

# 住民主導による道路空間の再配分 (歩行者空間の整備) について

主査 富山 久男<sup>1</sup>

<sup>1</sup>大阪府富田林土木事務所 地域支援・企画課 (〒584-0031大阪府富田林市寿町2-6-1)

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。府道樽井停車場樽井線についても、日常生活道路となっておりニアイズベターの観点から泉南市に移管（管理引継）を前提として歩行者空間の整備を実施することとなりました。移管に際しては、市への過度な財政負担を生じさせないよう大阪府で道路の補修を実施する事としております。当該区間は、泉南市樽井駅周辺地区バリアフリー基本構想において準生活関連経路に位置付けられていることから、道路空間の再配分（歩行者空間の整備）を実施する事となりました。

今回は、既成市街地（鉄道駅前で道路沿道に商店を有する道路）での道路空間の再配分に際して、管理する市町村の意見を取り入れるのは元より、地域住民との意見交換を行い住民主導（歩行空間整備：交通安全施設等整備事業など）による、住民主導型の事業計画を行う事により住民の合意の早期形成を図り円滑な事業実施及び早期完成を目指した樽井停車場樽井線の事例を紹介いたします。

キーワード 通学路、交通安全、無電柱化、グリーンベルト、地域連携、自転車レーン

## 1. はじめに

当地区は、大阪市の中心部から約 40 km、和歌山市の中心部から 20 km に位置し、泉南市の中心をなす地域で泉南市役所の所在地である。北端を南海本線が横断し樽井駅が所在し、南西から北東に大阪府

道 63 号泉佐野岩出線の新・旧道が通過する。

本路線は、南海電車「樽井駅」から泉南市中心部へ向かう大阪府道 255 号樽井停車場樽井線が接続し、旧泉佐野岩出線（旧国道 26 号）に樽井交差点で接続する。駅前には、商店（交番・金融機関等）を有し昔ながらの道路両端部に側溝を有する延長約 650 m 幅員 5.7~10.0m と変化し、駅へ向かうほど幅員が狭く狭隘な対面通行の停車場線である。特に、駅前の信号交差点では、車両が曲がりきれず、沿線店舗軒先に接触する事案が多く発生している。交通状況としては、朝・夕に樽井交差点にある大阪府立りんくう翔南高等学校へと向かう学生が車道へはみ出す程の歩行者量で、特に駅周辺では車両と錯綜する状況（写真-1）が見受けられる。



図-1 泉南市樽井駅周辺重点整備地区（抜粋）



写真-1 朝の通学風景（樽井駅）

## 2. 現状と課題

現在の道路は、駅前から約 100m 区間（信号交差点を含む）と、その先約 550m 区間とで道路幅員に違いがある。

①駅前区間（駅前から銀行前）は、道路幅員  $W=5.7 \sim 7.8m$ 、車道幅員  $W=4.0m$ 、路肩幅員  $0.85 \sim 1.90m$ （両側）の構成（図-2）となっており、現在歩道は無い状況にある。対面通行の道路としては、非常に狭隘な区間であるにもかかわらず駅乗降客待ちの車が駐車している状況である。現況は、センターラインの無い車線幅員  $W=4.00m+$  両側路肩  $W=0.85m \sim 1.90m$  の道路であり。駅前にもかかわらず路肩幅員は狭く、駅へ急ぐ歩行者等の利用には危険な状況にある。（写真-2）

②銀行前区間（銀行前から樽井交差点まで）は、道路幅員  $W=約 8.0 \sim 10.0m$ 、車道幅員  $W=3.0m \times 2$  車でセンターライン（黄色・実線）が有る。路肩幅員  $1.0 \sim 2.0m$ （両側）の構成（図-3）となっており、現在歩道は無い状況にある。見通しの良い直線区間であり、樽井交差点へ向かって一定縦断勾配（上り）であることから日中においても車がスピードを出して走行している状況（写真-3）であり、歩行者等の安全性を確保する必要がある。現況車線幅  $W=3.0m \times 2$  は第 4 種第 2 級相当。高校生は、247 名（平成 28 年 1 月 28 日木曜日調査）が通学している。

