第３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３年３月 12 日（金）午後７時から午後８時
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（欠席） ○助松町自治会　　　　　　　　　：南　正治　　委員（欠席） ○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 ○清風南海学園　　　　　　　　　：藤田　啓一　委員 ○高石高等学校　　　　　　　　　：澤田　正　　委員（欠席） ○小津中学校　　　　　　　　　　：小田　幹雄　委員（欠席） ○上條小学校 PTA　　　　　　　　：梅谷　康洋　委員（欠席） ○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	○泉大津市都市づくり政策課：八木、中村、二俣 ○中央復建コンサルタンツ㈱：山室、富久、山根
会 議 次 第	１　開会 ２　座談会 ・前回の振り返り ・北助松駅周辺地域の将来性、方向性 ３　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の方向性について

【１　開会】

【２　座談会（要約）】

・事務局による「前回の振り返りについて」、「北助松駅周辺の道路空間の方向性について」の説明

（意見交換）

・柳原座長による意見交換の趣旨説明
前回までの座談会をとおして、安全性の確保とにぎわい創出という課題が出てきており、解決するための具体的な事例を示した。人を中心に考える、人が歩ける滞留空間をつくることが考えとしてあるが、それらに対して意見交換を願う。

・道路は、一方通行とする案でもよいと思うが、限られた道路幅のなかで考えてほしい。
・にぎわい創出は、住民と行政いずれがやるのか、人口減少や少子化の中では、道路が憩いの場所になるか疑問がある。
・車道幅が 6m のさつき通りは、過去に停車帯整備の話が出たことがあったが、最終的には路上駐車をしないルールとした。
・一方通行化は、東西を結ぶ道路が少ない中で、今後自動車が減ってくれば実現できるかもしれないが、自動車交通の面から可能なのか。
・商店街については、道路を整備してもシャッター通りは解消しないと思う。
・一方通行化は、地域住民の合意が必要。
・滞留空間の活用については、地域の方が知恵を絞って取組んでいる事例がある。北助松駅周辺でも、地域組織の力で取組んでいければ理想的である。
・一方通行化をして、周辺で変わりになる道路があるのか。通学の際の安全確保で実現が容易な方法は、時間帯での通行止め（7～9 時）ではないか。
・一方通行は、自動車の逃げ道をどうするのかが解決するならよいかもしれないが、商店街としては、現状は道路脇に路上駐車のうえ商店街を利用しているので、一方通行となった場合はつらい面もあり、どのように対応していったらよいかわからない。
・一方通行化により、自動車交通への影響は出る。実現にむけては、社会実験で期間を数か月程度に限って実施し、影響を見ることになると思う。他地域の事例からみても、数年間かけて社会実験的に取組み、影響を観察する必要がある。
・和泉市はつが野では、新しく住宅地ができる中で一方通行など抜け道にされない対策がみられるが、北助松駅周辺は既に市街化されており、難しい面もある。熊取駅周辺の道路では、一時期カラー塗装により車道幅を狭めていたが、後日 2 車線幅に戻っていた。このように、一度やってみて様子をみてもよいのではと思う。
・住宅街等では、通過交通を排除する取組みがよくみられる。北助松駅周辺でも、歩行者が歩きやすい空間にしたうえで、自動車には速度を落としてくださいというメッセージを出すイメージかと思う。
・一方通行化によって、歩行者や自転車との距離がとれ、自動車も速度を落として走行するので、事故が減りそうなので良いと思った。
・交通事故の減少とまちづくりの両方を一緒に実現することを目指しているようだが、目的をもう少ししぼってはどうかと感じた。目的を交通安全に絞るのであれば、道路に大

