

# 地域住民へのアンケート調査に基づく歩行空間の バリアフリー化工事について

片岡 浩史

四国地方整備局 香川河川国道事務所 高松国道維持出張所  
(〒761-8025 香川県高松市鬼無町山口 704 番地 1)

◆地域住民や通行者の方々に、歩道に対する意識調査として「歩行空間に関するアンケート調査」を行い、道路利用者の意識に沿った歩行空間を確保するバリアフリー化工事を行った。

キーワード 社会情勢と道路利用者の声，目で見て分かる設問と是非，民意の事業

## 1. はじめに

本件は、四国の玄関である香川県高松市の市街地中心部を走る国道(国道11号及び30号)、通称「高松中央通り」と呼ばれている区間の歩道バリアフリー化工事での合意形成の事例である。

「高松中央通り」は、昭和61年に「香川高松のシンボルロードとなる道路環境」「道路と沿道が一体となったバランスのとれた都市景観」の整備を進めるクリエイティブロード事業「クリエイティブ高松・中央通りプロムナード計画」が策定され、この計画に基づき、平成2年2月に歩道再整備が完成。

沿道周辺には官公庁・医療施設・福祉施設・文化施設・商店街・公園・学校などが数多く存在し、中央分離帯にはクスノキ(街路樹)が植わり、その景観は「日本の道100選」「新・日本街路樹100景」「都市景観百選」に選ばれるなど、香川県の顔、高松市のシンボルとして広く県民に親しまれている。

本件工事区間の歩道は、通行幅員3m・横断勾配2%・歩道面をレンガブロックにより供用されていたが、完成後17年(h18当時)を経過し、レンガブロックのガタツキや段差・水溜まりの発生等、その劣化損傷が激しく、修繕を要する状況であった。



図-1 位置・平面図



写真-1 道路景観

また、当該地区は官公庁や医療福祉施設・文化施設・商店街等を有し、公共交通が発達した地区であることから、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（通称：交通バリアフリー法）」及び「高松市交通バリアフリー特定事業計画」の主旨に基づき、バリアフリー化工事を実施することとした。

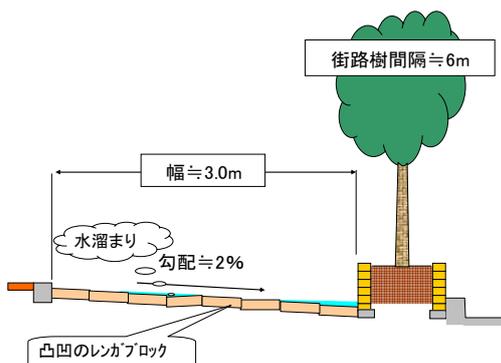


図-2 現況断面図



写真-2 劣化損傷

## 2. アンケート調査を実施するに至った経緯

### (1) 社会情勢と道路利用者の声

工事前の歩道状況は、通勤通学のピーク時には飽和状態にある上、自転車の通行割合が高いことから、歩道上での接触事故の危険性が非常に高かった。また、香川県の自転車関連事故率は、不名誉な全国1位（H19：216.53件/10万人）であり、その事故件数の約6割は高松市で発生しており、自転車・歩行者の通行分離等、歩道通行環境の改善が喫緊の課題とされ、当該地区は「自転車通行環境の整備モデル地区（H20.1.17）」に指定された。

このような状況の中、本件区間は、平成20年3月に詳細設計付きのバリアフリー化工事（国債）として発注され、工事内容は、横断勾配を2%→1%、レンガブロックのガタツキや段差・水溜まりを解消する透水性歩道舗装、縁石段差のユニバーサル統一を行う一般的なバリアフリー化工事であった。

詳細な現地調査設計の終了後、地域住民の方々に、工事の主旨説明及び工事期間中に発生する不便等に関する事前説明並びに協力依頼等を一軒一軒訪問して行った。その際に地域住民の方（道路利用者）から、「歩道の花壇は除けられないのか」などの意見をいただいた。



写真-3 通行状況

### (2) 立案（設計の見直し）と検証

「当該地区の通行状況」「社会的問題化している通行環境に対する改善」「道路利用者からの花壇不要の意見」を総合的に考慮した結果、その解決策として、花壇を撤去（空間拡張）し、その空間を自転車通行帯・歩行者通行帯に二分することが、有効手段の1つであると考えた。なお当該地区の北側において、自転車・歩行者の通行分離施策として実施された「社会実験」から、通行分離には、歩道中央部に柵等の分離施設を設けた、概ね4mの歩道幅員（自転車：約2m・歩行者：約2m）が必要であることが分かっていた。これらの状況・情勢・意見を設計に反映させる立案（設計の見直し）を行うこととした。

