

# 計画から事後評価まで～市民参加で進める豊中市の交通バリアフリー～\*

Citizen participation from plan to post facto assessment in Toyonaka-city\*

高橋富美\*\*・大喜多梨加\*\*\*・山本幸久\*\*\*\*・新田保次\*\*\*\*\*

By Fumi TAKAHASHI\*\*・Rika OOKITA\*\*\*・Yukihisa YAMAMOTO\*\*\*\*・Yasutugu NITTA\*\*\*\*\*

## 1. はじめに

大阪府豊中市では、平成13年度より交通バリアフリー基本構想策定の取組を開始した。市内に立地する13駅全てで基本構想を策定するため、市内を9地区に区分し、4期に分け構想を随時策定した。基本構想策定にあたっては、ワークショップやアンケート等による、市民参加による策定プロセスに基づき検討が進められた。

本稿ではそのうち、平成14年6月に基本構想を策定した緑地公園駅地区での取組事例を紹介する。本地区では、歩行者の安全性を確保するための歩道設置が長年地元より要望されていたが、歩道設置には一方通行化が必要であり、地域の合意形成を図ることが求められた。そこで、事業の計画段階においてワークショップ、アンケート、社会実験等で住民の意見をふまえたうえで整備内容を確認し、事業実施後も事後評価を実施した。

このような、上位の計画策定段階から具体的な事業実施まで一連の市民参加プロセスに基づき実施した事例から、市民参加における今後の課題を考察する。

## 2. 豊中市の交通バリアフリーの取組

### (1) 基本構想策定における市民参画プログラム

図-1に、豊中市が実施した交通バリアフリーの構想策定から事業実施に至るまでの組織と、市民参加のメニューを示す。構想策定は、それぞれの地区の基本構想検討委員会と、ワークショップ等ながら進められた。事業実施段階でも、各地区に「バリアフリー推進協議会」を

設置した。

さらに、勉強会、アンケート調査、パブリックコメント等、様々な機会を設けてできるだけ多くの方々の意見を反映させながら、基本構想が策定された。

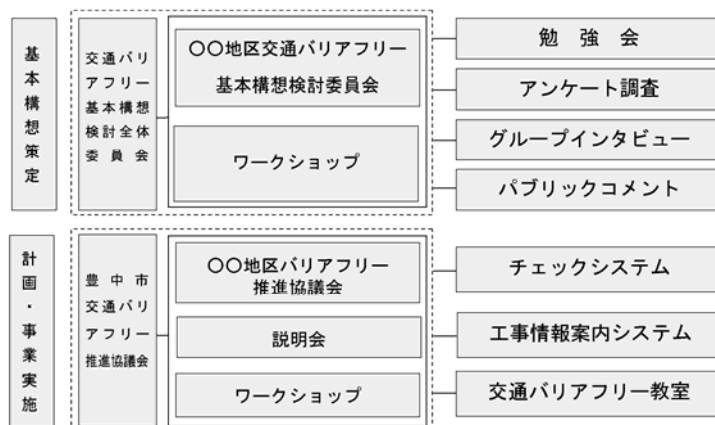


図-1 豊中市の交通バリアフリー市民参画プログラム

### (2) 緑地公園駅地区の取組経緯

本地区は、豊中市北部の千里ニュータウンの南側に位置し、北大阪急行緑地公園駅を中心とする地区である。駅周辺は住宅地であり、公園や緑地も多く、大阪のベッドタウンとして良好な住環境が形成されている。

本地区では、上記市民参画プログラムに基づき、平成14年6月に、交通バリアフリー基本構想が策定された。基本構想策定にあたっては、アンケート調査やワークショップ(6回・市民のべ266人参加)等が実施され、それらで得られた市民の意見を反映し、駅舎内外のエレベーター、スロープの設置、信号の音響化、歩道のバリアフリー化等の事業メニューが記載された。