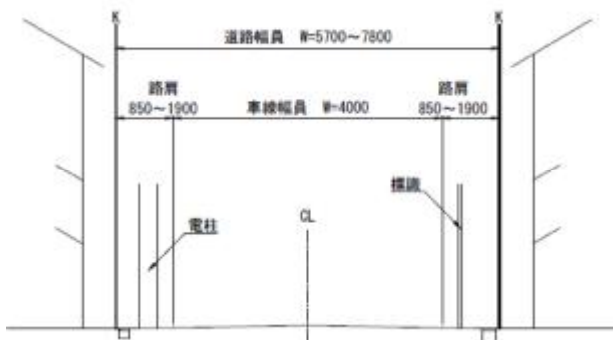


図-2 ①駅前区間断面図



写真-2 朝の通学風景（駅前より信号交差点）

## 3. 住民主導型の実施(取組内容)

### (1) 住民主導型事業の進め方

#### a) 樽井地区での体制づくりに向けて

第一回住民説明会（地区全体への周知）

- ・整備の目的、整備予定の路線、区域の説明
- ・住民の意見を反映する整備の方向性（案）や整備手法（案）について説明を行う。
- ・住民主導による合意形成について（下記『図-4 組織イメージ図』参照）

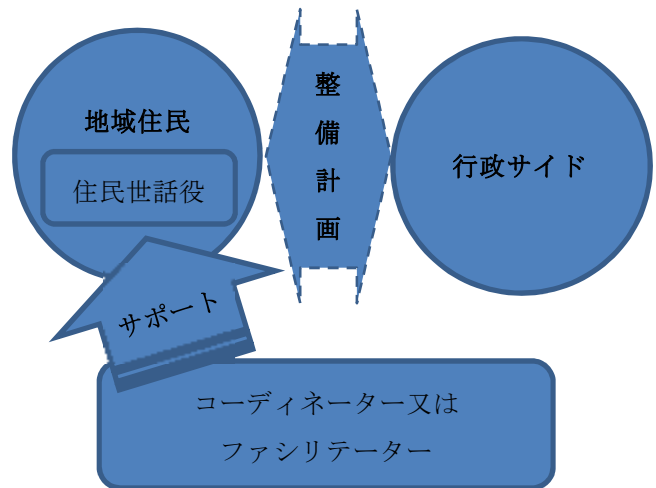


図-4 組織イメージ図

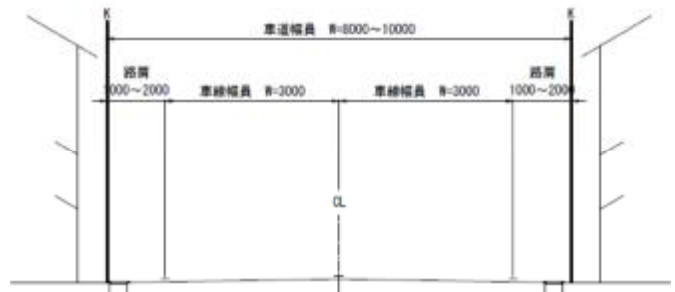


図-3 ②銀行前区間断面図



写真-3 朝の通学風景（樽井交差点手前）

- ・整備内容に対する住民の意見は世話役を中心に取りまとめを行う。
- ・世話役の希望者の募集を行う。
- ・整備方針に対する意見等を募集する。(樽井区事務所にて募集)

#### b)住民主導型の道路整備事業の考え方

地元意見等の調整は住民世話役が中心となって行い、世話役のサポートをファシリテーター（コーディネーター）が行う。

住民世話役を中心に地域住民の意見集約を行い、行政と共に整備計画を調整する。地域住民と行政サイドは、対等な立場で意見交換を行い、整備計画の策定を行う。

#### c)世話役会議の設置(数回開催)

地域の道路の課題は、地域の人が一番よく知っているので、地域のみなさんが感じておられる課題(具体的な場所と課題)を一通り提示してもらう。

世話役希望者が集まって第一回説明会(全体)での住民意見を徴収し、住民の意見を整備箇所へ反映し、世話役会議で整備箇所を抽出する。

#### c)整備手法について

時間や予算の関係で、すぐに出来る整備(側溝の蓋掛けやグリーンベルトなど)、すぐに整備出来ない整備(一方通行化や用地買収を伴う歩道整備など)を、出そろった課題をもとに地域のみなさんと一緒に、その中からどれを優先するかを考える。

