



JR 北信太駅周辺地区 施設整備検討部会（第2回）



第1回施設整備検討部会での主な意見とその対応	1
1. 駅前の安全対策の考え方（案）	2
2. 通過交通の抑制（案）	4
3. 駅前広場の施設配置（案）	6
4. 地域資源の活用イメージ（案）	8

令和元年 11 月 15 日

和泉市都市デザイン部道路河川室

株式会社 日本海コンサルタント

■第1回施設整備検討部会（9/3開催）での主な意見とその対応

項 目	主な意見	対応（第2回資料に掲載した内容）
① 日常感じていること	<p>◎土地利用について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前にスーパーや派出所が欲しい。 ・ メイン通りが変わると今の商店街が心配。 ・ 古墳周辺に賑わい施設があるとよい。 ・ 駅周辺整備による治安の悪化など心配がある。 <p>◎施設整備について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 自由通路はバリアフリー化が必要。地下通路は暗い。 ・ 駅利用者の雨対策が必要。 	<p>⇒イメージ図に最寄品店舗、派出所を記載。(p8)</p> <p>⇒通過交通の抑制による安全確保を検討。(p2~5)</p> <p>⇒イメージ図に古墳周辺の賑わい創出を記載。(p8)</p> <p>⇒駅前への派出所設置を記載。(p8)</p> <p>⇒駅前広場の施設配置図に記載。(p6)</p> <p>⇒駅前広場にシェルターを記載。(p6)</p>
② 交通について	<p>◎一方通行について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一方通行には賛成・反対の意見がある。 ・ 一方通行の場合、町内道路を通行される恐れがある。 ・ 一方通行により、裏道に回る車が出る恐れがある。 ・ 一方通行は時間帯規制も考えられる。 <p>◎その他の安全対策について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 速度制限など速度を抑制する方法が必要である。 ・ 店舗前など路上駐車が迷惑である。 ・ 踏切付近がネックである。通学路としては危険。 ・ 自転車の違法駐輪が多くなっている。 <p>◎駅西側の整備について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅西側に車の回転スペースがほしい。 <p>◎駅前の景観について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 駅前は電柱をなくす方がよい。 	<p>★第2回の主要な議題です。</p> <p>⇒一方通行については、改めて安全な交通量について考え方を共有(p2)した上で、考えられる対応策を整理し、<u>一方通行も含めた総合的な安全対策を2案提案</u>。(p4.5)</p> <p>⇒その他の安全対策について上記と合わせ提案。その中で、<u>裏通りの通過交通の抑制、駐停車禁止や踏切交差点の交通量の減少</u>などについても記載。(p4.5)</p> <p>⇒違法駐輪に対しては、東西において駐輪場の整備で対応。</p> <p>⇒通過交通の抑制案において、「<u>駅西口の歩行者空間・駐輪施設等の検討</u>」を記載(p4.5)</p> <p>⇒イメージ図に無電柱化について記載。(p8)</p>
③ 地域資源について	<p>◎施設整備について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公園が不足。古墳周辺への公園の設置。 ・ 葛葉稻荷神社への参道整備。鳥居は保全したい。参道としての統一感が欲しい。 ・ リアーナは駅前にあった方が、お客が増えるのでは。 <p>◎地域活性化について</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 聖神社、古墳、祭りの活用。 	<p>※第3回に整備の具体的なイメージを提案予定。</p> <p>⇒イメージ図に古墳周辺の整備について記載。(p8)</p> <p>⇒イメージ図に参道整備について記載。(p8)、通過交通の抑制案においても記載。(p4.5)</p> <p>⇒イメージ図に観光振興に資する施設を記載。(p8)</p> <p>※第3回に地域活性化のイメージを提案予定。</p> <p>⇒駅前広場計画において、だんじり動線に対応。(p6.7)</p>

1. 駅前の安全対策の考え方（案）

- 「安全・安心な生活環境の実現」の目標を具体的な数値目標（安全な交通量=500~1,000台/日）に置き換え、そのための対策案を検討する必要があります。
- 駅前広場の接続道路の「一方通行化」や「広場と接続道路の分断」により「交通量」を抑制するとともに、ゾーン30規制や歩行空間の明示による安全対策が有効と考えられます。

