

県都大分のまちづくりフォーラムの記録



2010年3月

大分経済同友会 産業委員会 地域委員会

1. はじめに

我々は今、県都大分のまちづくりが次のステージに入る、まさにその節目に立っている。高齢化を見据えたインフラ整備や交通体系のあり方を含めた「まちづくり長期ビジョン」が求められている。まちづくりは多様な主体が議論したうえで一体となって進めていく形が理想であるが、そもそも駅周辺総合整備事業の進捗状況や計画がよく分からないという声も耳にする。その意味で、県市民や企業に対する情報発信を通じて問題意識や関心を喚起することが極めて重要と考える。

そのため、まず平成 20 年 7 月に、一般市民含め約 300 名を集め「県都大分のまちづくりフォーラム」を開催した。基調講演において国土交通省九州地方整備局の鈴木克宗局長（当時）より、駅南のシンボルロードに関して「幅員 100m という立派な道路が、独裁政権下や戦後復興期以外で作られることは世界史的に見ても例がない凄いこと。道路だけ、建物だけで議論するのではなく、街としての統一的なコンセプトが必要。」と問題提起があった。引き続いてのパネルディスカッションも含め、多くの参加者は、大分駅周辺整備が 100 年に 1 度の大事業であり、その重要性についての認識を新たにしたものと思われる。

平成 22 年 2 月に開催された「県都大分のまちづくりビジョンフォーラム・Part II」の特色は、バーチャルリアリティ（VR）というツールを活用したことであろう。VR は、パナソニック電工（株）が開発したシステムで、街並みを CG でリアルに再現し、そこに将来の計画（夢も含めて）を自在に描くことができる。街並みをヒューマンスケールから鳥瞰図まで自由に確認でき、都市構造から景観・デザインまで議論の叩き台を有効に提示できる。このような特長を活かし議論の叩き台を提示することを目的に、「ひと中心のまちづくり」との視点から自由な発想でアイデアを出し合い、生み出された幾つかのプラン（アイデア）を VR でプレゼンテーションした。こうした視覚に訴える分かりやすさも奏功し、当日は 400 名を超える参加者を集め成功裡にフォーラムを開催することができた

本資料は、まちづくりフォーラム・Part II の記録資料として、特に、VR での提案、そしてパネルディスカッション等を通じて浮かび上がった幾つかの「方向性」を中心にとりまとめたものである。今回のフォーラムが今後のまちづくりに関する議論の出発点となるよう、本資料を参考にしていただければ幸いである。

なお、提案コンセプトの底流にある「環境まちづくり」や提案に取り入れた LRT（Light Rail Transit）の動向に関しては、フォーラム当日に配布した「参考資料」に詳しく紹介しているので、併せて参照されたい。

2. 大分駅周辺整備の概要

まず議論の前提として、大分駅周辺整備の概要を整理しておく。

なお、本章は、平成21年4月に大分経済同友会において行われた大分市都市計画部参事後藤政義氏（役職は当時）による講演に基づいたもので、その後の状況変化等は織り込まれていない点、同氏の個人的な意見・見通し等も一部含まれている点、留意いただきたい。

中心市街地の整備事業の進捗状況

①大分駅付近の連続立体交差事業

大分川から西側の中心市街地における踏切13箇所を全て高架に上げ、まちの一体化、踏切による交通渋滞の緩和を図る。

東側（大分川方向）：日豊本線／豊肥本線3.65km、南側：久大本線1.92km、この区間を全て高架にする。具体的には高崎団地に上がる中島踏切から大分駅を通り過ぎ大分川まで。九大本線・豊肥本線は昨年8月に開通済。この事業での用地買収はほぼ完了。現在は日豊本線の別府に向かっての高架事業をやっており、H24春（H23年度）完成に向けて進めている。大分駅100周年（H23年11月）に間に合わせたいが難しいようでH24年春に完了の見通し。

