

高坂仁美**・高橋富美***・中平明憲****・新田保次*****

By Hitomi KOUSAKA**・Fumi TAKAHASHI***・Akinori NAKAHIRA****・Yasutsugu NITTA*****

1. はじめに

大阪府吹田市では、市内14駅全ての基本構想策定を目指し、平成13年度より取り組みを進めている。これまでの取り組みは、優先順位が高い3地区6駅について、平成15年4月に基本構想を策定、平成17年3月に市管理道路の道路特定事業計画を策定した。今後は、残り8駅について、基本構想・特定事業計画を策定していく予定である。

吹田市の特徴の一つとしては、基本構想策定過程だけでなく事業計画策定時においても、各種市民参加手法を導入し、高齢者・障害者等を含む積極的な市民参加による検討を進めたことがあげられる。

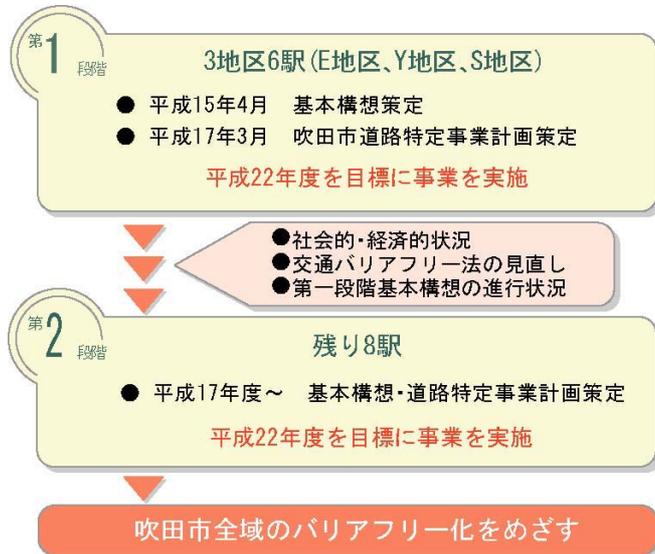


図 - 1 吹田市の交通バリアフリーの流れ

*キーワード：市民参加、交通弱者対策

～**正員、株式会社建設技術研究所

(大阪府大阪府中央区大手前1-2-15、

TEL06-6944-7705、FAX06-6944-7892)

*****正員、工博、大阪大学大学院工学研究科

(大阪府吹田市山田丘2-1、

TEL06-6879-7609、FAX06-6879-7612)

本稿では、基本構想策定後の道路特定事業計画の検討にあたって、地区別のワークショップを18回開催し、市民参加で市管理道路の道路特定事業計画の策定を行った吹田市の取り組みを報告する。また、市民参加による具体的なバリアフリー整備の事例として、連続した坂道の対応策としての休憩施設設置、歩道整備への市民意見の反映等を報告する。そして、交通バリアフリーの実現化に向けた市民参加の有効性と今後の課題について考察する。

2. 事業実施計画策定時の市民参加

(1) 市民参加の概要

吹田市では、基本構想が策定された3地区(E地区、Y地区、S地区)の事業実施計画策定時において、諮問機関である懇談会のもと、地区別のワークショップを開催し、積極的な市民参加による検討を行った。

S地区は区域も広く、駅も3駅あることから、2ブロックに分けることとし、3地区で4つのワークショップを組織した。

各ワークショップは、スタッフも含め毎回40～90名程度が参加し、それぞれ4～6回、計18回開催された。地元の参加者としては、既存の地域組織や、自治会、商店会等、各地区の特性に応じて参加を要請した。さらに、吹田市の交通バリアフリーの担当部署職員だけではなく、関連する部署の職員や、関係機関(国・大阪府、公共交通事業者、公安委員会等)、アドバイザーとして学識経験者等にも参加を依頼し、関係機関の横断的な連携強化、市道以外の事業実施計画への市民意見の反映等に努めた。

表 - 1 地区別ワークショップの概要

| 地区 | 基本構想策定時の主な意見 | 地元参加者の特徴 | 主な議題 | 開催回数 |
|----|--------------------------------|------------------|---------------------------|------|
| E | ・駅周辺の放置自転車が問題である。 | ・店主 | ・商店街の放置自転車対策 | 6回 |
| Y | ・駅周辺整備事業も含めたバリアフリー整備を考える必要がある。 | ・既存のまちづくり組織 | ・駅周辺整備事業との連携 ・連続した坂道対策 | 4回 |
| S | S-1 ブロック | ・自治会長等 ・駅前の店主 | ・駅前広場のバリアフリー化整備 | 4回 |
| | S-2 ブロック | ・自治会長等 | ・バリアフリーネットワークの構築 | 4回 |