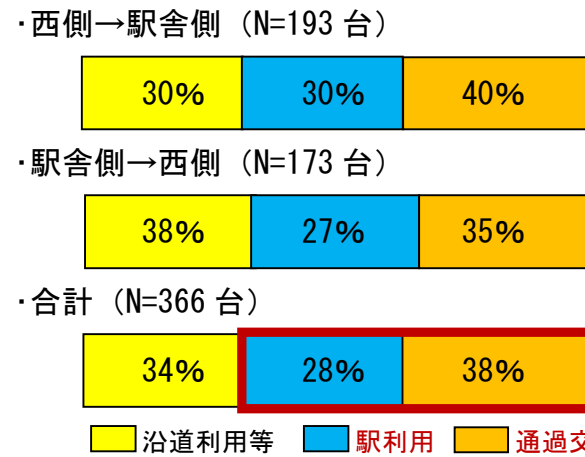
現状を踏まえた安全対策の考え方（目標）

- 交通量が最も多いのは、駅舎直近部の市道：1,932台/12h（ピーク時間帯366台/2h）となっています。
- 内訳をみると、A沿道利用等(30%)：B駅利用(30%)：C通過交通(約40%)となっており、「安全安心な生活環境の実現」のためには、Aの利便性を確保しつつBとCの抑制を図ることが課題となります。

■ 駅周辺の現在の交通量



□ 太町18号線の交通内訳（動画観測による実測）



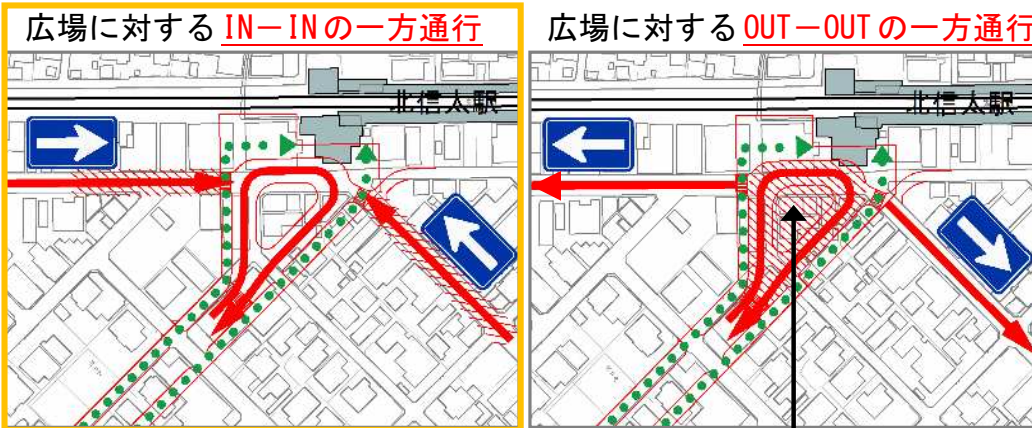
- 駅直近部において歩行者(2,400人/12h)と車両(1,900台/12h)の交錯が生じ、大変危険な状況であり、通過交通の抑制が課題となります。
- 交通量について、一般的に安全とされる500~1,000台/日（ピーク時間帯で約100~200台/2h）を目標値とすることが考えられます。



★ 目標交通量の参考イメージ：太町10号線の交通量(94台/2h)

考えられる対応策（案）

- 広場接続道路の一方通行化により「交通量」を抑制
 - ・ 現交通量の50%程度の削減効果 ⇒ 180台/2h(目標値の達成)
- 広場と接続道路の分断化により「交通量」を抑制
 - ・ 現交通量の70%程度の削減効果 ⇒ 110台/2h(目標値の達成)



・ OUT-OUTの一方通行化(右図)の場合、歩行者横断時に車両滞留が発生し、駅前広場が機能しない可能性があります。従って、**広場に対してIN-IN方向とすることを基本**として考えます。

- ゾーン30規制により「車両速度」を抑制
 - ・ 現状で時間帯規制が守られていないことから、ゾーン30規制も守られない可能性があります。従って、速度規制+視覚的効果が考えられます。



狭さくイメージ

・ ゾーン30の路面表示のほか、速度抑制のための視覚的効果として、狭さくやカラー舗装の採用が考えられます。

- 「歩行空間」を明示
 - ・ 現状では歩道がなく、車両通行時に歩行者が危険な状況となっています。従って、舗装等による歩行空間の明示が考えられます。



歩行空間の明示イメージ

・ 車両通行帯を4.0m確保し、路肩部分に歩行空間を明示し、ドライバーに歩行者優先道路であることを認識させることが考えられます。

2.3.2 歩道のない道路

(1) 狭さく+カラー舗装+一方通行規制

所在地	東京都葛飾区	路線名	修徳通り	実施延長	約800m	代表幅員	6m
-----	--------	-----	------	------	-------	------	----

