

ワークショップを活用した現道再整備計画検討

廣瀬 昌俊・赤坂 正人

中部地方整備局 飯田国道事務所 調査設計課 (〒 395-0024 長野県飯田市東栄町 3350)

平成20年3月に飯田市山本地区内の三遠南信自動車道^{いいたか}(飯喬道路)飯田山本ICに接続するアクセス道路を供用した。本検討区間はアクセス道路と並行する国道153号(1.7km)であり、平成20年度には道路整備した後、市道として引き渡す予定である。本報告は日交通量が1万3千台からおよそ千台になることから、地域に密接した道路整備について地元住民の意見を取り入れることを目的としてワークショップを行った事例について報告するものである。

キーワード ワークショップ 現道再整備 地域住民 検討委員会

1. はじめに

一般国道153号は名古屋から塩尻市へ至る延長約210kmの路線で、東海地域と南信地域を結ぶ主要幹線道路である。このうち、飯田市山本から同市北方にかけての区間(以下「検討区間」)は、飯田市南部に位置し、飯田市街地の外郭を形成する飯田バイパスへの南側からの接続区間にあたり、飯田市街地への南側進入区間ともいえる。この区間は、一般国道153号の広域幹線道路機能に加え、緊急輸送路に位置づけられているとともに、平行する中央自動車道が恵那山トンネルで危険物積載車を通行禁止又は制限していることから、名古屋から飯田への危険物輸送ルートとしても利用されるなど交通の要衝区間となっている。

一方、この区間は、古くから三州街道として利用され、

現在もその街道筋を活用していることから、沿線には民家や商店が多く連なっている。また、当該区間は、昭和43年の飯田国道事務所開設以前に改築された古い区間にあたり、南側の春日バイパス区間(W=15m:2車線)と北側の飯田バイパス区間(W=25m:4車線)の改良済み区間に挟まれた幅員狭小区間(W=8.5~9m程度:2車線)となっている。そのため、朝夕の通勤時や近くには観光地も多いことから休日観光交通による交通渋滞が慢性化する交通隘路区間となっている。また、山本小学校の通学路に指定されているが、車道幅員が狭隘で十分な歩道も確保されていない状態である。

そこで、機能が変化する本検討区間を対象に、道路利用に向けた新たな計画をワークショップ方式を活用し、住民参画により策定し、利用者の視点からの意見を反映した詳細設計を実施した。

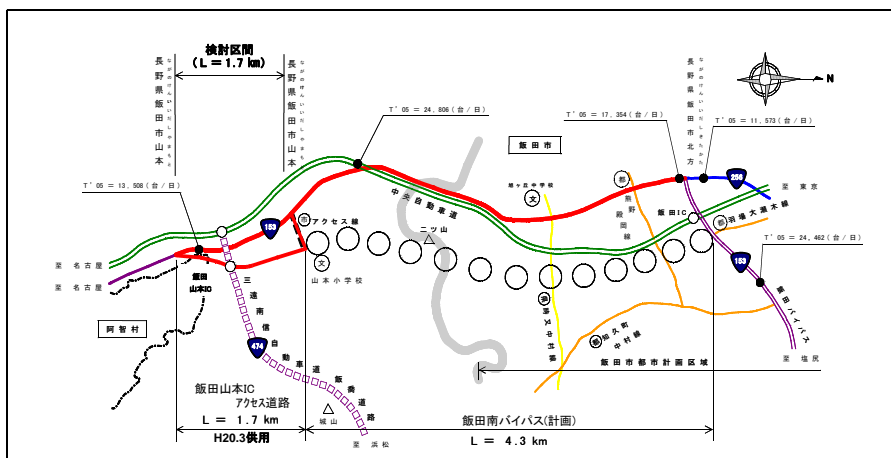


図-1 位置図



図-4 現地視察



図-5 ワークショップ会場の様子

(3) 内容

a) 第1回

これまでの経緯や地域の現況、平成19年3月に実施された国道153号の利用状況や整備の方向性、課題に関するアンケート調査結果の確認。

現道の将来交通量について、資料説明をしたが、実感がわかないとの意見が出されたため同様な整備がされた事例として、国道19号上松バイパスの旧国道区間の視察を決定した。

b) 現地視察

バイパス整備に伴い旧国道区間を整備した事例として、国道19号上松町の視察(図-4)。

上松町職員より、上松バイパスの事業経緯、旧国道区間の整備経緯及び整備後の状況等について説明を受けた

(車線幅を3.5m→2.75m、歩道を新設)。歩道の車道を区別する縁石のタイプは、沿道居住者個別に希望を聴取しており、結果的に切下げ型が多く採用されていた。

c) 第2回

道路整備方針を検討するにあたっての前提条件、基本的な予備知識や、整備事例などの説明を行い、全体での質疑応答・意見交換会の実施により、全体の構想の他、

表-1 要望事項

要望事項	内 容
全 体	車道と歩道はフラットで、車道と歩道の区別が出来るように 境界ブロックはやめてほしい(フラット型の縁石)
歩 道	現在より広く、両側に設置し、歩道のない箇所は確保するように
構 造	自転車や電動車いすが安心して通行出来るように
道 路	中央線を引かない方がよい 大型車がすれ違える幅は必要 全線30km/h規制にできないか
合 流 部	案内標識で通過交通を抑制、通学路の安全確保 道路構造、標識の工夫をしてほしい
維 持	雪で歩道が埋まらないように 排水がたまらないように
商店の活用	活性化のため現道に車を通し、商店街は歩道の幅を広くしてほしい 駐車禁止などの沿道利用の妨げになる規制はしないでほしい

細部の疑問点について意見交換が行われた。

d) 第3回

ワークショップ形式で「一言でいうと、どんな道路にしたいですか」など、整備計画における希望や懸念事項についての話し合いを実施。

委員会で「安全・安心、広い歩道のある道路、生活に使いやすい道路」をキーワードとし、方針について確認しあった。

ワークショップを活用したことにより、多方面について参加者の様々な意見を平等かつ合理的にまとめることが出来た。これまでの討議の内容を踏まえ、ふさわしいと思う道路の幅員構成について投票を行った結果、現況のまま、両側に歩道を整備、片側のみ歩道を整備、両側歩道無しの各案の中から、両側に歩道を整備する案が選ばれた。今後、この案をもとに整備計画を作成していくことを確認しあった。

e) 第4回

ワークショップ形式で「車道と歩道の幅員構成」や「道路施設」など、整備計画内容についての話し合いを実施し(図-5)、その結果をまとめた(表-1)。

f) 第5回

これまで話し合った整備計画内容を基に作成した整備計画(案)について説明。

3. 成果と課題

今回のワークショップを実施し、図-6に示す幅員構成について地域の声を反映し、設計する事が出来た。なお、幅員構成の検討区間を3つに区切り、次のとおり整理した。

区間①については既に幅員が広く整備済みであったため現況のままとした。区間②及び③については伊那谷道中等の観光施設への大型交通が多い区間であるため車道の幅員確保を優先。区間④については、区間内にバス停がある事や、商業施設がある事、高校生の通学ルートになっている事等から、歩道の幅員確保を優先。また、本ワークショップの目玉として、参加者にワークショップの評価を付けてもらった。主催者への評価をしてもらうのではなく、会議内容そのものを評価する事により参加

