

# きめ細やかな心遣いで設計する 歩道再整備（バリアフリー化）について

主査 富山 久男<sup>1</sup>・課長補佐 酒井 良和<sup>2</sup>

<sup>1,2</sup>大阪府 都市整備部 岸和田土木事務所 尾崎出張所 (〒599-0203阪南市黒田52-3)

大阪府では近年、駅前停車場線における地方的な幹線道路網を構成する府道としての機能・公用が大きく減少しています。府道自然田鳥取荘停車場線についても、日常生活道路となっておりニアイズベターの観点から阪南市に移管（管理引継）をすることとなりました。移管にあたり、阪南市交通バリアフリー基本構想において、特定経路の指定を受けていることから、阪南市と調整の上、過度な財政負担を生じさせないよう、大阪府で歩道の再整備（バリアフリー化）を実施する事となりました。

今回の歩道の再整備（バリアフリー化）は、既成市街地で実施するため、沿道地権者・道路の利用者への細やかな心遣いで設計し関係者に説明・協力を求めた、事例を紹介いたします。

キーワード 無電柱化, 魅力づくり, バリアフリー化, 特定経路, まちづくり支援

## 1. はじめに

当地区は、大阪市の中心部から約45km、和歌山市の中心部から10kmに位置し、古くは、紀州街道・熊野街道など和歌山との宿場町として。また、近年では、関西空港の対岸に位置し、和泉山脈裾野の丘陵部に住宅開発が進んできたことから、居住都市としての性格を強めてきている。

本路線は、阪南市への路線引継について2014年（平成26年）に道路移管の覚書を締結し、引き継ぎにあたって、特定経路（図-1、2002年（平成14年）10月施行・阪南市交通バリアフリー基本構想、2014年（平成26年）3月施行・鳥取ノ荘駅および駅周辺整備基本計画）として現道の幅員内で整備するものである。整備にあたり、（2015年（平成27年）7月施行）大阪府福祉のまちづくり条例をはじめ、（2013

年（平成25年）3月施行）阪南市特定道路の構造に関する基準を定める条例などを順守し、道路高さの見直しによる歩道と車道との段差解消や、歩道の舗装は雨水を地下に浸透させる構造とし、電柱等の道路占有物件は撤去又は民地へ移設することで歩道の有効幅員を最大限確保することとした。

## 2. 現状と課題

現在の道路は、昭和16年に自然田村と鳥取庄停車場（現在の南海本線・鳥取ノ荘駅）の村と鉄道駅のアクセス道路として路線認定され、地域の幹線道路として地域の流通を支えてきました。現在の鳥取ノ荘駅周辺には、駅利用者向けの駐車場や生活利便施設が増え、特に歯科医院などの医療施設が多く高齢者等の往来も増え幹線道路から生活道路としての役割が増してきた。また、阪南市交通バリアフリー基本構想において駅から阪南市立総合体育館までの間を特定経路として位置付けており、特に、駅前については、優先整備区域として位置づけて駅のバリ

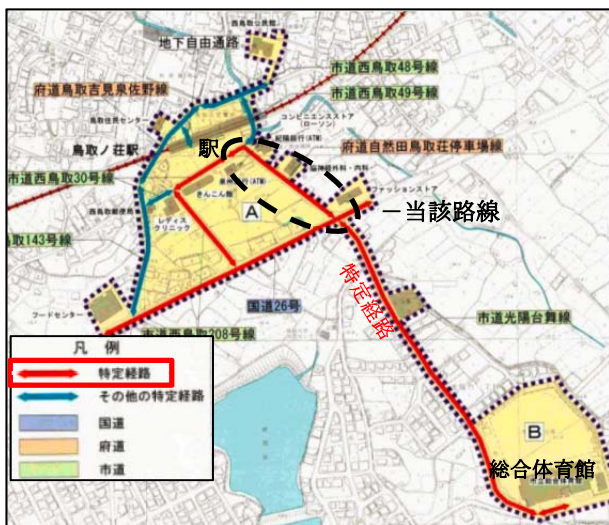


図-1 阪南市交通バリアフリー（抜粋）

表-1 整備スケジュール

	25年度	26年度	27年度	28年度
・市道西鳥取30号線 歩道拡幅 ・駅前歩道広場整備	<b>基本 計画</b>	実施設計	工事	
・府道自然田鳥取荘 停車場線歩道の バリアフリー整備		実施設計	工事	
・駐輪場再整備		実施設計	工事	
・駅バリアフリー化 および山側改札整備		実施設計	工事	