課題・整備目標

中小の工場や商店街、住居が混在している地区であり、国道6号（水戸街道）と環状7号線に囲まれているため通過交通が多く流入し、交通事故も多発している。

地区全体で、自動車と歩行者・自転車の共存と安全・快適な生活空間の実現を目指した。

導入した手法と整備内容

- ・地元住民とのワークショップでデバイスを導入した計画案を作成→社会実験実施→ワークショップにて狭さく幅を現場で3種類設置し、速度低下と通行状況を確認した。沿道住民アンケート結果をみて、狭さくを選定し設置位置を修正した。
- ・車道をILB（インターロッキングブロック）舗装として、車が注意して走行するように歩行者専用道路のようにみせた。舗装色は地元で色彩デザイナーがいたので相談した。
- ・一方通行規制のある道路において、交通事故発生箇所の交差点部に狭さく、交差点部すべてにカラー+キラキラ舗装を整備した。
- ・路側帯は、バリアフリーの面から歩きやすいアスファルト舗装とした。
- ・交通量は約2割減少し、速度も低減した。高速走行車両が減少した。大型車の交通量の減少が大きく、夜間の速度が大きく低減した。
- ・道路利用者は、狭さくを歩道のようにとらえ安全性向上と街が明るくなったと評価している。



写真 2.3.2.1 狭さく

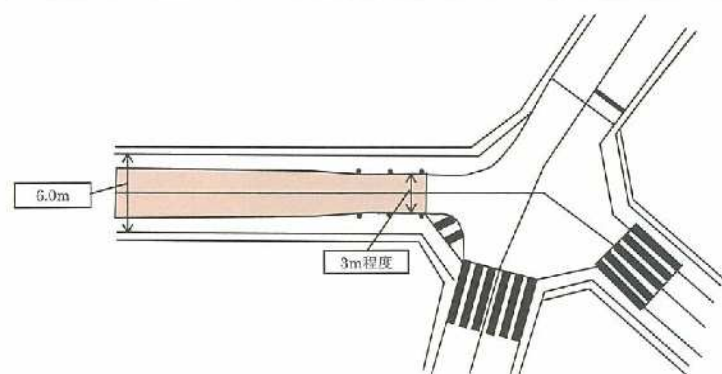


図 2.3.2.1 区間平面図

出典：葛飾区 平成14年3月計画時

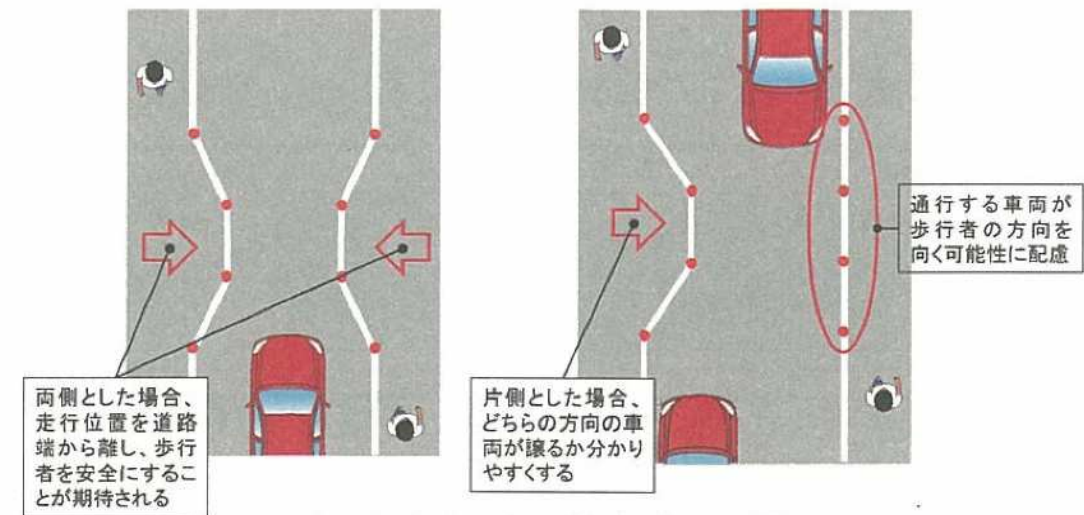
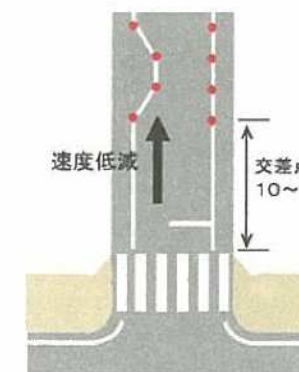