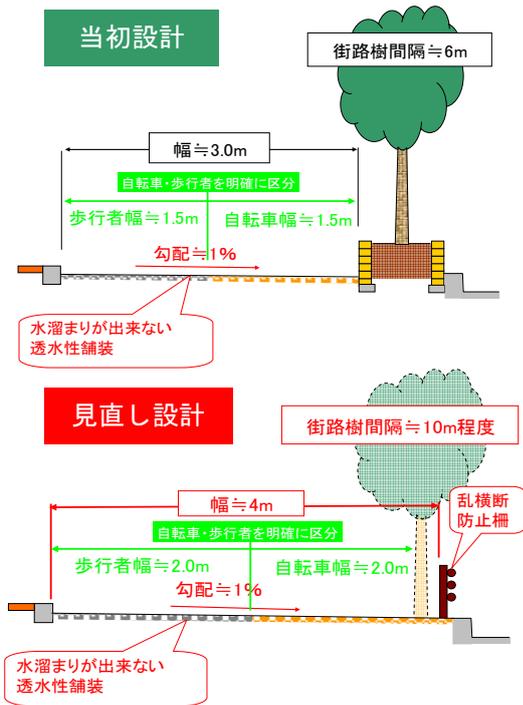


図-3 設計の見直し（立案）

なお、車道部への自転車交通の転換という、自転車と歩行者の分離対策をとることは、当路線の車道交通量が多いことから困難であった。また沿道には多くの企業・店舗があり、自転車の通行形態は、その殆どが歩道からの自由な出入りがされていることから、通行形態を大幅に変化させることは、自転車利用者に不便感を与えることとなる。この不便感は「分離通行の否定」へと繋がり、結果として通行の安全性向上が果たせなくなることを憂慮し、歩道を二分した通行分離としたことを補足する。

立案にあたっては、本件区間（高松中央通り）が、道路景観・都市景観への配慮から、花壇にカンツバ（低木）・シデコブシ（中高木）が植栽され、開花期には花が咲き彩り、地域住民に長きに渡って親しまれていること、また花壇不要を声にした方が僅かなことや、昨今の公共事業を取り巻く環境が厳しい情勢にあることから、新たに立案した歩道形態が地域住民に受け入れてもらえるかを検証するため、アンケート調査により、その是非を問うこととした。

なお、現況の街路樹は照明柱などの地上機器と相

まみえ、市道交差点や車輛出入口口では、視野を阻害していたことより、街路樹間隔の変更（配植変更）は、視距改善も兼ね考慮した事柄である。



写真-4 街路樹の状況

### 3. アンケート調査の実施

#### (1) 調査内容

アンケートは歩道通行環境の改善に対する歩行空間の拡張の是非を目的に実施した。また調査にあたっては、「歩道上の接触事故等の実態」「通行時の危険認識の有無」「見直された設計の是非」に問いを絞るとともに、具体の完成イメージ写真により「目で見て分かるもの」に対し是非を問うこととした。

図-4 アンケート用紙

## (2) 調査対象

アンケートは、信憑性を高めるため、「居住生活や職場環境に密接な道路利用者（直接国道に接する沿道の方）」「密接ではないが近隣地域の道路利用者(国道より1つ外側街路の地区の方)」「通行のみの道路利用者（通行している方）」を対象に実施した。

表-1 調査数

アンケート対象	調査数
沿道住民	1,400
学校・市役所・新聞社等	1,657
通行者（街頭アンケート）	181
合計	3,238



図-5 調査範囲

## (3) 調査方法

工事発注後の調査であることから短期間での集約を考え、図-5の着色区域の方には、返信ハガキにより回答して頂く方法を、その他学校やマスコミの方にはアンケート用紙に直接書き込んで頂く方法をとった。また「通行のみの道路利用者」の方には街頭アンケートにより回答していただいた。さらに、学校（通学者）には、交通安全の啓発も兼ね、景観・環境・交通安全に関する社会授業の一環として協力をしていただいた。このほか、関係各機関（香川県・香川県警・高松市）にはアンケート調査に先立って、