アフリー化・山側改札の新設工事に併せて、駅周辺の経路及び施設の整備を2016年(平成28年)度末の完成目標として取組んでいる。

道路規格等は、第4種第3級(表-2)で現道内の歩道幅員は、現況2.0mとセミフラット化を行うと縁石幅分の15cmが確保できない状況にあった。

また、沿道の利用が進んでおり、車両の出入り口が各敷地にあり、入口の横断構造も歩道高さや車道高さなど高さの基準が混在していたことから、歩道を切下げることによるセミフラット化が困難な状況にあった。また、歩道幅員が狭く車両出入り口の横断勾配もあり、民地側の高さ調整が必要な箇所も存在した。

1997年(平成9年)のなみはや国体(大阪府開催)に合わせて、会場の総合体育館へのアクセス道路の渋滞緩和策として右折レーンの拡幅を実施したが、用地買収が未完了で右折レーンと歩道幅員が暫定整備のまま利用されてきたため、部分的に歩道幅員が1m強程度と狭小になっている。(写真-1参照)

表-2 道路構造

道路規格	第4種 第3級	
設計速度	単路部	V=30km/h
	交差点部	V=20km/h 交差点部の低減
	現状	計画
車道幅員	2.7~2.9m	3.1m
路肩幅	0.5m	—m
歩道幅員	2.0m	2.5m

### 3. きめこまやかな取組

#### (1) きめこまやかな心遣いで設計

##### a) 段差解消

車道・歩道の段差は、セミフラット化するために、現況の段差20cmについて歩道の15cm引下げまたは車道の15cm引上げにより、車道と歩道の段差を5cmにする必要がある。今回は、官民境界に民地施設が近接していることから、民地部への影響を最小限とするため、車道を15cmかさ上げすることとした。



写真-1 右折レーンと歩道幅員が暫定整備 (現状)

#### b) 幅員の確保

マウンドアップの幅員は、有効幅員2.0mあり、セミフラット化を行うと縁石分の15cm狭くなる。歩道幅員の確保を行うために、道路端の水路を暗渠化するとともに、車道路肩を縮小することにより、両側に2.5m(施設帯幅0.5m)の歩道となるが、施設帯幅も活用するため検討を行った。施設帯幅には、幅員を阻害する電柱が5本と道路標識(路線番号)が1本、防犯灯が1本あったが、道路標識は、市道への変更に伴い撤去し、防犯灯は、電柱への供架式に変更した。

現状の道路構造(図-2道路断面図参照)

道路幅員 W=11.2m 歩道2.0m(現況)



整備方針: 歩道幅員2.5m(有効幅員2.0m)

#### c) 電柱等の移設

バリアフリー化(幅員の確保)のために施設帯幅内にある電柱5本を民地内に移設出来ないか現地確認を行い、地権者へ協力を依頼して施設帯幅も歩行空間として利用できるようにした。

#### d) 用地買収

現道の幅員内で歩道の再整備(鳥取ノ荘駅および駅周辺整備基本計画)として計画していたが、地元市の要望もあり過去に頓挫した交差点部の右折レーンと歩道幅員を確保するための用地買収予定箇所(30㎡)の用地交渉を行うこととした。

#### (2) 調整事項でのきめこまやかな取組

##### a) 地元調整での取組

地元市への引継路線のため、地権者調査や説明の日程調整に市職員の積極的な協力があつた。地権者へ計17回の説明を行ったが、概ね3日間で終わることができるなど、市職員との連携によって円滑かつ迅速に地元へ説明することができた。

