

国道41号 黒川・萩野地区道づくりワークショップ

「手渡しバトン」による道路空間整備への試み

中部地方整備局 名古屋国道事務所 環境整備課 矢口 謙史

1、はじめに

社会資本整備の発展が、量的拡大から質的充実の整備へと転換しつつある中、今後はこれまで以上に多面的な視点が求められている。

道路整備においても、従来行ってきた画一的な整備から、利用者のニーズを把握したうえで、整備効果が最大限に発揮されるように取り組んでいくことが重要な要素となっている。

本稿は、現道管理分野における新たな取組として、住民参加のワークショップを導入し地域住民とともに検討した道路空間の再構築プランと、その取組内容について報告するものである。

2、目的

名古屋国道事務所では、市内のインフラ確保に併せて、都市景観及び災害時における路上安全性の向上などを図るため、電線類の地中化と歩道の再整備を目的とした電線共同溝整備をすすめている。

このうち、一般国道41号の黒川・萩野地区については、平成14年度から3ヶ年度にわたって電線共同溝整備を行う対象区間である。



図 - 1 位置図

国道41号 黒川・萩野地区道づくりワークショップ(以下、「本WS」という)は、当該地区での電線共同溝整備にあたって、道路ユーザーの中でも、とくに沿道に生活拠点をかまえ歩道を頻繁に利用される地元の方に着目し、歩道利用者の視点による道路空間の再構築プランとして、

すみやかに対応可能な歩道部の整備計画案

利用者にとって使い勝手の良い歩行空間を演出するために、地域住民の方とともに歩道計画を検討する。

車線運用を考えた道路空間の将来像

道路空間全体について、車社会にとって有益だけでなく人にとっても優しいバリアフリーな空間とするために、幅広い意見やアイデアを収集する。

上記2点を検討するためにスタートした住民参加型事業である。

3、概 要

本WSは、国道41号黒川・萩野地区に隣接する4学区16町(3,550名)から選出された地域住民32名を中心に、道路空間(歩道・車道部)の再構築プランを検討したものである。この際、事務所職員は、各班にファシリテーターとして付き添い、参加者からの疑問に対する説明や技術的意見をもって本WSを補完した。

なお、名古屋市は、地元精通した行政の代表としてオブザバ参加した。

また、本WSは全8回開催したが、歩道計画検討時期には月1回のペースで実施しており、次回日時と場所(主に、地元集会所等の公共施設を利用)の設定については、各回開催時に参加者と相談して決定した。

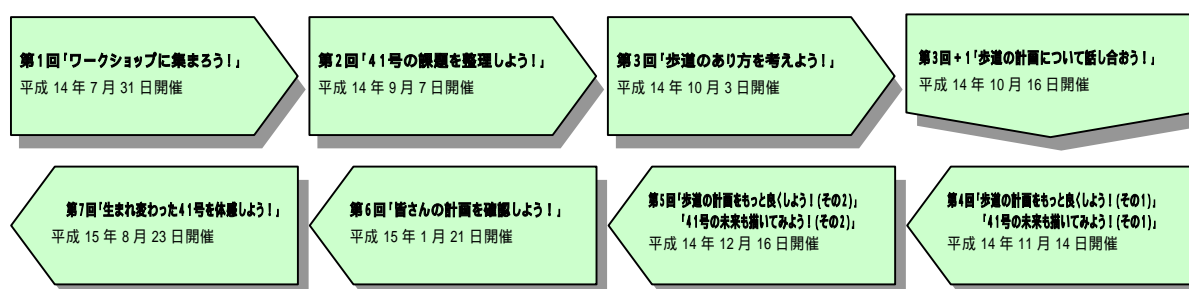


図 - 2 スケジュールフロー

4、ユニークな試み

住民参加型事業を展開する上では、参加への賛同や積極的な参加を促すために、当該事業に対する興味や好奇心を十分に引き出すことが重要である。

本WSでは、この対策として、各段階で下記のとおりユニークな試みを実施した。

4.1、試み その1: プレ・ワークショップの実施

本WSの第1回では、参加者自身がワークショップ作業を実際に体験していただく「プレ・ワークショップ」を実施した。

これは、“私たちの41号周辺生活マップをつくろう”をテーマに、参加者を4グループに分けて日頃感じたことをとりまとめ、それぞれを発表するというワークショップの基本的作業を行ったものであるが、このプレ・ワークショップの実施によって、“ワークショップとは何か”を容易に理解していただいたと考えている。

