

9. 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
1	高速道路	今回は能登地震の状況を見て、県政に従事する方々は思うところが多々あるかと。 以前から南海トラフ地震があれば県南地域はR55号線以外に迂回路がなく孤立する可能性があるため、四国横断自動車道の南進を進捗させなければと言っ てたはず。 現状はどうでしょう。未だ阿南までの開通時期すら公表できない状況です。県南までとなるとまだまだ早くて半世紀でしょうかね。 観光資源もある県南地域はアクセスさえ良ければ魅力度もまだまだ向上するとも思われます。 直近の四国における高速道路の進捗状況は徳島県が最低とも聞きます。 能登地震を教訓として県民を守るため、また魅力ある県南の観光資源を活かすためにも高速道路の南進に全精力を捧げていただきたいものです。
2	県と徳島市 まちづくり新 計画案について	徳島市中心街の一番の問題は、駅、駐車場、商店街がバラバラで全体で機能していない点です。駅から商店街に行くのにはバス停を通らなければならないし、途中雨や夏の暑い日差しをしのげる道もなく、駐車場からさえ雨の日には傘をささなければたどりつけません。そこで、徳島駅から阿波踊り会館まで、途中の昇降口となる商店街や駐車場、藍場浜公園には枝分かれした空中回廊（いわば屋根付きの歩道橋）を造ったらいかがでしょうか。徳島駅から阿波踊り会館までは中心部に緑地帯がありその上空を利用して、空中回廊を渡すのです。新しくできるホールまでも空中で繋げるか、一旦下に降りて地上の屋根付き歩道にするかは予算次第ですが、また、外観は未来都市的な、一本脚支柱で屋根が透明な半ドーム型のようなものにすれば景観もよく、回廊を渡る楽しさも倍増すると思いますが、予算次第で屋根付きの歩道橋のようなものでも十分かもしれません。（昇降口には歩いての昇降だけでなく、エレベーターも必要）これができるのとあっと驚くような街の景観になると思います。いわゆるパエルススポットとして来県者も増えるだろうと思われます。（途中のヤシの木には少し移動してもらわなければならない箇所もありますが、ヤシの木の間を縫うように回廊を渡すと、なおさらいい感じになると思います。）
3	鮎喰川南岸土手のアンダー パス設置	鮎喰川南岸の土手道路について、徳島市北矢三3丁目の弁天橋に接続する箇所は、アンダーパスがないため、朝夕はもちろん、日中でも渋滞が非常に多く発生し、交通状況が非常に悪い。至急、弁天橋南岸側を車両がくぐれるよう、アンダーパスを設置すべきである。吉野川、鮎喰川には、国道、鉄道、県道と交差する部分は、多くのアンダーパスが設置されているが、弁天橋部分はできていない。河川数なので、個人の占用許可を受けている部分があると思うが、早急にこれを取り消し、アンダーパスを設置すべきである。これを設置すれば、東西だけでなく、南北の通行も滑らかになる。後藤田知事の英断を求めたい。
4	大学院生の私が徳島生活で 感じたこと	・車社会。車がないと生きていけない。ショッピングモール、鳴門市街地、藍場浜、新町、アスティとくしま、秋田町、あすたむらんど、大麻比古神社、阿波踊り会館、眉山、徳島城跡、うだつ、かずら橋 パツと思いつくだけでこんなに魅力的な観光地が多く存在しているのに何故か町が活性化していないと感じる ・個人的に考察したところ地理的構造に起因すると考えた。まず県で最大の発展地は徳島市、鳴門市などの県最北東である。兵庫県や関西へのアクセスがいいというメリットの反面、西や南に位置する他四国県愛媛県、高知県や県内の南西地域へのアクセスが悪い。また県内に川が多く流れており国道を除いてやや狭く複雑な道路が形成されている。これも車社会、すなわち車を使わないと生活し辛い要因だと思う。そして観光者数上位の他県と比較してバス・電車（汽車）の発展が著しく乏しく、また赤字（収益性が低い）である。 ・以上より徳島の街を活性化するための案を提言させていただく。案実現のための予算については財務状況の詳細を知らない為、理想論で現実的でないかもしれないがご容赦頂きたい。 ○発案理由：観光地は沢山あるが個々で独立しバスや電車が発展しておらずアクセスが悪い、料金も高く普段使いできない。 →各観光地をつなぎ「他県から」の観光客や「県内の」利用客両面を増やし県全体を活性化する。 ○徳島駅に北口を作る。現在城跡公園から駅南口へのアクセスが悪く回り道をしないと駅正面に行けないため。 ○未広大橋から県庁までの間に新町川にかかる橋を増やす、吉野川にかかる橋を増やす。交通の便をよくしてバス路線活性化 ○徳島駅2階とアミコビル2階を遊歩道でつなぎ、新北口から城跡公園に繋がる道も作る ○線路が各都市内部に血脈のように巡っていない為、電車での発展は望めず、線路を新しく開通するには予算不足。そこでバスを発展させる。1日徳島めぐり観光ルートを5個ほどつくり（観光プラン徳島→鳴門、音楽ライブプラン徳島→アスティとくしま→ショッピングモールA、買い物プラン徳島→ショッピングモールA→ショッピングモールB、観光プラン徳島→大麻比古神社→ドイツ館等）それに従った観光地循環バスの本数を増やす。例えば駅→アスティとくしま→新町川上に架かる新しい橋経由→ショッピングモールAを200円定額で周回するバス。 以上。

9. 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
5	鳴門公園高速公共交通不便緩和提言	鳴門公園高速公共交通不便の件で一言申し上げます。 神戸・明石方面から高速公共交通で鳴門公園を訪れる場合、往路は鳴門公園高速バス停で降りてすぐなので便利であるが、復路は鳴門公園一般バス停から都市バスで相当逆戻りして高速鳴門バス停まで出なければならず大廻りで大変不便である。 神戸・明石方面にも鳴門公園高速バス停を新設して頂けると迂回する事無く鳴門公園から神戸・明石方面へ直で戻れる様になって不便な現状が緩和されるので鳴門公園へ一層訪れ易くなる。 神戸・明石方面側の高速バス停新設は地形の問題で工事が大掛かりとなる上にコストも相当掛かると思われるが大毛島高速バス停の様に簡素であれば不可能では無いと考えられる。 迂回解消で浮いた時間分鳴門公園に長く滞在出来るので前向きに御検討頂きたい。
6	末広大橋のゴミ	通勤で末広大橋を通行しますが、おそらくは投棄された生活ごみを日々見ます。ゴミをうっかり落としたのであればその方にお返しするべきかと思ひますし、わざとであれば何らかの処罰をお願いしたいです。常時誰でも見えるライブカメラなどを設置されてはいかがでしょうか。 自分のものではないゴミを回収清掃されている方が気の毒でなりません。
7	徳島南部自動車道の高速バス停留所について	徳島南部自動車道についての意見を送らせていただきます。 1. 高速バス停留所の本線内への設置について 阿南インター～津田インターが開通すると、本州と直結することになり、阿南方面からの高速バスが阿南インター経由に経路変更されると予想されます。開通後、当面は阿南インターが高速道路の終点になるので、阿南インター口にバス停が設置されると思います。小松島市内、徳島市内は全線高速道路区間になるのでバス停の設置をどうするのかバス会社や地元と協議した方がよいと考えます。高速道路本線内に整備する場合、高速道路の工事と付随して行った方がコストも安くなると思います。本線内への設置のメリットとしては必ずしもインターチェンジ内の本線に設置する必要がなく、市街地で乗降に便利などところに設置できることや、インターチェンジから本線外への出入りが必要なく余裕のあるダイヤ設定ができると考えられます。本線内に整備されている高速鳴門バス停と違い、阿南方面からの便数は少ないので費用対効果から考えると工事中に手を着けないと後付けでの設置は予算的に厳しいと思います。 特に小松島インターのバス停を本線外に設置の場合でも早めに協議した方が良いのではと考えます。小松島インターは国道55号線から離れていて連絡通路が工事中です。インター口に設置する場合、国道55号線まで出てくると時間的にロスになります。インター内の本線への出入り口に設置する場合でもバス停とバスリターン用のロータリーや利用者駐車場スペースが必要となります。小松島インターの完成予想図は見たことがありませんが、おそらくバス停のことは考慮されていないのではないのでしょうか。便利なバス停と駐車場を整備すれば徳島市（丈六や八多、飯谷）、勝浦町からの利用者も見込めます 2. バス停と津波避難場所の供用について 阿南～沖洲間は、ほぼ盛土か高架区間です。本線内や小松島インター内にバス停を設置した場合津波避難場所としても使えます。バス停のスペースだけでは、避難可能人数が少ないとしても、併設して津波避難場所を整備すればバス停へのスロープや階段と供用にでき、コストも抑えられます。供用にしておけば、普段は近隣の方もバス停として使うので避難場所の周知にもなります。方が一津波で被害が出たとしてもバス停のスペースに緊急車両を止めてバス停から救助隊を入れることも可能だと思います。