##### b) 地元説明での取組

事業説明は、地元市の意見で個別訪問により行うこととし、設計着手前、設計の条件決定時、設計完了時の計3回実施した。1回目は、計画の全容と事

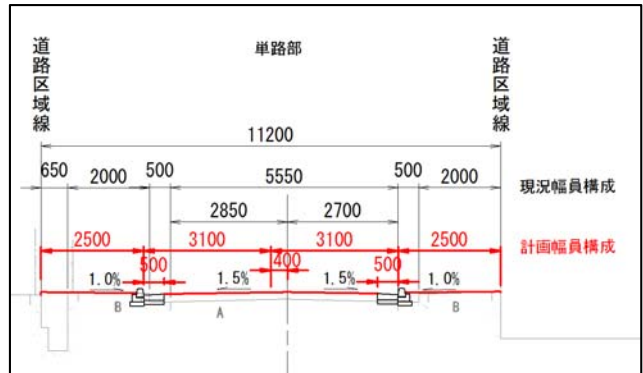


図-2 道路断面図

業スケジュールを説明。2回目は、現地立会を行い、民地と車道の段差や車両出入り口の位置など諸条件を整理した上で説明し事業への理解を得た。3回目は、完成図面と工事の着手時期を沿道地権者に周知するために実施した。個別訪問で手間はかかったが、各地権者の考え方、今後の土地の利用方法など、各地権者のニーズを把握するとともに、本路線利用者の要望を確認することができ、利用者に配慮した対応をすることができた。

### C) 用地交渉

今回の歩道の再整備に併せて、暫定整備箇所となっていた部分の用地交渉を行うこととなった。過去の交渉で不調に終わったこともあり、地権者は、行政に対して不信感を抱いていたが、話を伺ったところ、当時の担当職員の説明不足と思われるが、物件撤去費における意見の相違が用地買収に応じられなかった要因と判明した。

今回、初回説明時に、「次回はとりあえず用地の話聞いてもらう」という流れで用地職員に引き継いだが、伝達ミスがあり地権者と用地職員の間で円滑に話し合いを進めるのが困難になってしまう部分があったものの、その後の説明で、地権者も事業に協力する意思があること、一方で地権者自身が撤去費用等を負担することは難しいということが判明した。結果として、撤去範囲と物件補償額が提示されないと地権者も補償内容の見積もりが出来ず、撤去の可否の判断ができないことから、今年度中に調査することとなった。現在は、用地買収に向けて話し合いを続けており、今年の早い段階で補償額等の提示を行う予定である。しかし、担当者間及び地権者と職員間のコミュニケーション不足により、期間を要することとなったことは、次回に向けて改善すべき点であると考えます。

### D) 電柱の移設交渉

既成市街地での歩道拡幅は、用地買収も困難なため現在の道路幅員内での歩行空間の幅員確保のために、道路幅員の再配分を行う事になる。側溝の蓋かけと併せて施設帯幅にある電柱（写真-2）の移設に着手した。

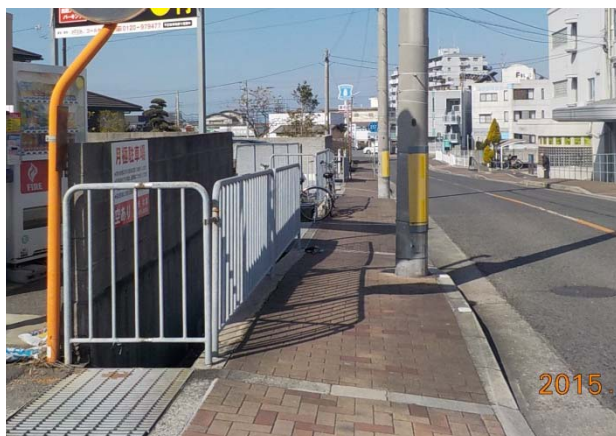


写真-2 道路端の側溝と電柱

今回は、道路のバリアフリーに併せての電柱移設となるため、占用事業者任せにせず道路管理者の立場で沿道地権者への説明に伺う事とした。

現地を確認すると、電柱は、道路の片側建柱で、駅前には2本、国道取付け部に3本あった。駅前の2本については、地権者から難色を示されたが、道路端の民地に建柱出来るスペースがあったこと、また、地権者が心配されていた事案も対応が可能な事が判明し、地権者から移設の同意への同意を頂いたことから、占用事業者の方で地権者と話を進めることとなった。