②大分駅南土地区画整理事業

連続立体交差事業は県が事業主体で市とJRで費用負担しながら進めているが、区画整理事業は市が事業主体。100mシンボルロードをいかに造りこんでいくかが大切。

鉄道の高架により現在のレールの南側が将来的には宅地となる。今より鉄道敷が狭くなるので、北口広場では今の駅ビルの階段降り口付近まで広場になる。西エリアは狭いが、東エリアは上野丘高校に行く県庁前古国府線を挟んで少し東側までが区画整理のエリアになっている。

整備計画路線として大分川を渡る事業がいよいよスタートする。新設路線で橋を掛けるのは弁天大橋以来。区画整理事業のうち庄の原佐野線の一部は完成し、事業費ベースで80%強まで来ている。庄の原佐野線はじめ7つの路線周辺の街路事業もH26完成に向けて進めている。

③中心市街地活性化

大分の中心市街地は商業・業務が中心であり、そこを活性化することが必要。環境としてはトキハわさだタウンやパークプレイスなどの郊外出店により商業の吸引力がH13以降低下しているが、それを戻すべく何とかしたいと3つの目標『質感を高める』『人を中心に』『新しい発見のできるまち』を立てている。

まちなか居住の推進は区画整理事業のみで、あとは商業の活性化、市街地の整備改善が主体。取り組みとしては、ガレリア竹町入口の新大分土地による既存ビルのリノベーション、トキハ前のバス会社窓口の改修、コーヒーショップなどのチャレンジショップ事業。経済産業省から助成を受けていく事業であることから、今後も国と調整しながら進めていく。

駅前の計画

北口：まちと駅とを繋ぐ交通と交流の基点。現在は10号線方面で信号が錯綜しているが、これを‘トックリ型’にし金池方向から来た要町東西線とつながるようになる。別府方向から来た末広東西線の西側部分は駅前広場に出られないことから、駅を出て北口から徒歩でセンタポルタに行く人は車に制限を受けない出方になる。

南口：まっすぐシンプルな100m道路になっている。バス、タクシーと最終調整しながら進めている状況。

北口広場：タクシーは駅前での待機はやめ、呼び出しランプがついたら高架下から出てくる

ようにする方向。バス会社は全て駅前広場で処理できるようにして欲しいとの意向だが、緑主体の中で排気ガスが多くなるのはどうか。どこかの敷地にターミナル的なものがないかと考えているが、バス・タクシー会社と話し合いがつかないと難しい。基本的な考えがまとまり次第打ち出していく。

南口広場：JRと協議したが、22年度末にはJRも形を作り上げていきたいという方向性。

土地について

大分市所有 3 か所

大分市複合文化施設

文化機能：市民ホール（1,200席／200席）、市民図書館・情報プラザ、サライトキャンパス

産業機能：総合社会福祉保健センター（高齢者、障害者、母子、あるいは健康・人権啓発）

その他：保育所、屋上は公園、共用部分として機械、倉庫、駐車場など

大分市交通機能結節用地：未確定

その隣の長方形の土地：土地は左側 6,300 m²、右側 4,600 m²とで分かれている。

右側 4,600 m²は大分市の土地だが、左側 6,300 m²は土地開発公社の土地であり、仮に大分市が使うためにはまず公社から買わなければならない。

JR所有 9 か所

JR 駐車場予定地：駅南口の駐車場関係はほぼ固まりつつある。駐車台数は約 1,000 台といわれ、大分市複合文化施設の駐車場も兼ね借りられればと思う。「JR 駐車場予定地」の上のグレー部分の半分ほどは何らかの商業的なものが入るのではなかろうか。

駅南右の膨大な土地：JRの宿舎も入り何らかの形で使ってくると思われるが未定である。

駅北口：駅そのものは鉄道高架の下になる。「鉄道高架敷」が駅になり南口広場と北口広場の東側に約 20mの通路、西側に 10mの通路でつながる。中央の残された部分が事務室などになり、改札口は東側の予定。左側は単なる通路のみで通路から出たところが駅ビルになる。未定ではあるがおそらく駐車場、商業、その他に宿泊施設も入るかもしれない。

