

歩いて暮らせるまちづくり

徳島市ってこんなまち

人口：257,662人（平成25年4月現在）面積：191.68km²

徳島市は吉野川水系とその支流が流れ、中心部には優れた景観を有し、映画にもなった眉山があり、河川や山とは密接に関わりあうまちである。しかし河川や山の自然障壁によって道路などの整備が遅れる原因の1つともなっている。また、毎年夏には道路を封鎖して阿波踊りを開催し、多くの人々が徳島市を訪れる。藍染や酒造りなど商業も発展し、徳島駅を中心とする市街地には、かつては四国を代表する繁華街を形成していた数々の商店街が存在する。近年、郊外への大型店の進出により商店街は衰退しつつあるが、アニメのまちとして商店街の活性化を図る活動も行われている。



（徳島市HPより）

中心市街地の現状

現在の徳島市中心市街地は、自動車の流入が非常に多く渋滞が頻繁に発生しており、路上駐車も多い。自動車の普及に伴い大型ショッピングセンターは郊外に進出し、中心市街地の空洞化が懸念されている。また、渋滞によって路線バスが時間通りに運行しないなど、公共交通の利用が不便な状況となっている。歩道は自転車が多く停められ、道幅が狭い所が多いため、安心して歩くことができず、まちなみの景観を乱している。



- 考えられる原因
- ①自動車への依存度が高い
 - ②公共交通が利用しにくい
 - ③十分な道幅が確保されていない

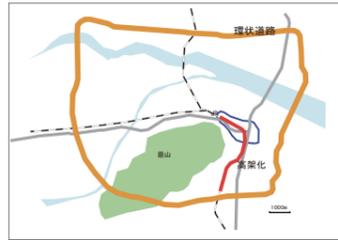
徳島市ではこのような現状に対する改善策が考えられている

予定されている政策

◇鉄道高架事業

実施計画は、徳島駅西～文化の森駅付近の約4.7kmの区間を高架化するとともに13箇所の踏切を無くすことである。

- ①踏切に起因する交通渋滞や事故の解消
- ②鉄道により分断されていた市街地の一体化
- ③駅周辺の中心市街地の再生



◇環状道路の建設

徳島市付近を一巡する全長35kmにわたる地域高規格道路を建設。これは東西南北の4区間に分割される。現在、北環状道路は全線完成しており、南・東・西も計画、建設中である。

- ①完成後は都市内交通の円滑化
- ②良好な都市環境の形成
- ③経済活動の発展

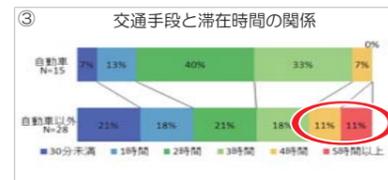
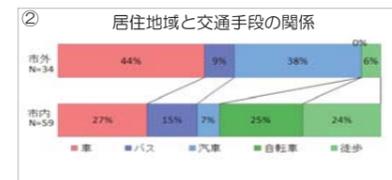


交通実態調査

◇アンケート調査(平成25年1月19日実施)

実施場所	徳島駅周辺
対象者	通行人
項目	年齢 出発地 交通手段 目的 滞在時間
回答数	102

どのくらいの人々が自動車を利用して市街地へ来ているのか
どこから来るかによって交通手段に違いはあるのか
交通手段の違いにより、滞在時間は変化するのか

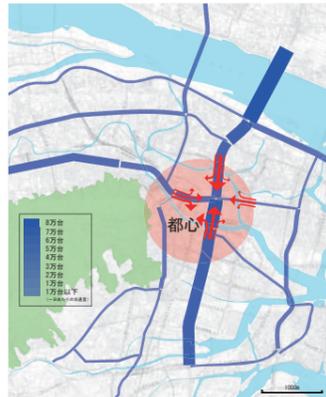


- ①市街地まで自動車で行く人の割合が34%と最も多い
バスや自動車の公共交通利用は合わせて29%
⇒ 住民の通勤も自動車交通に依存しており、公共交通利用者は自動車利用より少ない
- ②市外から来る人は自動車の利用が多い
- ③自動車以外だと4時間以上の滞在が15%増加
⇒ 公共交通利用により、市街地での滞在時間が延びるといえる

◇交通量調査

交通量センサより得られたデータをもとに、市街地周辺の交通量を調査する

市の中心部を通る国道11号と192号が最も多い交通量となっている。他に高規格の道路が少ないために、市街地を通る必要があり、中心市街地を通過する交通量が非常に多くなると考えられる。



【北側】
徳島IC、鳴門ICから続く道路であり、南側へ向かう高速道路がないため、交通量は非常に多くなる。渋滞は頻繁に発生する。



【東側】
東側には目的地となるような場所が少ないため、他より交通量が少ない。西側へは広い道路が1本しかないため中心部を通過する必要がある。

【西側】
西側から南側へ向かう場合、眉山によって現在大きな道路がないため、中心部を通る必要があり、この交通量が多くなっている。

【南側】
西側と同様に、南側から西側へ向かう交通量が多い。また南北へ通る道路は国道11号が主であるため、交通量が多く渋滞も度々見られる状態となっている。

提案

コンセプト：歩いて暮らせるまち

徳島市の政策を踏まえて、現在の徳島市に適した施策を提案する。自動車交通を減らし、歩行者を中心としたまちをつくることで市街地の活性化を目指す。対象地域を中心市街地だけでなく、広域的に捉え「歩いて暮らせるまち」に向けて総合的に取り組む。