調査に至った経緯及び、調査結果によっては歩道形態を変更（花壇撤去・歩行空間拡張）することとなる旨を説明するとともに、知事・市長にもご意見を頂けるようお願いした。

これら、アンケート作成・調査・意見収集など全ての行動は、別途業務委託することなく、職員（直営）により短期間で行うことができた。

表-2 意見発生からの流れ

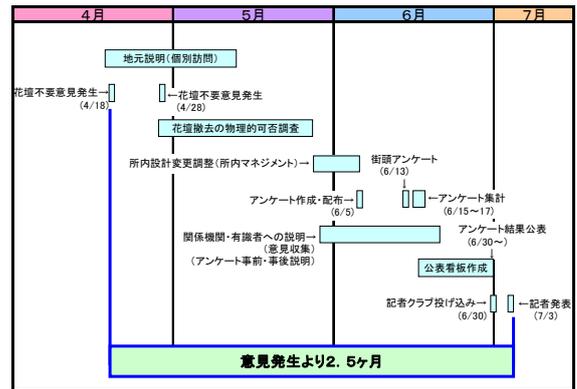


写真-5 職員による街頭アンケート状況

## 4. 有識者・関係機関の意見

有識者として、香川大学の先生に意見を伺ったところ、都市計画などが専門の土井教授からは「プロムナード事業として歩道整備した頃は、歩行者が交通の中心であったが、現在は自転車交通が主流であり、歩行空間の拡張は必要」との意見を、環境緑化などが専門の増田教授からは「街路樹が減るのは寂しいが、現状は地下CABの存在や街路樹間隔が狭

く生育環境が悪い」「街路樹として樹形よく生育させるには植え直しをすべき」「現状の花壇より、歩道と同一面の植栽・透水性舗装は街路樹にとって良い」という意見を頂いた。また、交通管理者の香川県警からは「現状の歩道交通量を考慮すれば、歩行空間拡張は安全性向上に大きく寄与する」という意見を、高松市の大西市長からは「交通安全上、花壇撤去は仕方がない。しかし緑の連続性も大事であり、街路樹は最大限植えて欲しい」との意見を頂いた。

### 5. アンケート調査の結果等

調査の結果、1606名の方より回答をいただき、「接触経験がある」又は「接触しそうになった」が約8割を占め、歩道の通行環境改善の必要性が再認識された。また「歩行空間の拡張(3m→4m)は妥当」が約9割を占め、見直しされた設計(立案)に、多くの方の支持をいただいた。

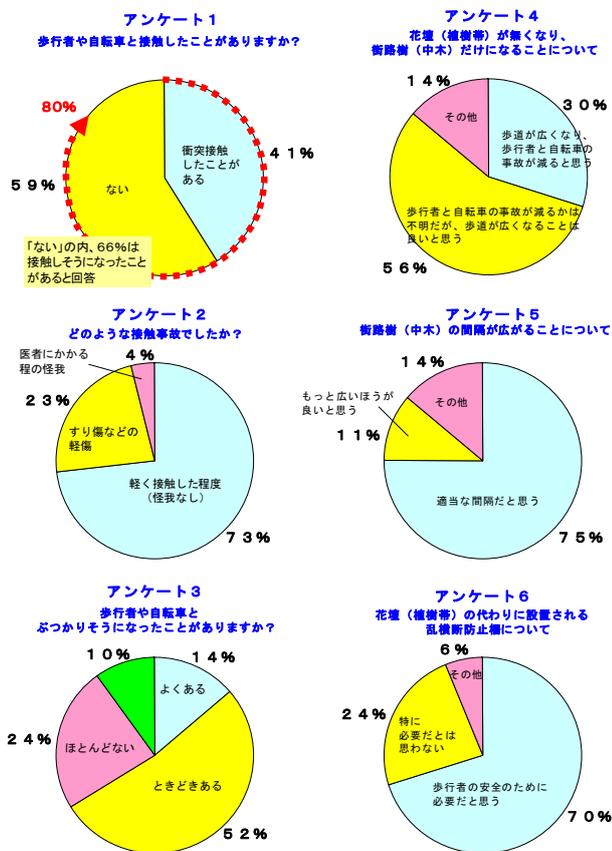


図-6 アンケート結果

表-3 アンケートに書かれた自由意見

否定的な意見 (○だから工事に反対)	肯定的な意見 (○だから工事に賛成)
●事故があるのはマナーの問題。	●工事とマナー向上と広報(分離通行)の徹底を。
●緑・木陰が減るのはイヤ。	●樹木は公園などの整備で増やすべき。
●地球環境に良くない。	●景観が良くなる。
●景観が悪くなる。	●花壇にゴミが投げ込まれなくなる。
●街路樹の樹部分は通行しないから広くなる感覚はない。	●安全のために、是非とも防護柵を。
●防護柵機能は花壇の方が期待できる。	●花壇に要す費用(草抜き等)がなくなり、コスト削減される。
●工事すること自体がムダ。	