鉄道高架下の利用計画

駅を出て左右両側に市の駐輪場が約 2,000～2,500 台欲しいが、全てを市で借りることは難しいだろう。市からお願いしているのは駐輪場、タクシーの待機所、何台分か観光バス停留場である。

都市軸のデザイン

南北軸線に対するデザインをどうするか。コンペ方式など何らかの形でコンセプトを求めたいと思っている。100m道路と駅南口は1つのセットだが、100m道路と中央通りを同じコンセプトとするのは無理だろう。駅北口は中央通りとの兼ね合いが非常に深い、セットとするのは厳しいだろう。

遊歩公園通りの改良計画

中央通りを4車線化にすると遊歩公園がパンクする。大手町1丁目交差点に加え、県庁北側交差点も大改良しなければ対応できない。この二点の改良により中央通りがよくなるかと思われる。警察との協議が必要。

想定されるスケジュールなど

今後想定されるスケジュールについて、意見を反映させるにはいつ頃がタイムリミットとなるかとの観点を中心に整理した。

○100mシンボルロード

今年度11～12月にデザイン発注予定。それ以前に意見を頂けると充分反映できるものもあると思われる。ただ、たたき台も何もない中で意見を頂いても難しい。着工時期は未定。

○大分市複合文化施設

市の公共施設については決定済のためもう動かさない。

○南口広場

パースの描きにもう入っており4月いっぱい固まる予定。着工は21年度。

○北口広場

H25～26に着工することから設計はH23後半、それまでは意見を出すのは可能と思われる。

○中央通り関係

工事は24年度が最終となり設計は23年度になると思われる。22年度末頃までなら間に合うだろう。

○遊歩公園

出来れば22～23年度半ばまでに方向を固めたいことから、意見は21年度末までか。

○都市軸のデザインコンペ

設計に反映させるための基本的なコンセプトを固めていく。その後それに基づいた機能をどうしていくかの議論になると思われる。コンセプトに対する意見でなければ、それからでもいい。

シンボルロードについては、市長自身はシンプルで緑主体としたい考え。



現在の中央通り



左は現在の大分駅北広場 右は決定している駅南広場と緑の広場を予定しているシンボルロード

3. まちづくりに関する提案

バーチャルリアリティ（VR）では、まず現状の街並み、続いて現時点で固まっている計画の具体化した姿を示した。さらに、議論の叩き台を提示することを目的に、「ひと中心のまちづくり」との視点から、自由な発想でアイデアを出し合い議論した結果、生み出された幾つかのプラン（アイデア）をVRでプレゼンテーションした。VRにより具体的なイメージが頭に浮かびやすくなることで、引き続いてのパネルディスカッションにも有効に繋がったと評価できる。

VRにより提案した主なプラン（アイデア）は以下のとおり。なお、これらのアイデア出しや議論の過程では、経済同友会、商工会議所、県庁、市役所、関係機関等のメンバー有志から積極的なアイデア出しや問題点の整理等でご協力頂いた。この場を借りてあらためて感謝申し上げたい。

○ 駅南シンボルロード

季節毎に特色のある街路樹を植えるとともに、彫刻群を移設するなどして、歩いて楽しい空間づくりを目指す。



シンボルロードに緑の樹木を植樹し市内の彫刻を移設して文化の小道を形成



仮設で産地直産物や物販屋台などでも利用。レンタルガーデンや菜園でも利用

○ 北口駅前広場～中心部

駅と中心部の回遊性確保には国道10号線のバリアをどうするかがポイントと考え、国道10号線を地下化する案を提案した。国の予算のハードルはあるが、回遊性を考えればこの案が最も優れていると思われる。なお、歩道橋やペDESTリアンデッキの案も作成したが、VRにより確認してみると動線や景観面で課題が多いことが分かった。