◇自動車侵入禁止エリア

中心市街地での通過交通量が多く、自動車交通主体の道路となっているため歩行空間は狭く安全に歩けるスペースが少ない
徳島駅は自動車、路線バス、高速バス、タクシーなど全てが同じ場所に集まるため混雑し、危険であり、わかりにくい

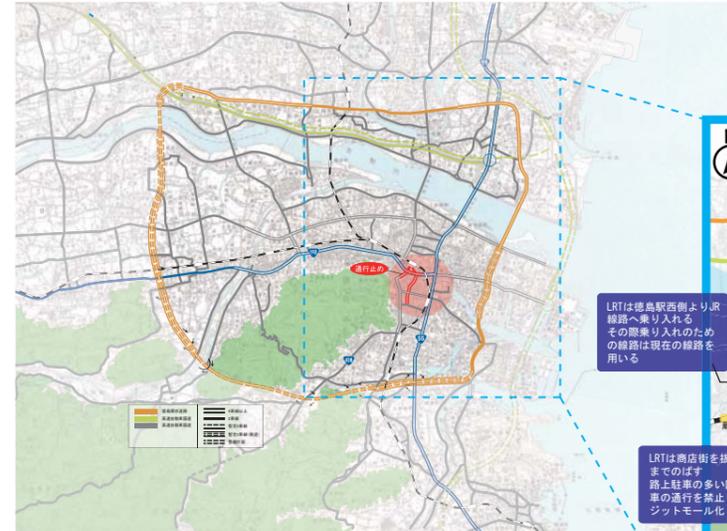
徳島駅を中心としたエリアの自動車侵入を禁止する
全ての公共交通ネットワークの拠点である徳島駅は、安全、快適で利用しやすい駅を目指す

◆快適な歩行空間の創出

- ・自動車との接触をなくすことで危険を減らせる
- ・広い歩道を確保できる
- ・歩くことで新たなまちの魅力を見つけれれる



（新町付近イメージ図）



◇パーク＆ライドシステムの導入

環状道路外側に駐車場を整備し、公共交通によって市街地と結ぶ

【料金システム】

- ・郊外の駐車場は一律200円/日
- ・環状線内のバス料金は一律150円
- ・都心部で買い物をした人へはバスチケットを配布し、帰りのバス料金を無償化

例 乗車人数2人で滞在時間2時間の場合	
・P&Rを利用時	・都心部の駐車場利用時
駐車料金 200円	駐車料金 300円/h ×2h
バス代 (行:150円 帰:0円) ×2人	=600円
=300円	
合計 500円	合計 600円

P&Rを利用した場合の方が2人以下で車を利用する人にとっては得である。また、駐車料金が一定であるため、時間を気にする必要がなくなり、都心部での滞在時間が延びることで活性化も期待できる。

◇バス専用レーン設置

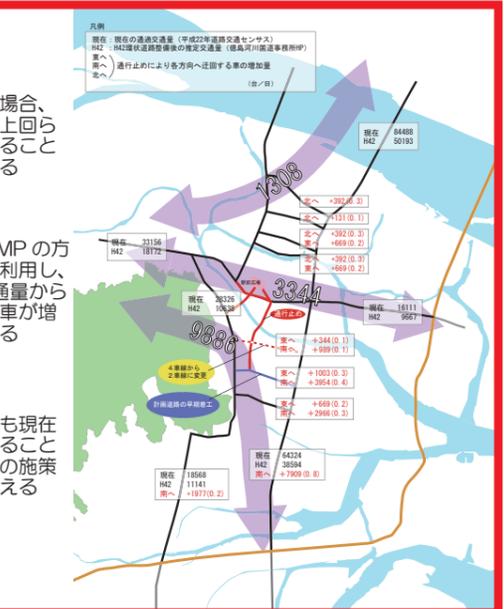
徳島駅を中心とした周辺主要道路にバス専用レーンを設置し、慢性的な渋滞によって引き起こされていた時間の遅れを解消する

- ・高い定時性を保つことができる
- ・鉄道より細やかな輸送ができる
- ・サービス向上により利用客の増加が見込まれる

◇LRTの導入

公共施設や商店が並び都心部を通し、一律200円で一定時間内の乗り降りを可能にすることで都心部の回遊性の向上をはかる

- ・市街地周辺公共交通の定時性が保たれる
- ・低床車両により誰でも気軽に乗れる
- ・高品質なデザインにより、都市のランドマークとなる



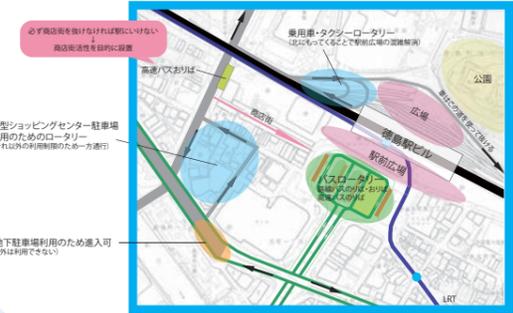
【想定結果】

通行止めを行った場合、現在の交通容量を上回らずに車を迂回させることができるかを調べる

H16年都市交通MPの方向別流動の割合を利用し、H42年の推定交通量から各道路にどれだけ車が増加するのかがわかる

通行止めを行っても現在の交通容量を超えることはない、今回の施策は有効であると考えられる

【歩行空間の詳細】



（両国橋付近イメージ図）