さらに事業の適正な進行管理を行なうため、平成14年10月に、「緑地公園駅地区バリアフリー推進協議会」が設立された。協議会は事業者と市民代表で構成され、定期的に年1~2回程度開催された。会議ではバリアフリー化事業の進捗状況について各事業者からの報告や意見交換が実施された。また、本稿で事例報告する路線については地区内の合意形成を図る必要があることから、「寺内第12号線等地区交通問題検討部会」を別途立ち上げた。

\*キーワード：交通バリアフリー、市民参加

\*\*正員、株式会社建設技術研究所大阪本社  
(大阪府大阪市中央区道修町1丁目6-7、  
TEL:06-6206-5687、E-mail:f-sugiy@ctie.co.jp)

\*\*\*正員、株式会社建設技術研究所大阪本社  
(大阪府大阪市中央区道修町1丁目6-7、  
TEL:06-6206-5750、E-mail:ookita@ctie.co.jp)

\*\*\*\*豊中市  
(大阪府豊中市中塚桜3-1-1、  
TEL:06-6858-2128、  
E-mail:yukihisa,yamamoto@city.toyonaka.osaka.jp)

\*\*\*\*\*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、  
TEL:06-6879-7608、

E-mail:nitta@civil.eng.osaka-u.ac.jp)

## 2. 寺内第12号線のバリアフリー化

### (1) 路線を取巻く状況

寺内12号線は、幅員7.0mの対面通行で歩道が設置されておらず、歩行者は路側帯を通行する状況であった。

地区内の主要幹線道路として、寺内12号線西側の都市計画道路（千里園熊野田線）が予定されていたが未完成であり、本路線以外に地区内外を結ぶ経路がほとんどない事から、駅へ移動するための主要な道路として、自動車、歩行者等が集中していた。

以前より、歩行の安全性を確保するため歩道設置を求める要望があったが、歩道を設置するためには一方通行化する必要があり、地域の合意形成が求められた。地区内には歩道設置を求める意見だけではなく、一方通行化により迂回路となる路線の環境悪化、自動車交通の利便性の低下等を懸念する住民や、売上げの減少を危惧する商業者等による根強い反対意見もあり、一方通行化による歩道設置に対する賛否が二分していた。そのため基本構想の中では、12号線の歩道設置は、「バリアフリー化事業として位置づけしていないが、引き続き検討が必要」と記載された。

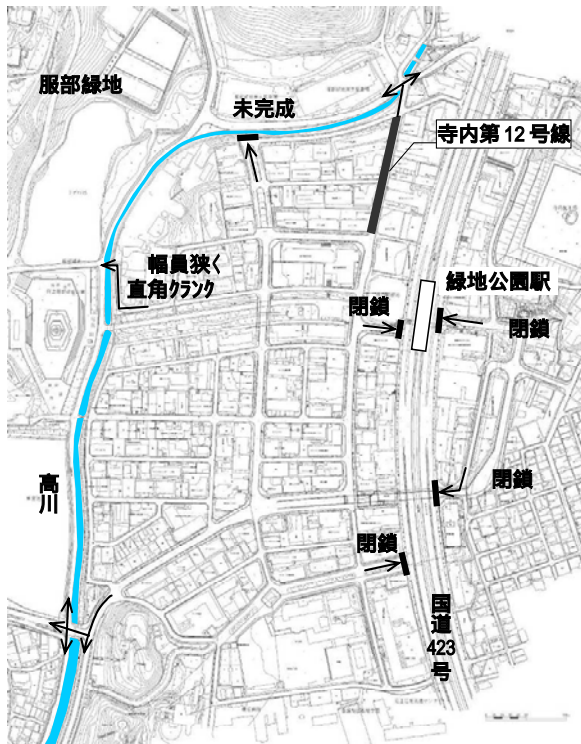


図 - 2 寺内第12号線の位置

表 - 1 一方通行化による歩道設置に対する主な意見

意見	主な内容
賛成	<ul style="list-style-type: none"> <li>寺内第12号線沿いの住民に多い。</li> <li>長年、行政に対して歩道の設置を要望。</li> <li>歩道の設置位置については、東側・西側で意見がわかる。</li> </ul>
反対	<ul style="list-style-type: none"> <li>一方通行化により迂回路（都市計画道路予定路線）となる沿道住民に多い。</li> <li>自動車等の迂回による環境悪化を危惧。</li> <li>商業者等（商店・民間駐車場・マンション経営者）は売上げや地代の低下を危惧。</li> <li>都市計画道路の延伸等、抜本的な交通問題の解決を求める意見もある。</li> </ul>