また、利用者の利便性や交通結節機能を重視する観点から、JRと市の所有地交換が必要となるものの、交通センターを駅と隣接させることで雨に濡れずに乗り換えができるようにするアイデアも示した。



大分駅北エリア、左は大分市の計画 国道10号は平面で横断歩道となるためバリアが大きい
右は経済界のプラン、国道のアンダーパス化により人の横断するバリアは格段に小さくなる



国道10号線アンダーパス 左は駅前交差点の東側 右は西側の様子、横断歩道がわりやすくなる



交通結節機能（交通ターミナル）をJR九州と大分市の用地も利用 右は国道10号アンダーパス化

○中央通り

中央通りについては、現状6車線を4車線化し、減じた2車線分を歩行者空間とする案をいくつかのバリエーションで示した。その中で、広がった歩道に屋台や仮設店舗を置き街並みに賑わいや彩りを加えるアイデアも盛り込んだ。

さらに、現状6車線を2車線化し公共交通専用とする案や、LRTを導入する案も示した。



左：歩道を広げて樹木を、店舗閉店後は仮設屋台も 右：道路中央部を緑の歩道にしたプラン



左：歩道を大きく広げ中央2車線を公共交通のみ通行するプラン 右：同左にLRTを単線で整備した



左：広がった歩道では仮設カフェや屋台も営業 地下利用の自転車駐輪場サイクルツリーも整備
右：国道197号交差点も平面とし都町と一体利用、食文化での中心部活性化

4. まとめ ～パネルディスカッションでの議論も踏まえて～

○パネリストの主なご意見・ご発言（要旨）

大分県企画振興部長 榎本 譲司 氏

- 新しい大分駅周辺は県としての顔になりうる。一つは交通の結節点としての機能、もう一つは、大分県の産業や文化のショーウインドーとしての機能。
- 文化面では、上野の森に大分市美術館があり、県では県立美術館の構想検討委員会が年末に始まった。委員会の中で、まちの中心部にサテライト的なものがあると面白いとの意見も出た。例えば、展覧会期間中に駅の中やこの周辺でそういったものを感じさせるようなサテライトを設けることも一案。音楽なら、例えばアルゲリッチ音楽祭の期間中に駅南の大通りでバイオリンやアコーディオンを奏でている人がいて、音楽を地域全体として感じることもショーウインドーの機能として重要。また学術で言うと、大分県内の大学間の交流・連携を中心部で行うことにより、一つの顔にもなり得る。
- 大分駅の南北が一体となるための障害が二つある。一つが鉄道だが、これは今回高架化する。もう一つが駅前の国道10号線。これについては、とりあえずは平面交差だという話もあったが、将来的には10号線のアンダーパス化形が方向性として一番よいと思う。確かに時間がかかるけれども、まちのこれからを考えたとき、「今はこれでもいいけれども、次はこうして、段階を追って最終的に目指すところはどこなのか」という議論をしていく必要がある。
- これからのまちづくりで絶対欠かせないのが環境問題。今、大分は車社会だが、高齢化で車に乗れない世代がどんどん増えていく。そういう人のためにも、公共交通をいかに有効にするか。また、南北軸の北と南の両端に大きなモータープールを置いて、そこから中はLRTで動くという案もある。まちの中は一つの店舗・建物あるいはテーマパークとして、その場合LRTは乗り物というよりも、平面エスカレーター、動く歩道というイメージでとらえる発想が将来的には主流になるのではないか。そのためにも将来を見据えた段階的なまちづくりができるような、余裕を持ったづくりが必要だ。