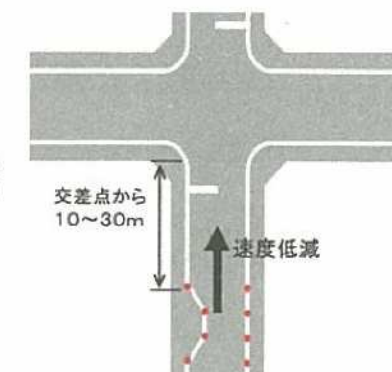
図 2.2.2.10 狭さくの形状

【双方向】

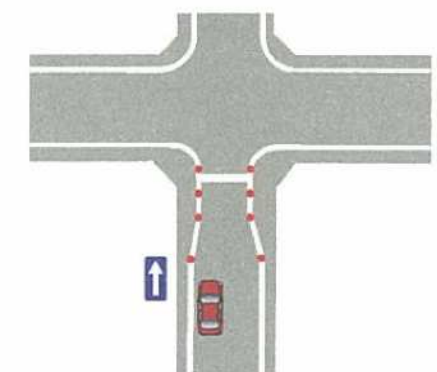


- ・反対方向から来る車両との待ち合わせが発生する場合に、特に速度の低減が期待できる

【一方通行】



- ・双方向通行の場合には、交差点部に狭窄を設けない



- ・一方通行の場合には、交差点部に両側狭窄を設ける