## (2) 会議の開催実績と概要

### 【開催実績】

- ・第1回(住民説明会) **2016.11.17** 開催・47名  
事業の区間、整備手法等の説明、世話役の募集(写真-4)
- ・第2回(世話役会) **2016.12.12** 開催  
大阪府(案)具体的な内容について説明街の課題と対策について、意見交換
- ・第3回(世話役会) **2017.01.24** 開催  
第2回の結果を受け、整備内容の提案を実施。  
【地権者への意向調査実施へ】
- ・第4回(世話役会) **2017.春**開催(予定)  
計画案(用地買収案を含む)を提示する。
- ・第5回(住民説明会) **2017.春**開催(予定)  
計画案(用地買収案を含む)を提示する。



写真-4 第1回(住民説明会)の様子

### 【説明会の種類】

- ・住民説明会  
樽井地区全体に案内を行い、説明会を実施
- ・世話役会  
住民説明会で立候補頂いた方、区長より推薦頂いた方。(10名程度で構成)

### (3) 説明会で頂いたご意見

通常の説明会とは違い、行政側から整備区間と整備方針のみを提示し、具体的な整備内容を示さなかった事から批判的なご意見を頂く結果となった。

#### 【主なご意見】

- ・事業費、事業内容が分からない。具体的な説明を示して欲しい。
- ・防災の観点から、電線類の地中化を行えないのか?
- ・(和歌山貝塚線の)グリーンベルトを歩いてみて、歩行者として大変『安心感』がありました。効果は、有ると思います。
- ・高校生のマナーが悪い、道路に広がって歩いている。
- ・銀行前の駐車が多い、企業として参加してもらえないか。

### (4) アンケート結果

説明会後に、参加者のみなさまにアンケートを実施した。アンケート結果は以下のとおりですが、普段の説明会と違い戸惑われる方も多く、批判的なご意見を多く頂く結果となった。

- 第1回出席者47名 (回答19名)
- 1) 説明会について
  - ・分かりやすかった。(4名)
  - ・まあまあ、理解した。(8名)
  - ・もうひと頑張り。(7名)・【未回答 0名】
- 2) 歩行者空間の整備について
  - ・協力したい。賛成 (15名)
  - ・反対。(0名)
  - ・分からない。(1名)・【未回答 2名】
  - ・その他(今回の説明では不詳)
- 3) 主な、ご意見

#### 【説明会の内容に対する意見】

- ・資料不足甚だしい。  
具体的な説明があれば良かった。
- ・もっと(説明会の)回数を重ねる様に!!
- ・色々な方の意見が聞けたのでよかった。  
たたき台を出すように!
- 【整備に対する意見】
- ・道路が狭い、やれるのかどうかと思う。  
したところで良いようにならないと思う。
- ・いろいろ大変ですが…住民の利便性を考えてより良くしたいと思います。
- ・開業道路でもあるのもっと考えてほしい。  
荷物の積み下ろしなど、車の駐車が必要なので。

(4) 対策内容(案)

a) グリーンベルトの設置(歩行者空間の設置)

車道幅員を6.0mとし、両側(側溝は蓋掛け)外側線外に歩行者空間を明示するために、グリーンベルトを設置する。

第一回説明会時に、「グリーンベルトは、歩いていて安心感がある。」との意見を頂きグリーンベルトを採用する。

b) 電柱の移設(施設帯幅も活用①)

電柱(写真-5)は、集約と道路外(民地等)への移設を検討する。移設案は沿道地権者の了解も整備時に必要となるため、道路外への建柱、側溝を迂回させ道路端への建柱、車道路肩よりへ移設する3案作成し、道路の狭隘部については、片側に集約することにより歩行者空間の確保する計画とした。民家が連担しており道路外の設置及び、説明会時に防犯面から反対意見を頂いた経緯もある。

また、近年の電線類地中化の機運を受け説明会時にも、駅前区間(10m程度)でも地中化を希望する意見もあり、電線事業者への概算費を算出頂いたが残念ながら受電施設用地と費用の面から今回事業には、採用しないこととなった。

c) 側溝の蓋掛け(施設帯幅も活用②)

歩行者空間の確保を行うため、蓋のない水路部(写真-5)や沿道地権者が設置した側溝の蓋を再整備することにより、連続した歩行者空間を創出する。

d) 自転車レーン(走行空間の明確化)の設置

道路の構造的に縦断勾配があることから、歩行者と自転車の利用者も多く。説明会時に「自転車は何処を走れば良いのか、電柱を避けて車道に飛び出すと危ない」との意見を受け、自転車レーン(片側3.0m幅員の車線内に)青色矢印(写真-6)を設置することとした。