大分市副市長 久渡 晃 氏

- 平成23年4月には市制施行100年目を迎える。平成23年度には大分駅高架が完了し、新しい駅も誕生する。さらに、平成25年3月10日には新しい大分市ができて50周年を迎える。駅南の複合文化交流施設もいよいよ建設に入り、25年3月完成に向けて着々と進んでいる。戦後の復興都市計画から約60年、昭和39年の新産都建設から約50年。そういう色々な意味で、大分市のまちづくりは次のステージに入り、一つの節目に立っていると考える。
- 今まで往々にして広場は広場、シンボルロードはシンボルロードという整備になりがちだった。VRによって、特に全体的に視覚で見るとその辺がはっきりするので、これからはトータル的な整備を進めていきたい。VRは、市民の皆様方に整備イメージが非常にわかりやすく、市民合意を得るためにも効果のあるツールと考える。特にまちづくりについては市民の皆様方との共同の作業でもあり、今後我々が中心市街地の活性化を整備していくためにもこれを活用してまちづくりを進めていきたい。
- VRの中で気になったところは、まず国道10号のアンダーパス化。これも人優先という意味では考えられるが、土地利用の問題とか、アンダーパス化だけでは解決できない問題も多々あり、若干無理があるのかなという気がする。それからペDESTリアンデッキについても、駅前広場と中央通りのバリアの解消策にはちょっとなじまないという気がするので、やはり、まずは平面通行での国道10号の横断方策を求めるべきではなかろうかと思う。
- またVRではシンボルロードをかなり作り込んでいるが、これについてもできれば

当初はあまりつくり込みをせず、芝生主体の広場にして、徐々に積み重ねていきたいと考えている。特に複合文化交流施設の前面は、前庭的にこの施設と連動できるよう、各種のイベントも行えるようなつくり方をしたいと考えている。

㈱トキハ代表取締役社長 佐藤 裕士 氏

- 今の時代、まちづくりのキーワードはやはり「人中心」で、そのうえで「安心」「安全」などが必要。さらに「環境」とか「時間消費の空間」、こういうキーワードも大分市の中心市街地にあって然るべき。
- 改めて県都大分を俯瞰してみると、全国の同規模の中核都市と比較しても中心市街地がコンパクトだ。特にJR大分駅と中心部の商店街あるいは大型店が、わずか400～500メートル程度の中に展開している。さらに駅南でいろんな開発等が進行しており、これらの完成時には大きな一つの核ができる。
- 県都大分には四つの核が一つのライン上に乗るのではないか。一つは新しく開発される駅南。複合文化施設とか、コミュニティーとか、憩いとか、時間消費の空間。二番目の核として、新しい交通結節機能や集客施設としての大分駅。三番目の核が私どもを含めた中心市街地の商業施設、あるいは各種の業務施設。そして、最後は、郊外には絶対ない飲食街（都町）。その中で、まずは新しい大分駅、そして中心市街地の大型商業施設、この二つの核とその間に展開するモールという「2核1モール」の市街地構想が考えられる。2核1モールという集客構造は郊外型大型SCでは基本的な手法であり、これにより回遊性向上や滞留時間増加に効果をあげている。
- そのためには、駅と中心部商店街の連続性について、両大型核の集客施設の間にある国道10号線のあり方を含め、徒歩でストレスのない移動を妨げない仕組みを強く要望したい。VRにあった、例えば10号線の地下化やペデデッキは将来の計画かもしれないが、大いに期待をしたい。そしてその先にあるもの、商業インフラの核、飲食の核、駅南の文化・教育・コミュニティー施設、交通結節のJR駅、この四つの核をストレスなく人の足で、あるいは円滑に移動できる交通インフラが実現できれば、まさに県都大分のまちづくりは多くの県民市民の皆様、あるいは県外の皆様に支持されるだろう。
- さらに、現在、幅の広い6車線の中央通りを結んで東西に展開している施設の融合、西側の若草公園、東側のアクアパークという公園を二つの核にして、中央通りをまたいだ東西の施設の融合を図るといった考え方もある。
- 私どもは郊外にも大型のショッピングセンターを構えており、その近隣にもたくさんの団地等があるが、このような団地はかなり年数も経過して、お住まいの方の高齢化も進んでいる。そのような方は、まず自分の家から一番近いバス停まで歩いて行って、そこからバスが最もたくさん集まっている大分市中心街に出てくるという実態がある。
- 駅前の大型の交通結節は大変重要な施設になるが、特に高齢者にとって、その交通結節からさらに中心市街や病院等に行くときのインフラとしての公共交通が必要。「水平エレベーター」としてのLRTは大変有効だろうと思うし、いずれにせよ駅周辺の交通結節からさらにストレスなく移動できる公共交通機関が必要であり、ぜひお願いしたい。
- 中心市街地への出店企業としても、事業活動と環境との関わり合いを大いに認識すべき時代に来ている。ISO14001規格導入等をまちぐるみあるいはモールぐるみで考える、そういう検討が必要な時代に来ているのではないかと。