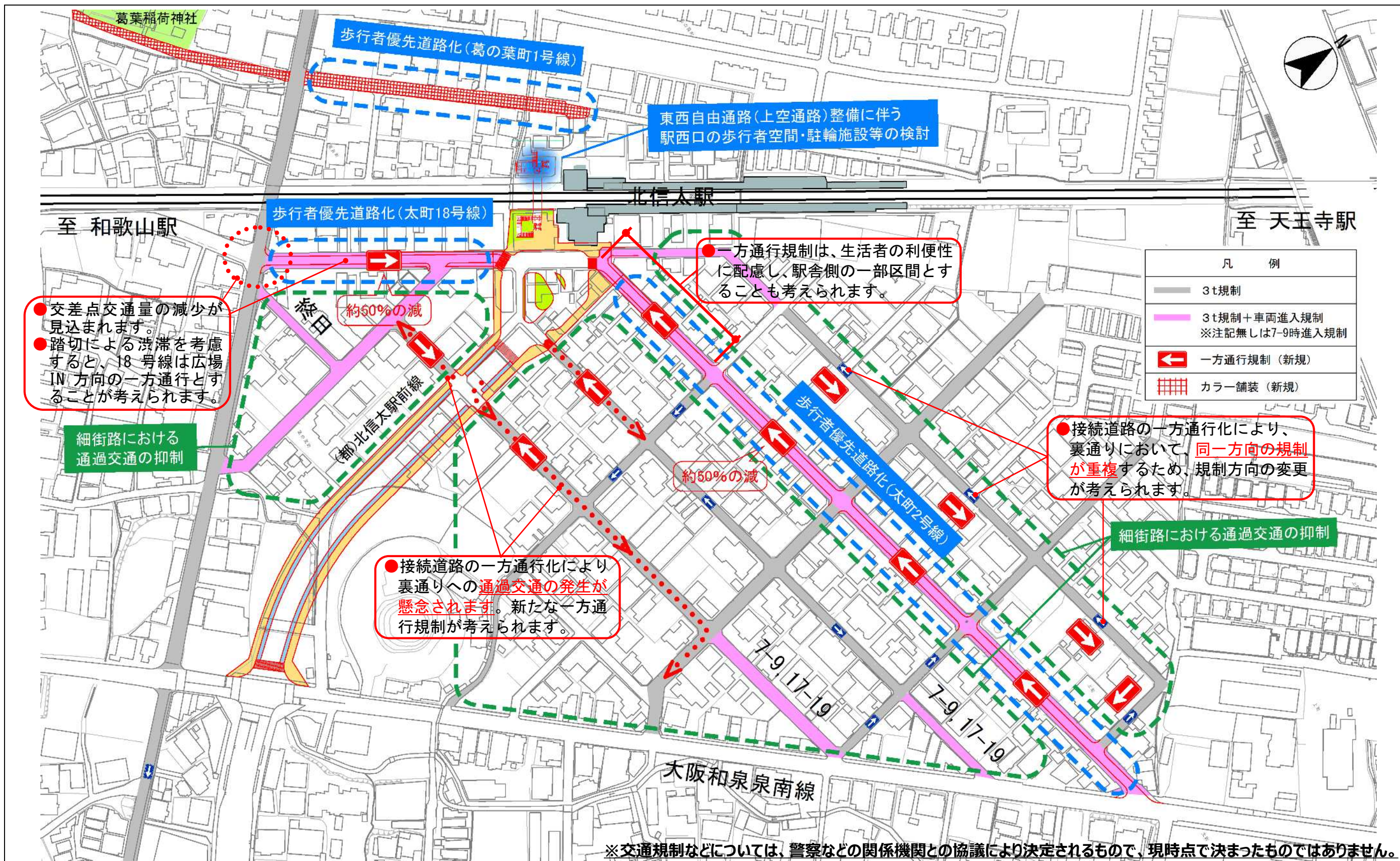
図 2.2.2.12 交差点および交差点入口での形状の例

※「生活道路のゾーン対策マニュアル（一）交通工学研究会」の抜粋

2. 通過交通の抑制（案）

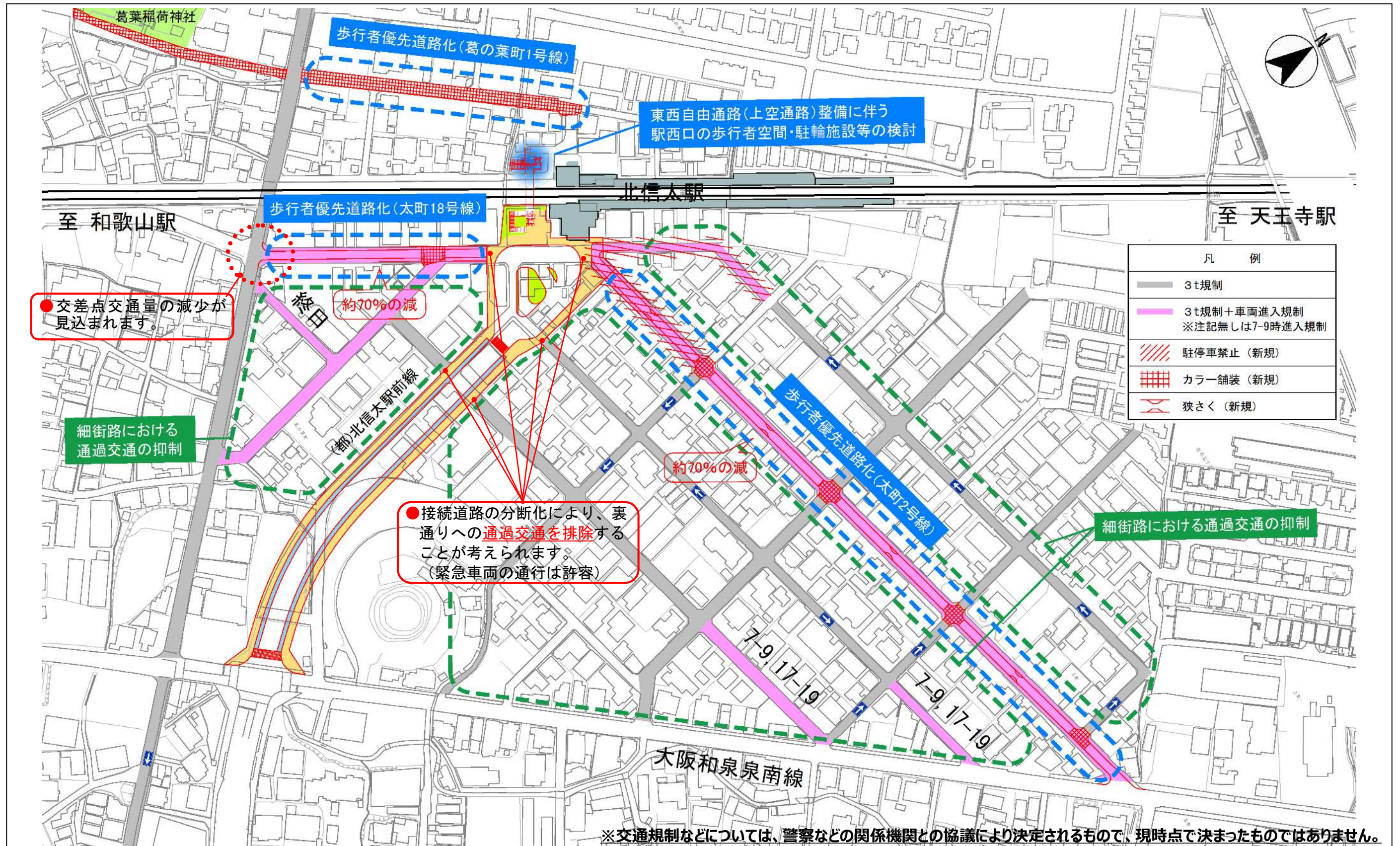
2-1. 駅前広場接続道路の一方通行化・・・駅前広場への一方通行化による通過交通の抑制