### (2) 整備案の検討経緯

#### a) 合意形成の進め方

交通バリアフリー基本構想策定後、「緑地公園駅地区バリアフリー推進会議」、「寺内第12号線等地区交通問題検討部会」等で12号線の問題について地元住民を中心に話し合いを進めたが、明確な合意に至る事ができなかった。そのためワークショップ、社会実験、アンケートを行いながら、整備方針を検討する事とした。合意形成の進め方を図-3に示す。

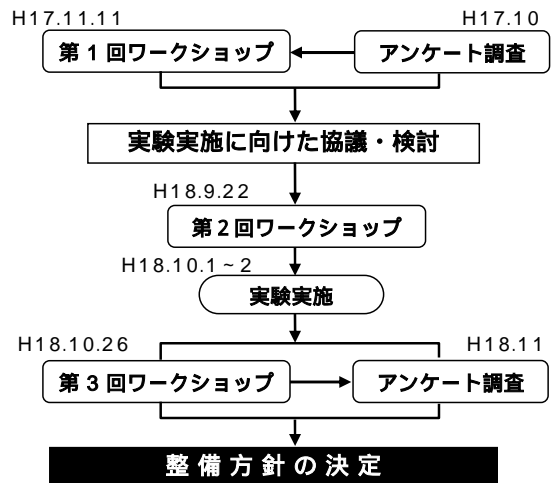


図 - 3 合意形成の進め方

#### b) ワークショップの開催状況

ワークショップは、具体的な内容を意見交換しながら、様々なご意見を頂く場として位置づけ、3回開催された。自治会を通じて参加者を募り、毎回20名程度の参加者で意見交換が行われた。一方通行化による歩道設置賛成者の参加が多かった事から、市からの呼びかけにより反対意見を持つ住民の参加も促し、賛成・反対両方の視点からの討議が実施された。

ワークショップでは、歩道設置案に対する意見や、社会実験やアンケート調査の結果やそれをふまえた対応策についての討議を行った。事務局からの状況説明や案の説明後、グループにわかれての討議を行い、その結果を代表者が発表した。

参加者の多くは、賛成・反対それぞれの立場での主張を持っており、当初は各自の意見を一方的に話す傾向にあった。しかし話し合いを通じて、様々な意見や考え方があることを各参加者が理解する傾向にあった。

表 - 2 ワークショップの開催状況

回数	開催日時	参加市民	内容
第1回	H17.11	20名	一方通行化による歩道設置案について意見交換
第2回	H18.9	22名	実験内容の確認、一方通行化による歩道設置案の課題
第3回	H18.10	20名	実験結果を受け、歩道設置案を検証、整備計画の比較検討



事務局からの説明



グループ毎に横書き紙に意見をまとめる



結果を代表者が発表

写 - 1  
ワークショップの開催状況

#### d) 交通社会実験の実施

寺内第12号線の整備方針を決定するため、一時的に一方通行規制を実施し、交通の安全性や利便性、周辺に与える影響を検証すること、並びに住民参加のもと進めているこの問題を地域に広く啓発することを目的として交通社会実験を行った。

実験の実施にあたっては、反対住民の中に「実験を実施すべきでない」という意見もあったことから、実験前のアンケート調査で実験実施の賛否を確認した。その結果、実験実施賛成が過半数であったことから、実験を実施することとした。また、ワークショップで実験内容の詳細を報告し、実験方法についても確認を行った。