4. 今後の予定と課題

年度内に、住民説明会を実施したかったが、用地買収案の検討(地権者への意向調査)を行なった結果、年度が明けてからの世話役会議、住民説明会の

開催を行い、整備計画を策定する。

その後に、事業実施となるが、電柱の移設や用地買収や一方通行化など、工事着手までにまだまだ調整ごとが多く、特に、電柱の集約・移設については、電線利用事業者と沿道地権者との調整が必要です。住宅が連担しており移設先用地が限られている点と事業に理解を頂いて地域のためと協力して頂く必要があります。

5. 反省点(改善点)

説明会では、分かりやすい説明を心掛けましたが、「側溝の幅は1500(ミリ単位の寸法)です」や「住宅が連担している」など、無意識の内に専門用語を使ってしまっていました。最初の説明会では、職員がコーディネータを兼ねた点もスムーズな進行を妨げた。また、アンケートの回収する部分に担当者の連絡先があり、大きな声でご指摘を受けた場面もあったが、区長の機転を利かせた対応のおかげで、説明会を進める事ができた。

初回の説明会は、スクール形式を採用し、2回目以降は、円卓型で膝を突き合わせ。3回目は、テーブル幅を狭くして一緒に考える形式をとり、地域のみなさんと一緒に対応策を考えた。

今回の取組み(道路空間の再配分)は、「地域の道路の課題は、地域の人が一番良く知っているので、みなさんが感じておられる課題を一通り教えてほしい」その問題点を行政が時間や予算を考慮した上で、新しい提案を行い一緒に事業を進めるのが望ましいです。

6. 新たな取組と提案

道路空間の再配分を行う際には、道路管理者と道路利用者、沿道地権者(地域)の意見を取り込みながら整備を進める必要があり、ワークショップを行った上で、説明会を実施し必要があれば社会実験などを行い住民にも分かりやすく検証を行った上で、事業を進めていく必要があります。そのため、検討期間が長期に渡る場合もあり、行政担当者が変わる



写真-5 外側線と電柱と側溝位置



写真-6 事例) 自転車レーン(走行空間の明確化)の設置

事により地域との信頼関係が壊れる場合もあるため、以下を提案します。

**(1) 事業マネージャーの設置**

継続的（異動がない）に事業へ関われる事が出来るマネージャー（行政OBや受託コンサル等への長期契約）が必要です。また、組織的にも住民側の意見を聞く場（信頼を得る）の作り方などそのノウハウを蓄積することが大切。まだまだ、職員の一芸的な扱いで評価を受けない。これは、業務委託（事業のマネジメント）を受ける側でも同様に感じられるのではないのでしょうか。

**(2) 技術者が足りない**

技術者が減少傾向の中で設計や積算も大切ですが、現場（説明会）での住民対応こそがこの事業を推進させる事につながります。大規模な事業と違い、コツコツと地域の信頼を得ながら事業を進めるには、技術者にとって大変な負担になるかも知れませんが、通学路の安全対策だけでなく、街の再生・活性化や無電線・無電柱化への取組みが地域の方の信頼と喜びを得られます。ただ、現在の状況のままでは行政職員が疲弊してしまいます。

**7. 最後に**

今回の現場では、地元の「地域を大事にする気持ち」を強く感じました。「この地区だから道路の改修なんて出来ないよね。」と街の再生を希望しているにも関わらずもうダメと諦め的な意見も聞かれ、ここが土木技術者として頑張り所と事業を進めました。

しかし、地権者への意向調査を行った際に、「この土地は、先祖代々引き継いだ土地で、一切譲れない」と頑なに反対される地権者が居る一方で「地域が良くなるなら協力は惜しまない」と回答頂ける地権者も多く、今回も改めて地域のみなさまの「地域愛」に気づく事が出来ました。

**謝辞:** 今回の事業発案時に、地元自治会長にアドバイスを頂き、大阪大学COデザインセンター、自転車活用研究会にサポート頂きました。また、世話役会議に出席頂いた方々や地元市町村の担当者さまのご協力のおかげで、安全対策に取り組みが出来感謝しております。早期の整備完了を目指します。

参考文献

泉南市：泉南市樽井駅周辺地区バリアフリー基本構想（2013.3 作成）