きく手を加えるのではなく、まずは視覚的な改善などを行い、交通量等の変化等をみながら、次に商店街の活気に繋げていくほうがよいのではないか。
・まずは社会実験として、時間帯通行止めなどから少しずつ始め、地域の理解を深めながら進めていってはどうか。
・交通安全とにぎわい創出という 2 つの目的に対して、上條小学校周辺エリアは特に交通安全、北助松商店街周辺エリアは交通安全とにぎわいの両方が目指されている。
・徐々にやっていくという視点は重要であり、まずは交通安全を考え、車が減れば歩行者中心の空間整備として、段階的に進める方法もあるかと思う。
・通学時の安全確保にむけ、北助松駅改札前の混雑解消や、道路横断、学校までの誘導が第一の懸念事項である。
・にぎわいのあるまちづくりのなかで、一方通行化や車の速度を落とす道路環境整備、歩道拡幅を行う考え方は素晴らしいが、にぎわいと安全確保の両立に向け、どのように取組むのか、わからない。
・駅前の滞留空間があれば、生徒の動きは変わると思うが、自動車の多い朝の時間帯を一方通行化した場合、自動車の動きがどう変わるかは分からない。
・安全対策において、交差点での弁柄色舗装は、交通規制ではないので道路管理者の許可が必要だが、視覚効果が非常に高いことから、事故の多い交差点で整備を進めている。
・泉大津市では、道路が細い昔からの住宅地において、事故の多い交差点がみられる。先日は、我孫子で弁柄色舗装を導入したところである。道路全域で弁柄色塗装を行うのではなく、交差点等の一部でも取入れていただければありがたい。
・交通規制は、便利になる方も不便になる方もいる。通行禁止は、必要に応じて通行許可が出せるが、一方通行は、逆行の許可が出せないため、人によっては迂回が必要になる。
・既成市街地での交通規制導入は、住民意見が大事であり、他の地域でも住民総意の要望書の提出を受けて、規制変更の手続きを踏む事例がある。住民要望や道路管理者の意見を踏まえ、規制変更を検討する。
・取組みを進めるには、地域の合意が必要であり、地域と現状認識を擦り合わせながら進めないと難しい。この座談会では、課題等が共有できたので、今回方向性を提示した。
・通学時の安全確保を主目的とするならば、子ども専用道路の整備が最善策ではないか。大阪市では、小学校の脇にある国道を安全に横断するため、児童専用の地下道を整備した例があると聞く。北助松駅周辺では、生徒専用道路を周辺の 4 校共同で整備したら解決するのではないか。
・商店街では、シャッターの閉まった店舗が約 3 割あるが、今回提示された取組みで解消するとは思えない。
・専用道路の整備は、多大な費用を要するので、実現性を考えた判断が必要である。
・今回提示された取組みの実現にはどの程度の時間がかかるのか。
・実現に向けては、交通量調査等が必要となる。例えば、泉大津駅前で一方通行の時間規制を 7～20 時から 7～21 時に延伸する際に 1 年程度を要した。弁柄色舗装のみであれば比較的短期間でできる。泉大津市内において、社会実験で一時的な規制を導入した経験がなく、わからない。
・シャッター通りの解消は、行政でなく商売人・地主・家主がやることである。一方通行はやってみてもよいが、交通安全には直接つながらないのではないか。

・交通安全は、自動車交通量の減少と交通速度の低下が重要。事故がゼロになるわけではないが、一方通行化により、交通量は減少し、ハンプなどのデバイスで自動車の速度を低下させ、危険性を減らすという視点が重要かと思う。
・歩車分離が重要なので、子ども専用道路を作ればよい。ハンプは自動車の通行に具合が悪い。
・さつき通りで、北助松駅を高架化する将来像が掲示されているが、この検討は進んでいるのか。
・その掲示物は、市の計画ではなく、地域として考えたひとつの案であり、市では非現実的と考えている。
・北助松駅周辺地区市民まちづくり会議の一つの案としてとりまとめ、8千名の署名とともに市に提出したものである。

【３　連絡事項】

・「泉大津市総合交通戦略」を今年度策定する予定であったが、新型コロナウイルス感染症をうけスケジュールを変更している。
・引き続き検討し、来年度にとりまとめる予定としている。
・本座談会の内容は、泉大津市総合交通戦略策定協議会に報告し、その結果を第4回座談会（5月頃）で報告したい。次年度にメンバーが交代する場合は、適宜対応させていただく。引き続きの協力を願う。

以上