4.2、試み その2: 街角インタビュー

本WSの第2回において現地調査を行う際、参加者自身が、往来の歩行者や近所の商店に飛び込み41号の問題点や課題を聞き出す「街角インタビュー」を実施した。

参加者自身が、一般の方に直接問うことによって、多様な考え方があるということを認識していただくために大変有効であったとともに、インタビューを行うことで、一般の方にも本WSの実施を知っていただく良い機会となった。



写真 - 1 街角インタビューの様子

4.3、試み その3:歩道空間の立体模型

本WSの第3回では、「立体模型」を用いて歩道計画案の検討を実施した。

立体模型は、三次元な創造力を刺激し、空間のスケール感を持ちにくい方にとっては、効果的なツールとなる。

本WSでは、ボードにテープで貼るか鋏で刺すだけの簡易な立体模型を採用し、自歩道の分離方法や植栽帯の設置位置などの検討に活用した。



写真 - 2 立体模型によるデザイン案

4.4、試み その4:五感に訴えるツールを活用したデザイン検討

本WSの第4回では、各道路施設のCGフォトモンタージュの作成や会場に持込んだブロックの実物を手にとって体感してもらうなど、参加者に完成後のイメージをつかんでいただいたうえで採用案を選定した。

各道路施設の色・形に関するデザインは、参加者に対して言葉で説明するよりも、視覚的なイメージをつかんでいただく方が理解を得やすく効果的であった。

表 - 3 舗装パターン3案の提案例

第1案	第2案	第3案
		
規則正しい模様	規則正しく動きのある模様	無作為の自然な模様

4.5、試み その5:歩道照明の実証実験～歩光空間 R41・10 ルクス体験 ～

歩道照明については、議論よりも実証との考えに先立ち、実際の歩道空間に3パターンの照明を設置し、夜間に歩いていただく「実証実験」を行って計画検討した。

歩道照明の明るさを理解するためには非常に効果的であったが、とくに本WSでは、ユニバーサルデザインを目指した道路空間を形成するために必要な照度10lx(「道路の移動円滑化ガイドライン」第10章参考)の照明も設置し、その明るさを体感していただいた。



写真 - 3 歩道照明実証実験の様子

4.6、試み その6:歩道空間整備後の事後評価

本WSの第7回では、歩道部の整備計画案が、“現地でどのように生かされたか”を検証する「事後評価」を行った。

本WSによる検討内容のほか、支道と歩道の段差解消や工事看板などの工夫した事項についてチェックリストにとりまとめ、実際に出来上がった歩道を歩いて評価していただいた。

参加者の方が、本WSを通して話し合えた内容を直接見て確認できた点や、多様な考え方をまとめることの難しさを改めて実感していただいたという点で、大変有意義であったと考えている。



写真 - 4 段差確認状況の様子

5、新たな取組から新たな展開の誕生へ

対象地区である黒川・萩野地区では、本WSの取組みをきっかけとして新たな展開が生まれようとしている。

まちづくり事業の一環として、本WSメンバーの1人から、41号の清掃活動を継続的に行っていきたいとの申し入れがあり、8月30日に地域住民を中心とした100名規模の清掃活動を実施した。

このほか、植栽の手入れについても同様の申し入れがあり、本WSの取組みをきっかけとしたボランティアサポートの芽がまさに息吹き始めようとしている。

6、評 価

本WSは、電線共同溝工事の事業進捗にあわせて検討する必要があることから、結果として、

道路施設のデザイン検討等は、円滑な議事進行のために選択肢提示型(3案による比較)の議題提案とせざるを得なかったこと。

再構築プランについて、すみやかに対応可能な歩道部の整備案(短期整備計画)と車線運用を考えた道路空間の将来像(長期整備計画)に区分して目標設定したことを理解していただくために多くの労力を要したこと。

などの反省材料が挙げられるが、地域の合意形成を抜きにした事業遂行は困難であり、立止まって振返ったり、時には後戻りすることも必要であったと考えている。

7、おわりに

現在、黒川・萩野地区では、本WS検討内容を反映した工事をすすめているが、本WSをとおして培われた「住民との対話」の成果であると考えており、萩野地区以北の整備においても同様に役立てていく所存である。

今回の報告が、今後の現道管理分野での整備に微力ながらも役立てば幸いである。