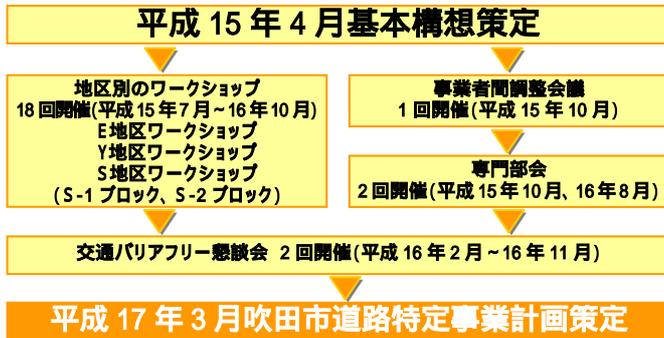


図 - 2 事業実施計画策定の流れ

また、コミュニティ道路としての具体的な整備計画については、今後社会実験等も含めて、より効果的なバリアフリー化を検討する予定である。



現況イメージ

整備イメージ

図 - 3 商店会の現況・整備イメージ

(2) 商店街の放置自転車対策(E地区)

商業・業務地域であるE地区の特徴的な課題は、他地区と比べ、歩道の有効幅員は十分であるものの、不法占用物(迷惑駐輪、看板等)によって幅員が狭くなり、移動が阻害されていることである。特に駅の西側に位置する商店街では、買い物客による駐輪と通勤・通学者による放置自転車が多数ある。

よって、ワークショップでは、この商店街をケーススタディエリアとして位置づけ、バリアフリーの視点だけでなく、その商店街のあり方から討議を行った。併せて、市による放置自転車の現状調査や、放置自転車への対応を把握するための各店主へのアンケート調査、ワークショップとは別途に商店会等との協議の場も設けた。

これらの討議の結果、この商店街は、バリアフリー化を図るため、歩行者・自転車・自動車が共存できるコミュニティ道路として再整備を行うこととなった。放置自転車については、買い物目的と通勤・通学目的に分け、通勤・通学目的用自転車置場はエリア外に整備することとなった。なお、買い物目的用自転車置場のエリア内への整備や管理・運営等については、引き続き商店会との協議を進める予定である。

(4) 駅周辺整備事業との連携(Y地区)

Y地区の駅周辺では、将来にわたって駅前としてふさわしい土地利用が図れる都市基盤の整備を目的としたY駅周辺整備事業を検討するための「Y駅周辺まちづくり懇談会」が組織されていた。そこで、事業と一体となった効果的なバリアフリー整備を行うため、懇談会の議題として、事業実施計画を取り上げ、討議を行った。

Y駅周辺整備事業と連携し、討議を行った結果、駐輪場や歩道橋へエレベーターが設置されることとなった。また、駅のバリアフリー化等の整備も、比較的早く進むこととなった。

歩道の整備としては、連続した坂道への休憩施設の設置、曲線部に位置するバス停の改良等が提案され、合意を得た。

(3) S地区のワークショップ

市役所等の官公庁施設をはじめ、各種公共施設、医療・保健施設、福祉施設等が集中して立地する市の玄関口であるS地区は、前述したように、区域が広く、駅も3駅あることから、2ブロック(S-1ブロッ

ク、S-2ブロック)に分けてワークショップを行った。

a) 駅前広場のバリアフリー化(S-1ブロック)

S-1ブロックの特徴的な課題は、駅前広場と駅を結ぶ円滑な移動経路が確保されていないことであり、地区の最も大きな課題として意見が多く出された。

よって、ワークショップでは、駅前広場について討議を行った。討議の結果、駅への移動だけでなく、バス乗降場への移動も困難であること、バス・自動車・歩行者・自転車等の動線が錯綜していること、市の玄関口である駅としては景観が好ましくないこと等の課題が明らかとなった。

これらの課題を踏まえ、将来的には全面的に改装し、ロータリー化することが提案された。ただし、全面改装には、かなりの工事期間と費用がかかるため、短期案・中期案(1期)・中期案(2期)・長期案の4段階に分け、徐々にバリアフリー化整備を進めていくことが合意された。なお、平成22年度までには、中期案(2期)までの整備完了をめざしており、主な整備内容としては以下があげられる。

- ・1階と改札階を結ぶエレベーター・エスカレーターの設置
- ・バス乗り場へ平面で移動できるよう横断歩道を設置
- ・トイレの移設及びバリアフリー化



写真 - 2 駅前広場の現況



平成 22 年度までの整備案 将来的イメージ

図 - 4 駅前広場の整備イメージ

b) バリアフリーネットワークの構築(S-2ブロック)