- **メリット**：地区内・駅に関係の無い通過交通を抑制し**交通量が約50%減少**、**踏切交差点交通量の減少**、車道幅員の縮小により歩道空間が確保可能であり**沿道の賑わい・活性化に繋がる**
- **デメリット**：裏通りへの通過交通の発生が懸念されるため**新たな一方通行規制が必要**



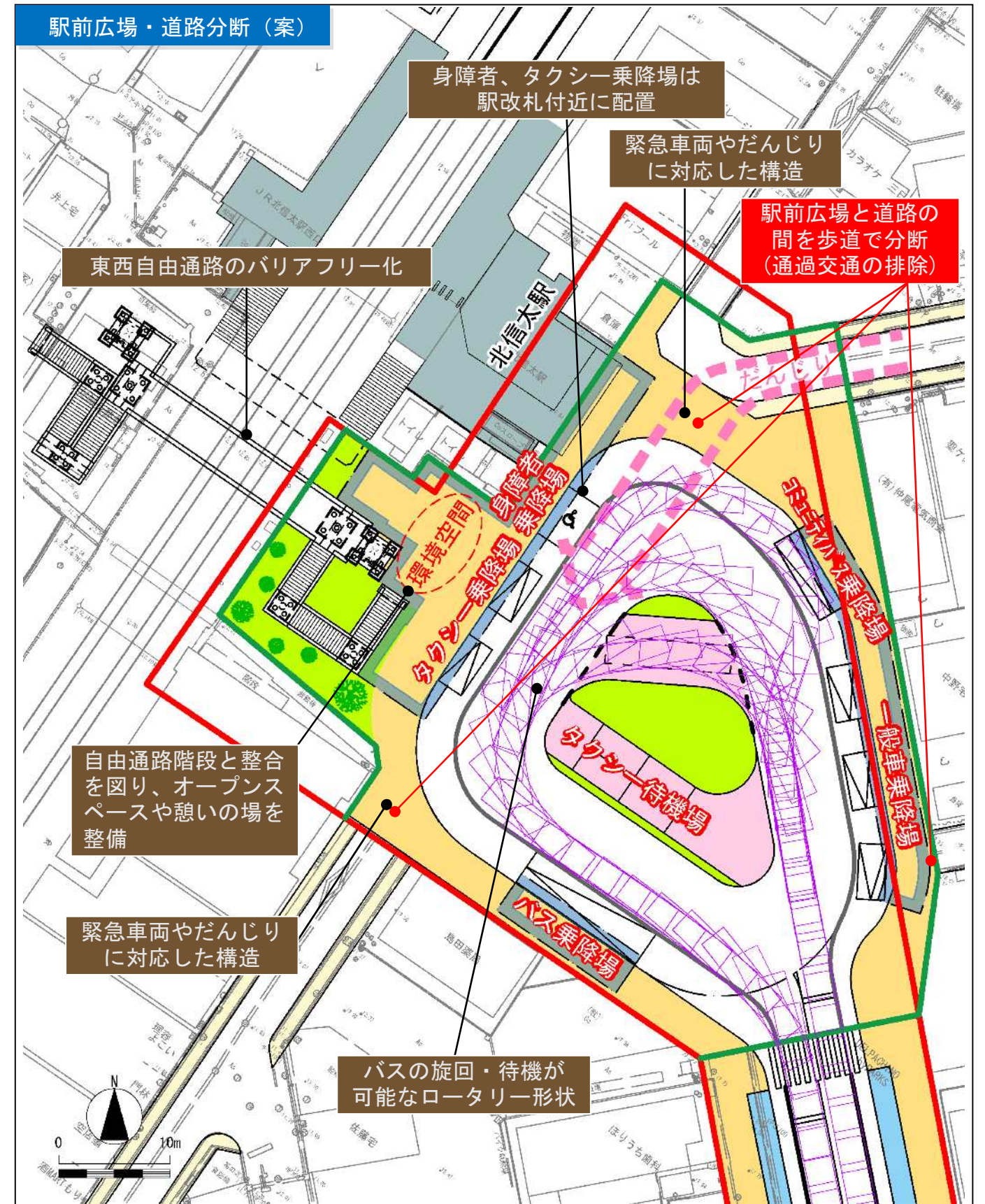
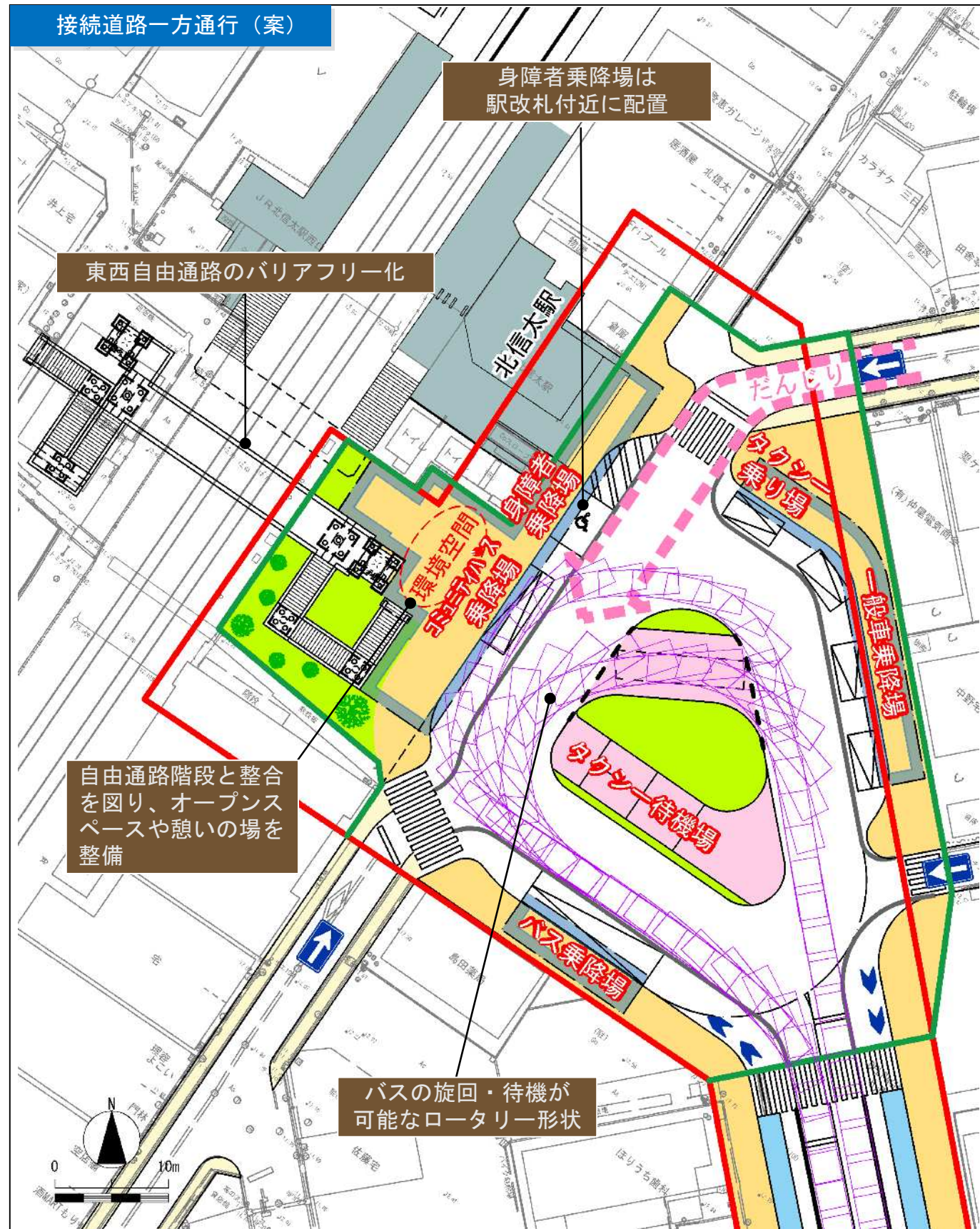
2-2. 駅前広場と接続道路の分断化・・・駅前広場と接続道路の分断化による通過交通の排除

