

第1回 北助松駅周辺の道路空間を考える座談会 議事録【概要版】

日 時	令和2年9月3日（木）午後7時から午後8時30分
場 所	北助松駅周辺地区まちづくり事務所
出 席 者	近畿大学 : 柳原 崇男 委員（座長） 泉大津警察署 : 細川 知行 委員 南海電気鉄道 : 中野 崇 委員 助松町自治会 : 南 正治 委員 助松ハイツ自治会 : 石附 恭子 委員（欠席） 上条自治会 : 佐子 啓蔵 委員 東助松商店会 : 榎本 稔 委員 北助松商店街振興組合 : 浦野 純二 委員 （代理 松尾 美砂子） 清風南海学園 : 石井 博文 委員 藤田 啓一 委員 高石高等学校 : 澤田 正 委員 小津中学校 : 小田 幹雄 委員 上條小学校 PTA : 梅谷 康洋 委員 かみじょう認定こども園 PTA : 古路 智之 委員 かみじょう認定こども園保護者会 : 西里 理紗 委員 泉大津市 : 山野 真範 委員
事 務 局	都市づくり政策課 : 八木、中村、二俣 中央復建コンサルタント㈱ : 山室、富久、山根
会 議 次 第	1 開会 2 あいさつ 3 座談会の説明 4 自己紹介 5 座談会 6 連絡事項
会 議 資 料	1 次第 2 メンバー表・配席図 3 北助松駅周辺の道路空間を考える座談会について

【1 開会】

【2 あいさつ】

【3 座談会の説明】

事務局 資料に基づき説明

所用時間（1 時間程度）の確認

【4 自己紹介】

出席者 各自自己紹介

【5 座談会（要約）】

- ・ 座長は近畿大学柳原委員で決定
- ・ 事務局による「北助松駅周辺の現況について」説明。
- ・ 柳原座長による「北助松駅周辺の道路空間を考える座談会 話題提供」について講話。

（意見交換）

- ・ 北助松と東助松の 2 つの商店街が駅からつながっているが、車を排除して憩いの空間とし、安全性が向上すれば良い。商売をしている人も、売上が伸びれば良いと感じた。
- ・ 東助松町は、道路が狭く、高齢者が多いが、現状は住民にとって良くない環境である。方向性として、現実的に 2 車線を 1 車線にできるかという問題もあるが、今は自動車交通量が多く、高齢者がふらつきながら自転車を運転していたりして、運転する側もヒヤヒヤする。全体とした安心できるような方向で進めば良い。
- ・ 北助松駅はローカルな良さがあり、高架化すると風情がない。人口が減少し、高齢者が増加し、商店街が衰退するなかで、鉄道を上げるのか・下げるのか、人を上げるのか・下げるのか、ひとつずつ考えてもらえば、答えが出るのではと思う。50～100 年先ではなく、まずは、10 年後のことに絞って考えてほしい。
- ・ 商店街はアーケードで車が通れないため寂れていくところが多い中で、北助松では商店の前にちょっと駐車できることが利点かなと思っていたが、座長の話のような方法もあるのかと驚いた。
- ・ 学校の立場としては、一方通行になり、車の量が減り、歩行者の安全性が増せば安心できる。まちの活性化になれば、なお良い。ただ、学校としては寄り道について指導する立場である。子供のマナーは引き続き指導していく。
- ・ 駅前の安全確保をまず考える必要がある。マナーはもちろんだが、現状をみると一定の時間帯だが通行量が以前と比較して歩行者・自動車ともかなり多い。踏切の手前に一方通行の交差点があったり、市境が入り組む複雑な状況がある。究極的には、まちの活性化につながっていけばと思うが、まずは安全確保だと思う。
- ・ 学校の立場からは、歩行空間の拡大や自動車交通量の減少は歓迎。車道の廃止は地域として難しいところはあると思うが、車線を減らすことで人の動きが出てくればと思う。ただし、一方通行化については、周辺の交通とあわせてよく考える必要がある。また、人の動きについては、一方が増えれば他方が減少するため、どこを中心に据えるかの戦