S-2ブロックの特徴的な課題は、駅の東西を結ぶ地下通路の移動が困難であることや、駅前の商店街

や河川横の府管理道路に歩道が無いこと等である。

これらの課題は、市管理道路以外ではあるが、参加者の関心が高く、整備の必要性も高いことから、ワークショップで重点的に討議を行った。

討議結果については、府道路管理者が平成17年4月に道路特定事業計画(案)を作成した。



写真 - 3 車いす使用者が利用できない
駅と東西を結ぶ地下通路

3 . 具体的な整備結果

Y地区では、Y駅周辺整備事業と連携を行うことで、他地区に比べて具体的な整備も進んでいる。本章では、市管理道路の具体的な整備結果及び、整備計画への市民意見の反映結果等について述べる。

(1) 坂道の休憩施設の設置

丘陵地に位置するY地区では、基準の特例値である8%は満たしていても、100m以上も坂道が続くと移動に負担を感じるという意見が多く出された。また、その箇所はバス利用も可能ではあるが、1時間に1本程度の運行頻度であるため、対応策を検討することが求められた。

そこで、ワークショップで討議した結果、連続した坂道への対応策として、休憩施設を設置することが合意された。具体的な配置計画検討には、周辺の土地利用状況等を加味し、平成16年度には植樹帯の幅員を利用した休憩施設の整備を行った。

休憩施設の整備方針については、特に車いすに配慮し、下記の点を留意した。

- ・出入り口を平坦にする。
- ・休憩施設の有効幅員は、車いすの回転が可能な150cm以上確保する。
- ・ベンチと車いすが休憩できる平坦部を設置する。
- ・雨風を防ぐ屋根を設置する。



整備前 整備後
写真 - 4 休憩施設整備前後

(2) 歩道整備計画の変更

歩道が設置されていない市管理道路について、一方通行であることから、車道幅員を狭め、歩道を新設することを提案した(図-5参照)。しかし、ワークショップにおいて、歩道新設を提案した逆側に、寮等があり、歩行者も多いとの意見があったことから、歩道設置箇所を変更、逆側への歩道新設を行った。



整備前 整備(案)イメージ
図 - 5 歩道整備計画(案)



歩道設置箇所の変更 歩道の新設
写真 - 5 歩道整備結果

4. おわりに

基本構想策定過程に引き続き、道路特定事業計画策定時にもワークショップを取り入れたことによる成果・有効性及び、今後の課題を以下にまとめる。

(1) バリアフリーからまちづくりへの展開

バリアフリー化について障害当事者だけでなく、地元住民、商店主等、様々な観点から検討を行ったことにより、当初の計画よりも質の高い交通バリアフリーを目指すこととなった。また、個別施設のバリアフリー化だけでは対応できない課題も多く、放置自転車や駅前広場の整備など、まちづくりの取り組みとして交通バリアフリーが位置づけられたこと

も市民参加の成果の一つであると考えられる。

(2) ソフト面への展開

参加者のバリアフリーに対する理解の向上や、放置自転車等のハード整備だけでなくソフト面からの取り組みが必要な課題について商店会等の認識の向上等、広報・啓発の効果が得られた。

(3) 市の取り組み体制の強化

平成17年度より、基本構想から事業実施までを計画する部局がバリアフリー推進係として新設され、これまで以上に重点施策として交通バリアフリーが取り組まれることとなった。

(4) 2つの自治体の協力による基本構想策定の取り組み

平成17年度に基本構想策定に取り組む駅の一つが、吹田市と隣接市の境界付近に位置している。この駅については、吹田市民のみならず隣接市の市民からもバリアフリー化の要望が強いことから、隣接市と連携し、2市が共同しての基本構想を策定する調整を進めることとなった。

(5) 今後の課題

吹田市では、基本構想策定過程から事業実施計画策定段階まで、主に自由参加形式の市民参加で検討を行ってきた。このことにより、より多くの市民が部会やワークショップに参加することになり、バリアフリーの広報・啓発につながった。しかし、毎回新たな人が参加するため、バリアフリーの説明等のフィードバックが必要となり、毎回の議題に対する討議時間を十分に取ることは難しかった。よって、今後は議題の討議時間を確保出来るよう、市民全体のバリアフリーに対する知識・理解の向上や、ワークショップでの討議内容の周知に努める必要がある。

また、具体的な箇所における課題の対応策を検討するため、バリアフリーの視点だけでなく、地域住民や商店会の利害関係が浮き彫りとなり、その調整が困難な場合も生じた。防災、景観、環境等といったまちづくりの要素の一つとして、バリアフリーの重要性を地域住民に充分理解してもらうことが重要であると考えられる。