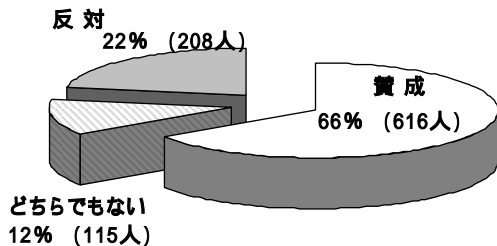


図 - 4 実験前アンケート調査による実験実施の賛否

実験は、日曜日と月曜日の二日にわたって実施され、一方通行化による交通量の変化や、利用者の意識調査を実施した。実験は、周辺住民も積極的に協力をを行い、住民が利用者へのアンケート調査を実施した。



写 - 2 社会実験実施状況

#### c) アンケート調査の結果

整備に対する地域の総意を把握するため、実験前後に計2回のアンケート調査を実施した。アンケートは、地区住民・商業者等へ全戸配布（約4,000部）したが、回収率は20%前後であった。これは、市で実施したその他のアンケート調査の回収率（平均40%前後）と比較すると低い数値となった。

実験前のアンケート調査では、整備や実験実施に対する賛否を確認した。実験後は、実験をふまえた意見や事務局で検討した整備案についての意志を確認した。なお、実験の実施により約 8 割は意見の変化はなかったが、14%が賛成から反対に変化した。

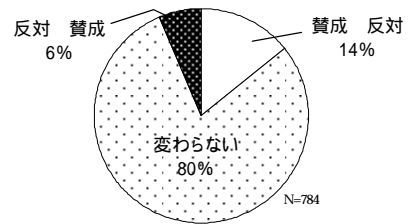


図 - 5 実験実施による意見の変化

社会実験の影響としては、12号線の歩行者の安全性については、6割の人がよくなったと感じたが、自動車の利便性については、5割の人が悪くなったと感じた。

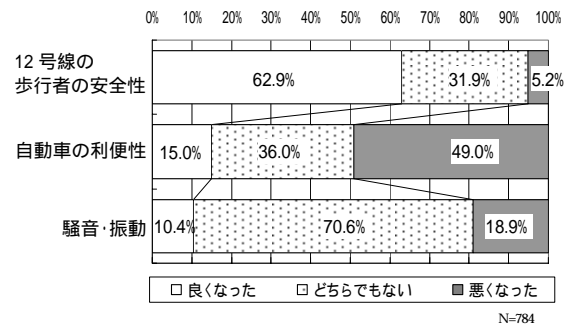


図 - 6 実験による影響

また、迂回路沿い住民の過半数が住居周辺の騒音・振動が悪くなったと回答した。

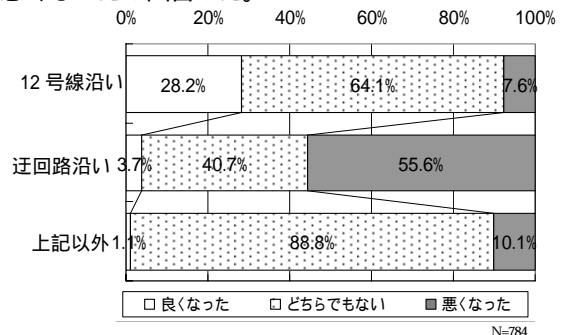


図 - 7 居住地別の騒音・振動の変化

整備案については、提案したいずれの案も過半数の賛成は得られず、一方通行化による歩道設置案に対し、実験前は過半数の賛成が得られていたが、実験後は、賛成



意見が減少した。

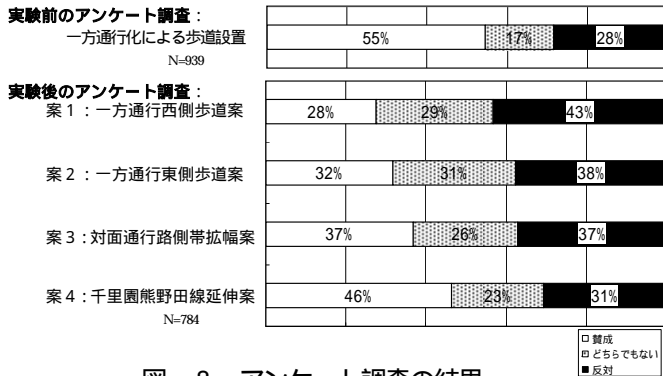


図 - 8 アンケート調査の結果

### e) 整備案の内容

アンケートでは案4（都市計画道路の延伸）を求める意見が多かったが、通過交通の進入に反対する意見も強く、合意を得るのは難しい状況であり、長期的な解決課題であった。しかし、12号線の歩行者の安全性向上に対する要望は強く、早急に何らかの改善が必要と考えられた。そのため、現在の対面通行のまま路側帯の拡幅及びカラー化を実施する案3を実施するとした。