九州旅客鉄道㈱常務取締役 田中 章二 氏

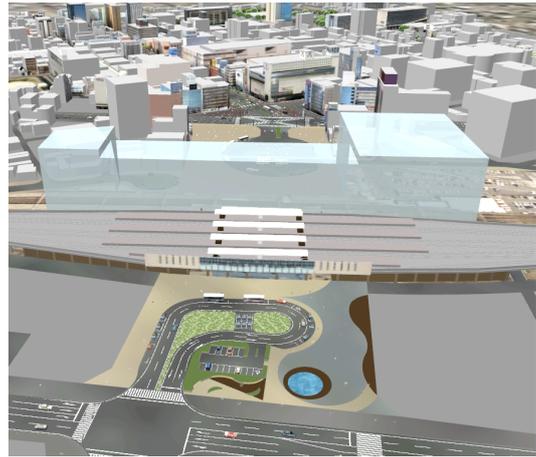
- 大分駅を考えていく場合には広域的な視点を大事にしたい。「大分ブランドとは何か」という一つの大きなテーマを掲げて、大分の財産を見極めながら、できれば私どもの駅を中心とした場所でPR、情報の発信ができればと思う。
- まちのアイデンティティ、CIをどうつくるかが大事。まちの魅力を考えたとき、「美しいまち」だけでは多分生きていけない。過去と現在、未来という組合せ、カオスが

非常に大事ではないか。「すっきりさ」と「わい雑さ」、そういうものがあると楽しい。やはり歩いて楽しいまちをつくることが大切。

- また、「にぎわい」をどうつくっていくか。これはハード的なものだけではなく、いろいろな催し事を含めてどんどんにぎわいを演出していく必要がある。大分駅は今、南北の関所となっているが、将来高架化が完成して、人の流れ、風の流れがスムーズにいき南北がつながるように、私ども一生懸命色々なアイデアを出しながらにぎわいを求めて検討していきたい。
- VRについて数点コメントすれば、まず一番のポイントは、時間軸をきっちりすることで、要するに「いつまでに何をやるか」ということ。今出されている提案は、長期的なものも中期的なものもいろいろ入っているので、このあたりは少し整理したほうが良いと思う。
- それから、風景がどう見えるか、いかに美しく見せるか、特にメインストリートから見たときの風景は重要。今回、南と北の広場は極めて立派で、この空間をいかにうまく使うかがポイント。例えば、広場に向かってメインストリートから見ると正面にずっと風景が見えるようにするなど、きっちりつくる必要がある。
- 国道10号線の地下化の話について。これはかなり中長期的な話だが、一方で10号線の交通量をどうコントロールするかという観点、そのまま通すのではなくて迂回路をつくるという発想も必要だと思う。大分は九州で2番目に車保有台数の多いまちであり、車利用がダメということにはならないと思うので、駐車場もあるポイントには必要だろう。
- ペDESTリアンデッキについては、これにより空が非常に狭くなるという問題がある。大分のまちはこんなに立派な空間があるのだから、できるだけ遮蔽物はなくして、ストリートにまちが見えるようにしたほうが良いのではないか。
- 100メートルのシンボルロード。先ほど傍士様から芝生広場がそのまま駅にあるというドイツの事例紹介があったが、私はそれが一番いいと思う。将来、ボリューム感、スケール感を見据えた上で、さらに新しく進化していけばいいのではないか。これほどの空間は全国どこにもないので、日本で一番広い駅横の空間ということで売り込めると思う。