### 6. アンケート意見からの発展(コスト削減)

アンケートに書かれた意見は、表-3に示すとおり否定・肯定の両意見が存在する。このような意見のなか、否定的な意見にも「参考となる意見」が存在することを忘れてはならない。

今回のアンケートに書かれた「街路樹の樹部分は通行しないから広くなる感覚はない」との否定的意見を参考に、街路樹の根元部に使用する街路樹柵蓋(ツリーサークル)に、歩道舗装と同一材料を使用することで路面と同一色とし、視覚的な狭小部分を無くし、歩道利用者が歩道幅員を有効に使用できるよう、工夫を施すことが出来た。この結果、類似の市販品に比べ2万円/枚ほど安価とすることができた。

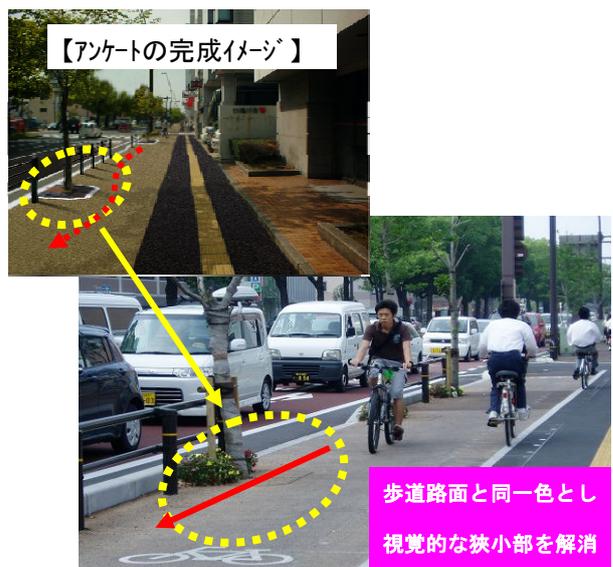


写真-6 コスト削減事例(ツリーサークル)

## 7. アンケート調査結果の公表

調査の対象者が、沿道や通行する方などであったことから、その結果公表にあたっては、工事区間内の6箇所（上り下りの各3箇所）に、立て看板形式により広く周知を行った。



【看板を作成し歩道に設置】

写真-7 結果公表状況

## 8. 今回の総括

今回の一連の行動を図で表現すると、図-7となる。これは、「発信された意見・要望（声）」を受信し、「声と情勢を組み合わせ行政が立案」し、アンケートという手法を用いて「是非を問い・返事をいただく」、そして「結果公表（結果を返す）」という、対話形式による合意形成である。

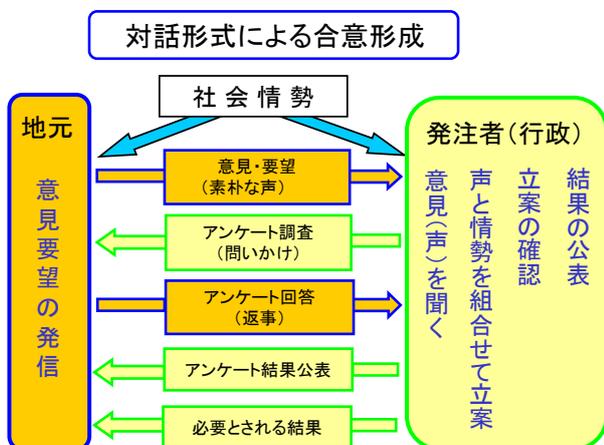


図-7 今回の流れ（模式図）

これにより工事期間中も、地域の方々のご理解とご協力を頂き、トラブルもなく工事が完成した。完成後の歩道通行状態は、歩行者と自転車が混在してはいるが、歩行空間に余裕が発生し安全性も向上しており、地元の方より「歩道が広がって良かった」「スッキリした歩道になって綺麗になった」などの声をいただき、今後は分離柵設置など、適切な「分離通行への誘導対策」を残すだけとなった。



写真-8 完成写真

## 9. 今後の課題

今回は、通行環境が社会的問題となっている状況や詳細設計付き工事として発注されていたことから、工事発注後に寄せられた意見を契機に、道路利用者に賛同(合意)して頂ける事業を行うことができた。

今後の事業の実施、特に供用済みの道路の改修にあたっては、公共事業に対する「厳しい目」が向けられていることから、「利用者の声を聞く耳」及び「民意に添った事業を行う意志（姿勢）」「フィードバックすることを恐れない事業の再検討（見直し）」を行う体制の充実、さらに「計画段階での合意形成」が重要である。