この案は、12号線歩行者の安全性は現状より向上し、通行形態が変わらないため、環境変化が少なく、デメリットも少ないことが想定された。さらに路側帯は両側にあり、東西間の意見の対立がなく、「12号線の歩行者の安全性を確保してほしい」という意見と、「自動車の利便性低下は困る」「迂回路の環境悪化は困る」という意見との妥協案であった。ワークショップでは9割以上がこの案に賛成であった。アンケートでは歩道設置案の賛成者が安全性の劣る案3を反対したが、何もしないよりは、案3を支持するものと考えられる（案3の反対で、案1や案2に賛成する人は6割）。

以上の経緯をふまえ、平成20年度に、自動車の速度を抑制し歩行者通行の安全性向上を図るため、センターラインを削除し、路側帯を拡幅するとともに側溝への蓋掛け、電柱の移設及び路側帯のカラー化が図られた。

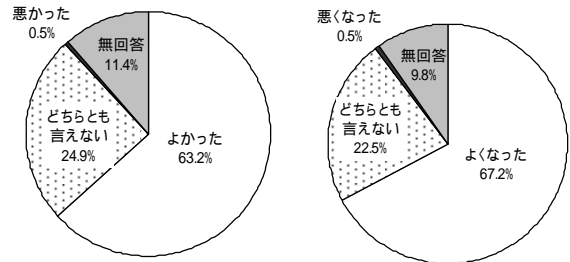


写 - 3 整備状況

### (3) 事後評価の結果

平成21年4月に、周辺地区住民を対象にこれまで実施したバリアフリー整備の事後評価調査を実施し、378部の回答を得た。その結果12号線の取組に対して63.2%が良かったと回答、整備に対しては67.2%が良くなったと回答し、一定の評価を得ることができた。

併せて、整備による自動車の速度抑制効果を確認するため、整備前と整備後の自動車の通過速度を計測した。その結果上り下りとも3km/h～7km/hの速度低下があり、整備効果が認められた。



【住民参加の取組について】 【整備内容について】

図 - 9 事後評価の結果

### 3. おわりに

豊中市では積極的な市民参加による交通バリアフリーを進めているが、中でも本稿で報告した事例は計画段階から整備、事業評価まで連続した市民参加プロセスを経たものであった。当該路線は、長年にわたり地域の課題として賛否が分かれ、地元の合意を図ることが困難な問題であった。そのような背景の中、交通バリアフリーの検討を通じて様々な視点、立場の意見をふまえた計画策定が求められ、市民参加による合意形成が積極的に図られた事が今回の整備の実現と高い評価につながったものと考えられる。

なおこの問題に対してアンケート調査を実施したが回収率は相対的に低く、地区全体としての関心度は高くない事が明らかとなった。これは、本地区に賃貸マンションが多く、これらの住民が無関心層であったものと想定される。また、地区の代表者や強い賛成・反対の意見を持った住民はワークショップで討議に参加していた。従来の行政への陳情型ではなく、それぞれの立場の意見や主張を直接聞き意見交換することが、一定の歩み寄りを持った案に落ちついた成果の一つであると考えられる。

市民参加の手法等については部会を通じて検討を行った。その中で部会長が自治会等との調整を行い、本取組の周知・広報や、ワークショップの開催・社会実験の参加を積極的に促したことも評価される。

一方で、計画段階では移動制約者も含めた移動円滑化対策が求められたが、具体の事業化に進むに従い、整備への反対意見も多くなり、総論賛成各論反対の傾向となった。その地区に応じた手法を活用しながら継続した市民参加を進める事が重要である。