6% 7.4% N=512	計44% 37.2% 7.2% 36.5% 10.5% 8.7% N=277				
全体の傾向	・駅通りを実際に通行した人の意見は、全回答者より「分からない」の割合が減少し、より顕著な傾向を示す。							

N:回答者数

● 将来の方向性

将来の方向性	周辺住民アンケート調査			来街者インタビュー調査
	全回答者	駅通りで商売をしている人	その他の周辺住民	全回答者
	<span style="color:red">■</span> 賛成 <span style="color:gray">■</span> やや賛成 <span style="color:yellow">■</span> どちらでもない <span style="color:blue">■</span> やや反対 <span style="color:darkblue">■</span> 反対			
	0% 20% 40% 60% 80% 100%	0% 20% 40% 60% 80% 100%	0% 20% 40% 60% 80% 100%	0% 20% 40% 60% 80% 100%
①：商店街と一体となったにぎわいのある道づくりを進めることについて、どう思いますか？ ・「商店街と一体となったにぎわいのある道づくり」は、 <b>周辺住民、来街者ともに約8割が賛成。</b> ・将来の方向性で、 <b>最も賛成が多い項目。</b>	<b>計 78%</b> 61.7% 16.4% 12.5% 2.7% 6.7% N=598	<b>計 78%</b> 67.3% 11.2% 9.2% 1.0% 11.2% N=98	<b>計 78%</b> 59.7% 18.3% 13.2% 3.0% 5.9% N=471	<b>計 83%</b> 75.5% 7.0% 13.9% 1.3% 2.2% N=596
②：安心して歩ける道づくりのため、歩道と車道間の段差を無くし、平坦な道路とすることについて、どう思いますか？ ・「歩道と車道間の段差を無くし、平坦な道路とすること」は、 <b>周辺住民及び来街者の全回答者の約7割が賛成。</b>	<b>計 66%</b> 46.5% 18.2% 13.2% 6.3% 15.7% N=604	<b>計 68%</b> 56.7% 11.3% 2.2% 5.2% 21.6% N=97	<b>計 63%</b> 43.5% 19.7% 15.5% 6.3% 15.1% N=478	<b>計 70%</b> 61.1% 9.2% 13.5% 5.6% 10.5% N=607
③：歩道（路側帯）の幅を広げることについて、どう思いますか？ ・「歩道（路側帯）の幅を広げること」について周辺住民及び来街者の <b>全回答者の約7割が賛成。</b> ・ <b>駅通りで商売をしている人の半数が賛成しているが、一方で約4割が反対。</b>	<b>計 66%</b> 48.3% 16.6% 11.6% 7.5% 15.9% N=602	<b>計 53%</b> 40.2% 12.4% 8.2% 15.5% 23.7% <b>計 39%</b> N=97	<b>計 69%</b> 50.6% 17.9% 11.0% 5.7% 14.8% N=474	<b>計 76%</b> 64.6% 11.5% 13.5% 5.8% 4.7% N=602
④：車道を狭めて車のスピードを落とす取り組みについて、どう思いますか？ ・「車道を狭めて車のスピードを落とす取り組み」については、周辺住民及び来街者の全回答者のうち、「 <b>賛成</b> 」が約7～8割を占める。 ・ <b>駅通りで商売をしている人は、「反対」の割合が約3割と高い。</b>	<b>計 66%</b> 46.1% 19.3% 15.2% 6.7% 12.7% N=597	<b>計 60%</b> 37.2% 22.3% 7.4% 10.6% 22.3% <b>計 33%</b> N=94	<b>計 68%</b> 47.5% 19.2% 16.9% 5.7% 10.8% N=474	<b>計 75%</b> 62.9% 12.2% 16.2% 3.5% 5.2% N=599
⑤：逆方向からの誤進入の防止と、できるだけ幅の広い歩道を確保するため終日一方通行にすることについて、どう思いますか？ ・「終日一方通行」については、周辺住民及び来街者の全回答者では、「 <b>賛成</b> 」が約6割を占める。 ・ <b>駅通りで商売をしている人の、約半数が「反対」と回答。</b>	<b>計 59%</b> 43.7% 14.8% 13.2% 9.5% 18.8% N=600	28.9% 13.4% 7.2% 12.4% 38.1% <b>計 51%</b> N=97	<b>計 61%</b> 46.4% 15.0% 14.8% 9.1% 14.6% N=472	<b>計 55%</b> 46.2% 8.9% 22.1% 10.6% 12.2% N=597
⑥：安全な通行と、できるだけ幅の広い歩道を確保するため、終日駐車禁止にすることについて、どう思いますか？ ・「終日駐車禁止」については、周辺住民及び来街者の全回答者では、「 <b>賛成</b> 」の方が「 <b>反対</b> 」より多いものの、「 <b>反対</b> 」の割合は <b>周辺住民が約4割、来街者が約3割と高い。</b> ・ <b>駅通りで商売をしている人の、約6割が「反対」と回答。</b>	<b>計 48%</b> 34.7% 13.3% 17.1% 10.4% 24.5% <b>計 35%</b> N=603	24.7% 8.2% 2.4% 7.2% 47.4% <b>計 55%</b> N=97	<b>計 51%</b> 36.3% 14.9% 18.1% 10.5% 20.2% <b>計 31%</b> N=476	<b>計 55%</b> 41.9% 9.3% 23.0% 11.5% 14.2% N=599
全体の傾向	・総じて、駅通りで商売をしている人は、全ての項目で「 <b>反対</b> 」の割合が高い。			