残りの国道側3本のうち、2本は、民地側への移設了承が得られた。国道寄りの1本については、用地買収（写真-1）箇所と一緒に話を進めなければ、効果が発現しないと沿道地権者から指摘を受け、用地買収の進捗と併せて、移設の交渉を進める事とした。

### 4. 今後の予定（ロード MAP）

2016年（平成28年）度末の完成目標に間に合うように、用地買収と工事のスケジュールを調整する。用地買収の話が、クリティカルにならないように買収判断時期を事前に決めるなど、事業スケジュールを地権者に示し、着実に事業進捗を図る事とした。

### 5. 今後の課題

用地買収も地権者に納得頂くには、補償金額だけではなく、駐車場利用者の対応など課題が残っている。また、工事の面でも車道を15cm嵩上げするため、現道の交通を確保しつつ沿道の店舗利用も可能な状態で工事のスケジュール調整を行わなくてはならない。一番の課題は、限られた人員と時間の中で沿道地権者、利用者のみならず、路線を引継ぐ市役所の満足を得なければならない事。今後もきめ細やかな気遣いでの対応が必要です。

### 6. 新たな提案

#### (1) 小規模な用地買収について

今回の用地買収は、駐車場（760㎡）の一部（入口部30㎡・駐車マス2台）を買収する。

面積が小規模で補償物件もブロック塀程度の簡易構造物であっても、その補償額を算定するためには、買収額（補償額）と同程度のコストが必要となる。より効果的に用地買収を行うために、少額物件（一定額以下の補償）の場合においては、定額で補償できる制度を整える必要があると考えている。

#### (2) 電柱の占用料について

当事業の実施にあたり、電柱の移設が必要であったが、民地への移設交渉において、民地に建柱する場合の占用料や事後の移設等に制約があり、地権者への事業説明が困難となる場面があった。今回は「地

域のため」ということでご協力いただいたが、今後、地価に見合った補償額を提示できないと、今後同様の事案が発生した際に対応できない恐れがある。

歩行空間の確保や美しい街並みを形成するためにも、電線の地中化を推進し、電柱を極力設置しないようにすることを提案する。

**(3) 技術者が足りない**

工事発注の設計・積算業務と地権者等への丁寧な説明を同時並行で行うためには、時間と人員が必要となる。特に、バリアフリー化事業は、地権者や利用者への細やかな対応が不可欠であるが、これを短期間で行うためには人員が不足している。

また、各路線の地域性を把握するには、時間も要するため各路線に担当職員を配置することや、説明や交渉能力が事業を円滑に進める要となるため、事業担当者とは別に説明や交渉を専門とする職員を配置することを提案する。

**7. 最後に、**

今回の事業で強く感じたのは、積算・設計はもとより、相手の立場にたって丁寧に説明を行い、理解を得ることの大切さである。地権者に対し、何回も同内容の説明を理解いただけるまで行うことは、職

員が減少傾向にある中では現場職員の負担となるが、地権者への気配り・心遣いが事業を円滑に推進させることにつながる。段差解消、無電線・無電柱化への取組も、利用者には気付かれにくくとも大切な取組である。最後に、沿道地権者の協力があって、道路の無電柱化が図られた。今後、この路線を利用する地元の方々にもほかの路線との違いを体感いただき、バリアフリーや景観に関して考えるきっかけとなることを期待している。

謝辞:今回の事業に関わって頂いている地元の方々、地元市の阪南市職員のおかげで、スムーズできめ細やかな対応が出来感謝しております。

**参考文献**

- 1)大阪府福祉のまちづくり条例  
[http://www.pref.osaka.lg.jp/kenshi\\_kikaku/fukushi\\_top/](http://www.pref.osaka.lg.jp/kenshi_kikaku/fukushi_top/)
- 2)阪南市特定道路の構造に関する基準を定める条例  
[http://www.city.hannan.lg.jp/static/reiki\\_int/reiki\\_honbun/k234RG00000527.html](http://www.city.hannan.lg.jp/static/reiki_int/reiki_honbun/k234RG00000527.html)
- 3) 阪南市道路の構造の技術的基準を定める条例  
[http://www.city.hannan.lg.jp/static/reiki\\_int/reiki\\_honbun/k234\\_RG00000526.html?id=j10\\_k3#e000000567](http://www.city.hannan.lg.jp/static/reiki_int/reiki_honbun/k234_RG00000526.html?id=j10_k3#e000000567)