(コメンテーター) (財) 日本経済研究所専務理事 傍士 銑太 氏

- 重要なことは、個別の土地利用の問題だけではなくて、ビジョンを早く明確にすること。そして大分市が事業推進するならば、本プロジェクトを目的とした専門の体制を早くつくり上げることが望ましい。
- 新しい駅は、ガラス張りなど駅のホームからまちが見える、にぎわいが見えるようにするとよい。「今日は降りられないけど今度は降りようかな」という、そういう仕掛けにもなる。また鉄道会社のPR能力はすごいので、そこは大いに期待できる。
- 大分を広域でとらえること、つまり、別府や湯布院と大分がどうつながるかということが重要。その意味で、大分県のショーウインドーというのはまさにそのとおり。そういう価値もあるからこそ県の役割も求められる。具体的には、今後どんどん出てくる障害や規制、諸問題を調整役となって打ち破っていくこと。
- ヨーロッパでは、どこへ行っても「まちの中心」を意味する地名がある。そもそも日本にはそういうものがない。その意味で、まちづくりの議論では、まさに「中心地」と呼ぶものをつくるのがポイント。例えば、日本で一番最初に「大分市の中心はこっちです」という標識をつくって街中に掲げる、そういうやり方も一つのアイデアだ。
- 最後に、まちづくりの問題は、「今できること」を考えて合意するのではなくて、「本当にどうなることが一番望ましいのか」ということを、その都度その都度、合意していきながら進めていくことが大事。そういう意味で、今はこれは面倒くさいからできないとか、お金がないからできないということだけで済ませてはいけない。



J R九州大分駅ビルの大きさを予想



国道10号線をアンダーパス化しバス路線を見直すと国道横断なしの完全バリアフリー化も可能



大分の交通体系も含めて市民で街のビジョンをつくり共有し、今を議論していく。

このVR（バーチャルリアリティ）のソフトは大分経済同友会のウェブページからダウンロードできます。
<http://www.coara.or.jp/~doiyukai/>

○まとめ（今後の方向性）

以上のようなパネルディスカッションでの議論、コーディネーターである大分大学学長羽野忠氏による総括等もふまえると、フォーラムを通じて浮かび上がった今後の方向性について以下のように整理することができよう。

- ◆ **まちづくりのビジョンについて、交通体系のあり方を含め、早急に明確化**することが必要。
- ◆ その際に、**バーチャルリアリティ（VR）を活用するなどして、県民市民との対話、意見の汲み上げを図る**ことが重要。
- ◆ 交通体系のあり方検討においては、高齢化の一層の進展もにらんだ**公共交通再構築の視点**が不可欠。その中で**将来的なLRTの導入も検討**に値する。
- ◆ 南北軸を考えるうえで、まずは駅と中心商業の間を「**2核1モール**」として回遊させるという構想が有効。最終的には、この地域に四つの核をつくり、その間をモールの的に結んでいく。
- ◆ そのためには、国道10号線のバリア解消が重要なポイント。**国道10号線のアンダーパス化（地下化）**は課題解決の有効な手段であり、実現に向けた動き出しが期待される。
- ◆ また、ハード面だけでなくソフト面の充実が大事。例えば、中央通りはじめこのエリアを「**大分県のショーウィンドー**」にしていく、というコンセプトも一案。
- ◆ これらの提案については時間軸を意識することが必要。たとえ時間がかかるものであっても、段階を経ながら、**実現に向け粘り強く取り組んでいく**ことが肝要。