● その他 留意点（自由意見より主な意見を抜粋）

・歩行者

■ 歩行者の安全について

- ・歩道の段差をなくすことはバリアフリーとなり車イスでの通行もしやすくなり良いと思うが、反面、車が歩道に入りやすい事が心配でもある。
- ・駐停車中の車を追抜く時、歩道を通行しなくてはならず、歩行者に危険が及ぶ。
- ・仕切りが無いと小学生にとって車道と歩道の区別が付かず、車道へ飛び出すのでは？

・自動車

■ 路上停車について

- ・配達の時、車が止められず不便です。

■ 駐車について

- ・ちょっとした買い物をするため駐車したいと思ってもできなくなります。
- ・商店街に買い物に行くための駐車場を増やす（造る）。

■ 路上停車による混雑について

- ・バイクや自転車が前を走っていたり、停車している事があると、追い越しができないため渋滞がおきやすい。

■ 誤進入・逆送について

- ・一方通行の表示は市外の人にはわかりにくいようです。

・自動車

■ 自転車の通行場所について

- ・歩道は幅広くなって車道が狭くなる事は、自転車は何处を通れば良いのでしょうか？

■ 自転車の安全について

- ・自転車で通行するとき、自動車が横スレスレになり身の危険を感じた。

・その他

■ 社会実験について

- ・社会実験の案内も直前に知らされたし、内容もよくわからず不安だった。
- ・普段あまり人が歩いている姿を見ないのに、歩道を広げるのは意味がないように思います。

■ 商店街について

- ・空き家や空き店舗が多い中、いかに魅力的な店舗を増やせるかが大きな課題だとおもます。
- ・活気ある商店街に戻ることを期待しています。
- ・駅通りに改善投資しても人通りが少ないので無駄である。

■ その他

- ・大雨の際、浸水しやすい為、道路の排水を工夫してほしい。
- ・夜ももう少し明るくなるとうれしいです。

5. 実験結果のまとめ

■ 交通状況より

自動車の交通量	・実験中、自動車の交通量に大きな変化はない。
自動車の誤進入	・実験前は誤進入が10台/12h以上あったが、実験中は最少で2台/12h、最大で6台/12hと減少。
自動車の速度	・駐停車車両等の影響による速度低下は随所で発生していたが、車道幅員を狭めた（5.5mから実験中は4.0m）のみでの効果は確認できず。 ・実験前、実験中ともに9割以上の車両が規制速度（30km/h）を超過。
臨時駐車場	・臨時駐車場は、1箇所あたり少ない日で2台/12h、最大で16台/12hの利用があった。 ・平日の方が駐車台数が多い傾向。 ・駐車場は、満車にはならず。
歩行者の通行量	・歩行者通行量は駅側で、平日で約560人/12h、休日で約290人/12h。 ・実験中、歩行者の通行量に減少が見られ、特に平日は減少が大きい（周辺病院が休診であったことも一因の可能性あり）。 ・実験中のイベント（マルシェ）開催日は、実験前の約5倍の歩行者通行量。
自転車の通行量	・実験中、自転車の通行量に大きな変化はなし