8	徳島南部自動車道への緊急車両出入り口の設置について	徳島南部自動車道の津田インター～小松島インターの工事が進んでいます。開通後は、県西部、県北部から、小松島方面、特に徳島赤十字病院への救急搬送のためにも利用されると思います。小松島インターは赤十字病院のある小松島市中心部から少し離れています。津田以北からの搬送の場合、小松島インターを利用すると距離的にロスになります。徳島南部自動車道の江田高架橋と徳島市大原町の山が接続する付近に緊急車両用の出入り口を整備するというのはどうでしょうか。遠い将来の4車線化の工事や道路を補修整備するための車両が出入りするために斜面に通路や側道が整備されるのではないのでしょうか。その通路を利用すれば搬送時間を短縮になります。4車線区間でない場合、2車線分の空きスペースを使えば分岐レーン設置も可能だと思います。小松島インターだとインター口は国道55号バイパスとの交差点通過もあり渋滞による時間のロスも考えられます。距離にすると数キロの短縮かもしれませんが命に関わることなので少しでも短い方がいいと感じます。また、大原町に入り口も整備しておけば、大神子トンネル内での事故や火災が発生した際、津田だけでなく徳島市南側（大原町側）からも緊急車両を入れることができます。小松島インターから入れるより距離が短くなります。また、赤十字病院のドクターカーの進入路としても使えると考えます。常に使う出入り口の設置は無理だとしても、緊急時には特例として出入りするスペースを確保しておいてもよいのではないのでしょうか。

9. 都市基盤・まちづくり

	タイトル	意見等
9	主要道路の渋滞対策	渋滞対策として 1. 鉄道の活用 勝瑞駅、中田駅、府中駅に格安（200円/日）の駐車場を整備、そこに車を止めて鉄道で市内中心部等に移動してもらう。 国道11号、55号、192号の交通量が減り、渋滞が緩和されると同時にJRの収入増にもつながる。 又、徳島駅周辺に出向く機会が増えて新たな消費が生まれ、駅周辺の活性化に寄与。 各駅の駐車場は松茂の高速バス停留所周辺の民間駐車場のイメージです。 2. 徳島南部自動車道路の活用拡大（サンライズ大橋） 鳴門方面から徳島市内の南側、又は県南に移動するときに国道11号、55号の渋滞をさけ徳島南部道路を活用したいが徳島ICから徳島沖洲IC間の通行料金が負担となり躊躇しています。 徳島ICと徳島沖洲IC間通行料を朝夕無料（国・県負担）にすることで南部道路の活用が増え国道11号、55号の 渋滞緩和となる。東環状道路の工事が完了する間でも良いので実施をお願いしたい。 各駅周辺駐車場整備及び高速道路の通行料負担で県の費用負担が発生、又、会社の通勤補助負担増、個人の出費増などあるが存続が危ぶまれるJRの売り上げ増にも寄与でき、道路渋滞の緩和にも繋がる。東環状道路工事個所周辺の混雑も和らぐ。 ご検討お願いします。
10	LCCの乗り入れについて	共用空港たる徳島空港は空港発着枠の関係でLCCの乗り入れは100%実現不可能です。
11	新町川に渡船を	先般、「県都とくしままちづくりランドデザインイメージ」の動画が公開されました。それを見ての提案です。 この動画では、計画したい建築物の位置のイメージが表示されていますが、残念ながらそれらを結ぶ動線（計画道路等）は表現されていません、街の回遊性を向上させるためにも極めて重要な要素だと思うが。特に、以前確認した万代橋（仮称）は、まったく表現されていないので、計画倒れなのかと思ってしまう。 そこで、架橋よりもはるかに容易だと思われる「渡船」の整備を提案します。位置はショッピングモールの前、末広大橋の下あたり。人と自転車の利用が可能になれば、かちどき橋から下流での新町川兩岸の回遊性が向上します。合わせて、遊歩道、ジョギングコースの整備も。また、不法係留のヨットも徹底排除して、津波発生時の混乱の予防をしましょう。
12	四国新幹線	四国新幹線早急に整備運行してください。