略が重要。ほかに、メインストリートと枝の部分もあわせて景観等を作れば、外部からの人の流れも呼び込めるので面白いと思う。

- ・一方通行化は面白いが、必然的に上條～小津の通り（上條小学校前）の交通量が増加する。一方通行化するというバランスを考えた施策ではなく、もっと思い切った施策が必要ではないか。松ノ浜～北助松などある程度のエリアを決めて、エリア内から自動車を排除する、そこで景観を保っていけば面白いまちづくりができるのでは。
- ・難波駅から高石駅と北助松駅の料金は一緒だが、北助松駅と松ノ浜駅は 50 円高くなるので、北助松駅で降車し松ノ浜駅まで歩く方がいる。運賃を北助松駅と松ノ浜駅を同一にすれば、清風南海学園の生徒は高石駅で降車するので、駅前の危険な状態を解消できるのではないかと思う。一方、生徒が北助松駅を利用していることで潤っている商店もあり、商売に関わることなので単純にそういうことを導入してくれという訳にはいかないが。また、他の先生からもあったが、一方通行化することで、上條小学校前の交通量が増えることが想定される。現状、上條校下り交差点に向かって停車している車両の右側から抜いていこうとする自転車と、堺阪南線から右左折して入ってくる交通とよくぶつかりかけていて、北助松駅前よりもよほど危険だと思う。
- ・清風南海学園は、北助松駅から 500m、高石駅から 800m の位置にある。この 300m が利用者の差になると思う。
- ・難波駅からの運賃はご指摘の通りだが、鉄道運賃は距離運賃であり、区間によって異なるため、一概にご指摘の運賃の関係が生じるとは言い切れない。
- ・南海中央線の開通により、自宅周辺の交通量が減ったと感じるが、大規模な事業は時間がかかる。一方通行化や歩道を広げたり、車道を狭めたりは、一番早くできることかなと思う。朝の通勤の時間帯はほとんどが商店街を通過する人や車だと思うが、そうした抜け道として通過する交通を、何らかの対策により防ぐことができると思う。
- ・車を少しでも減らせば歩行者が安心できると感じる。行き場を失った車の交通量がどこにいくのか、また、駅への送迎する車もある。高齢者が増加すれば、歩けない人が駅のほうに移動できない要因になりかねないと感じる。地域を車で回ることが多いが、スクールゾーンで通学時間帯のみの規制をしている例がある。道路整備は時間がかかるため、交通規制により対応するのも一つの方法ではないか。
- ・にぎわい創出について、松山市の事例では、6 年ほどの協議を経ている。単純に道路空間を変えるだけで人が増えるのではなく、その商店街の努力も必要である。一方通行の事例を紹介したが、交通政策で車の流れを変える場合、地域全体の交通政策をあわせて考え、議論する必要があるかと思う。
- ・地域の事故発生状況について、府内の人身事故は約 16,200 件（本年 1 月～8 月末）で前年比 19.3%減。泉大津市だけで見ると同 185 件（前年比 41 件減）。北助松駅周辺では、堺泉北有料道路～上條小、南海中央線～堺阪南線の範囲で同じく本年 8 月末までで人身事故が 11 件（車・自転車 5 件、車・車 2 件、車・歩行者 2 件、車・バイク 2 件）で、自転車が当事者となっている事故が多い。泉大津市全体でも、自転車が当事者の事故が約 40%でやや高いと感じており、警察としても取り組んでいく必要性を感じている。
- ・北助松駅を高架化できないのか。
- ・高架化は道路事業であり、鉄道事業者が主体で行う事業ではない。また、駅前後に道路の高架があり、物理的には難しい。橋上駅舎化は、上下移動が大変だと住民からの声も

ある。高さが 10m を超える高高架という手法もあるが、周辺の日照権や電波障害等別の問題が発生する。

- ・ 駅の前後に道路の高架があり、物理的に鉄道の高架はできない。
- ・ 北助松駅の利用者は 12,566 人（2019 年）で、南海全 100 駅中 23 位と比較的多い。沿線では、利用者が減少している地域もあるが、北助松駅では増加傾向にある。余談となるが、コロナの影響については、鉄道利用者が前年比 35%減少、通勤通学については 16%減少しており、苦戦している状況である。
- ・ 1 回で方向性が決まるわけではないので、あと 3 回色々と議論をしていただいて、一定の方向性が出ればよいと考えている。次回は、本日の意見を踏まえて、まちの将来像や道路空間のビジョンについて整理していきたい。

【6 連絡事項】

- ・ 次回は、10 月下旬頃の開催を予定している。
- ・ 周辺の交通量を把握するため、9 月 17 日頃に交通量調査の実施を予定している。

（以上）