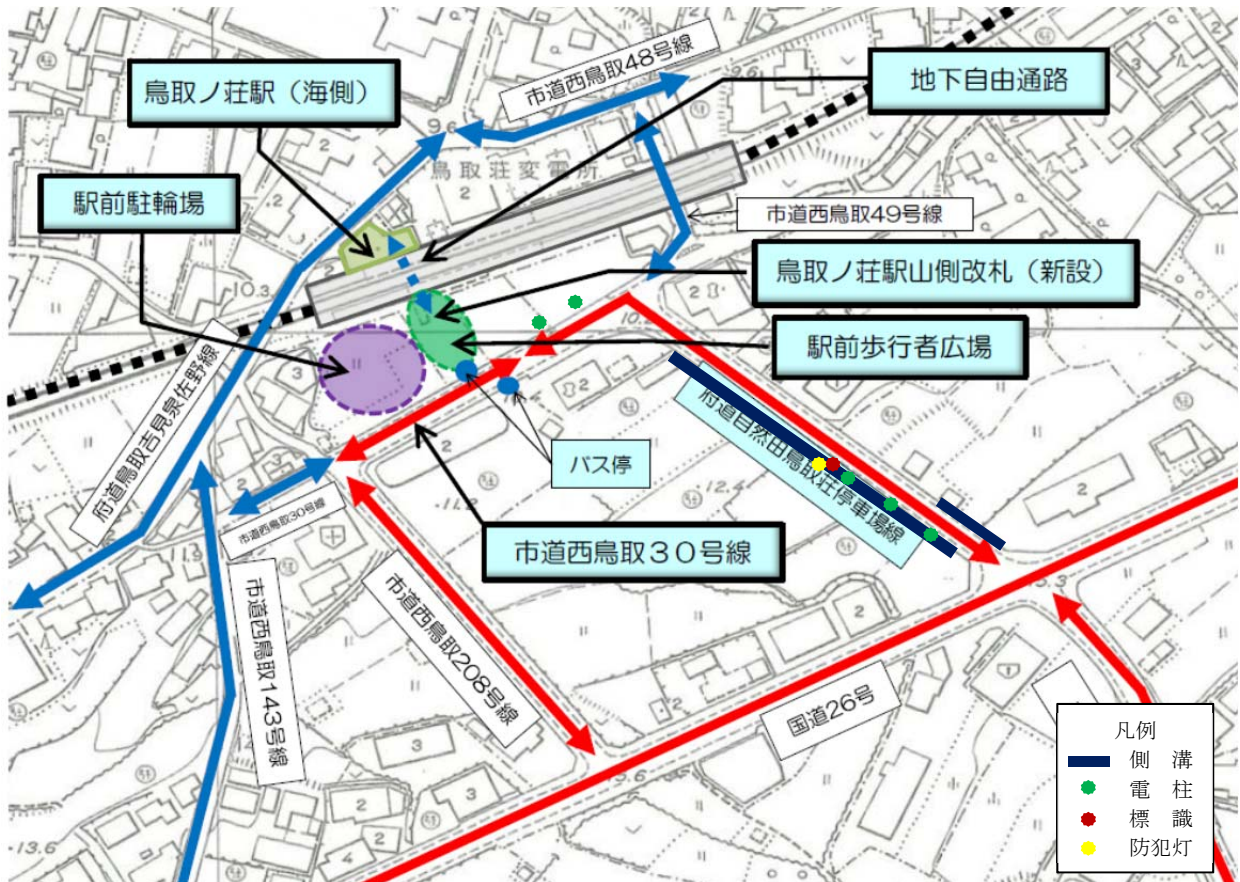


図-3 駅前の優先整備区域、鳥取ノ荘駅および駅周辺整備基本計画（抜粋）