■ 周辺住民アンケート・来街者インタビュー調査結果より

実験の評価	<ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩で通行した人のうち、6割以上が、「歩きやすくなった」と実感。</li> <li>・自転車で通行した周辺住民の意見は、「走りやすくなった」と「思う」と「思わない」がそれぞれ約4割で意見が二分。</li> <li>・車道が狭くなり「車の走行が困難になった」と自動車で行った周辺住民の約6割、自動車で通行した来街者の約4割が回答。</li> <li>・自動車で通行した人のうち、4割以上が「臨時駐車場があってよかった」と回答。</li> <li>・総じて、駅通りで商売をしている人の、実験への評価は低く、来街者は高い傾向にある。</li> </ul>
将来のまちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「商店街と一体となったにぎわいのある道づくり」は、周辺住民と来街者の約8割が賛成。</li> <li>・「平坦な道路とする」ことは、周辺住民及び来街者の全回答者の約7割が賛成。</li> <li>・「歩道（路側帯）の幅を広げること」について周辺住民及び来街者の全回答者の約7割が賛成。駅通りで商売をしている人は、半数が賛成している一方で、約4割が反対。</li> <li>・「車道を狭めて車のスピードを落とす取り組み」については、周辺住民及び来街者の全回答者のうち、「賛成」が約7～8割、駅通りで商売をしている人は、「反対」が約3割と高い。</li> <li>・「終日一方通行」については、周辺住民及び来街者の全回答者では、「賛成」が約6割を占める一方で、駅通りで商売をしている人の約半数が「反対」。</li> <li>・「終日駐車禁止」については、周辺住民及び来街者の全回答者では、「賛成」の方が「反対」より多いものの、「反対」の割合は周辺住民が約4割、来街者が約3割と高く、駅通りで商売をしている人の、約6割は「反対」と回答。</li> <li>・総じて、駅通りで商売をしている人は、全ての項目で「反対」の割合が高い。</li> </ul>
自由意見	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者の安全性について</li> <li>・路上停車について</li> <li>・自転車の安全について を述べる意見が多く見られた。</li> </ul>

6. 今後のみちづくり(案)

項目	実験前の考え	実験結果からの判断・配慮事項	実験結果を踏まえた市の考え
バリアフリーの歩行者優先のみちづくり	<ul style="list-style-type: none"> <li>段差や急勾配のない連続した歩行スペースを確保。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>賛同を得られたと考えます。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>歩行者の安全性を懸念する意見への配慮は必要。</li> <li>社会実験でカラーコーンを設置したが、沿道駐車場等の出入口、バス停留所、商店からの意見もあり、連続した設置は不可能だった。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路のバリアフリー化（フラット化）を前提に検討を進めます。</li> <li>フラット後も歩行者の安全確保をできる方法を検討します。</li> <li>歩行者と自動車の物理的な分離は、できない箇所が必ず発生することに留意が必要と考えます（駐車場等の出入り口等）。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>できるだけ幅の広い歩行スペースの確保。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>賛同を得られたと考えます。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>自転車の走行空間（自動車との錯綜）への配慮は必要。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩行空間の拡幅を前提に検討を進めます。</li> <li>自転車の走行に考慮した道路空間を検討するとともに、自転車マナー向上のソフト対策が必要と考えます。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>歩道空間を確保するため「終日一方通行規制」。 対面通行の場合：最少 車道 4.5m 一方通行の場合：最少 車道 3.5m まで可能</li> <li>また、誤進入への対策が可能（パル前）。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>賛同を得られたと考えます。</li> <li>実験中の対策により誤進入の台数は減少。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>北向きの終日一方通行規制を前提に検討を進めます。 ※現在の規制時間（7：00～19：30）</li> <li>分かりやすく進入規制を伝える方法を検討します。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>安全な通行と、幅の広い歩行区間確保のため「終日駐車禁止」。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>終日駐車禁止は、来街者、周辺住民からの反対意見が多く、駅通りで商売をしている人の約6割も反対。                             <ul style="list-style-type: none"> <li>路上駐車への配慮（買い物など）。</li> <li>路上停車への配慮（荷捌きなど）。</li> </ul> </li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>駐車禁止については、現在の規制時間（7：00～21：00）を維持します。</li> <li>既存駐車場の情報配信とともに、地域と連携した空家や空き地を活用した駐車場整備を検討します。</li> <li>停車が可能な道路の使い方を検討します。</li> <li>また、停車により後続車両が通過できない（先詰まりの発生）が起きない方法を検討します。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>通過交通を減らし、クルマの走行スピードを抑制。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>全体の車道幅員を狭めるだけでは効果なし。 （実験前、実験中ともに全体の9割以上が規制速度を超過。） →別途スピードを抑制する対策が必要と考えます。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>速度抑制を行う方法を検討するとともに、規制速度を超過させないための運転マナー向上等のソフト対策も必要と考えます。</li> <li>通過交通については、周辺道路の整備により減少すると考えています。</li> </ul>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>商店街と一体となった公共スペースとしてのみちづくりを進めます</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>沿道の方々との連携により、溜まり・休憩スペースや緑のスポット的な配置を検討。</li> <li>沿道の方々が愛着を持ち、自発的に日常管理を行っていただける環境づくりを目指す。</li> <li>歩行者天国などによるイベント開催時にも対応できるよう配慮する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>商店街と一体となったみちづくりは、賛同を得られたと考えます。 ※アンケートでは、一番賛成の多い項目でした。</li> <li>//</li> <li>//</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>駅前のメイン通りにふさわしい魅力あるみちづくりを進めます</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>大田市の玄関口にふさわしい景観・雰囲気をもった空間整備を検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>//</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>道路の舗装の美装化等を検討します。</li> <li>また、にぎわいのための方策は今後の部会で引き続き皆様と検討していきます。</li> </ul>