- **メリット**：通過交通を排除し**交通量が約70%減少**、**踏切交差点交通量の減少**、カラー舗装化や狭さく設置により**速度抑制が可能**、通行規制について**交通状況を踏まえての追加が可能**
- **デメリット**：接続道路側へのキス・アンド・ライド発生が懸念され**駐停車禁止(駅直近部)が必要**



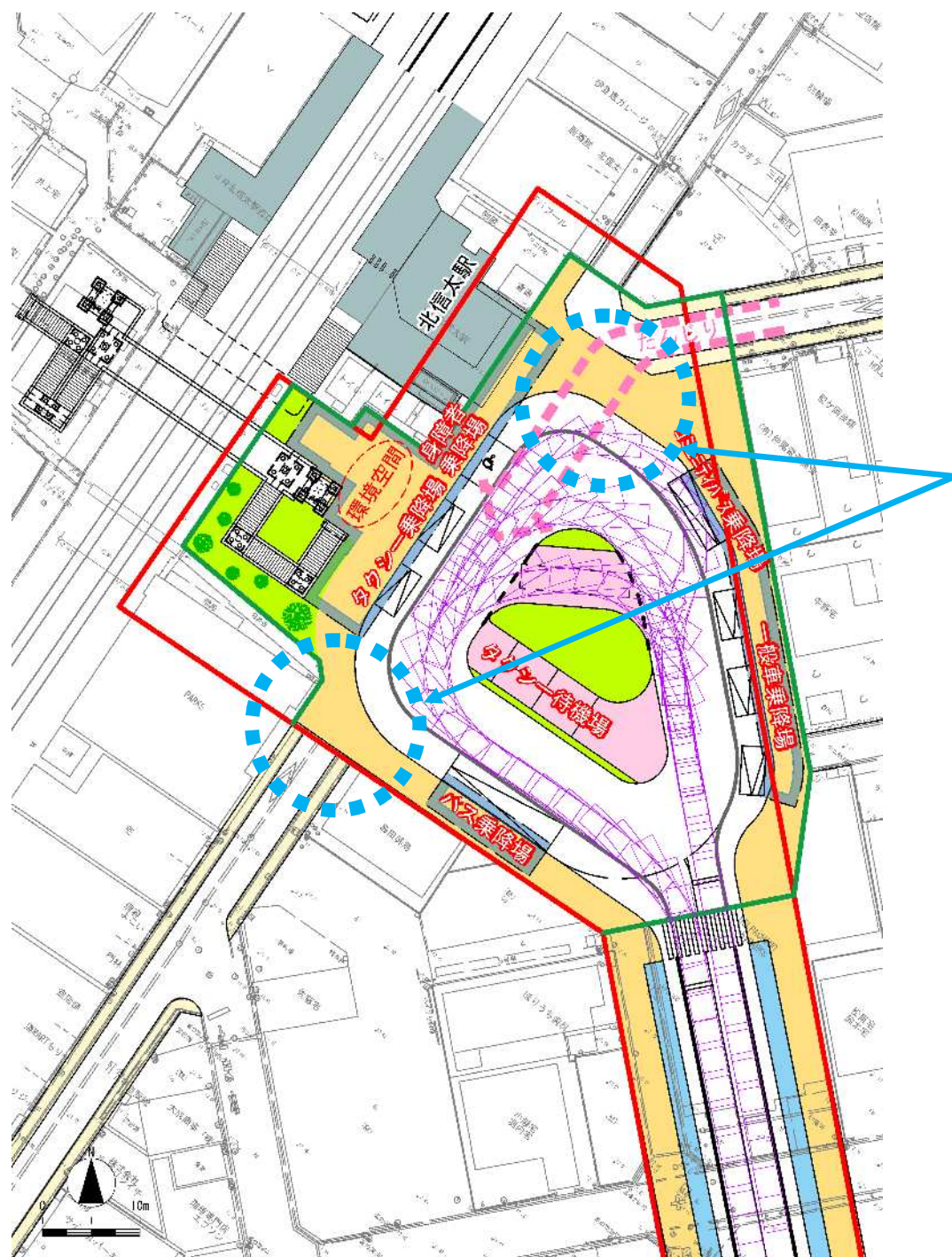
3. 駅前広場の施設配置 (案)

- **一方通行案**は、道路(太町2号線)接続箇所において歩行者横断を優先した構造とします。また、**駅前広場・道路分断案**においては、同街路を広場歩道により分断し、歩道の連続化を図ります。
- 両案ともに、**大型バスの旋回・待機可能な余裕のあるロータリー形状**とします。また、道路分断案においては、緊急車両のため歩車境界をフラットにし、**だんじり動線にも対応**します。

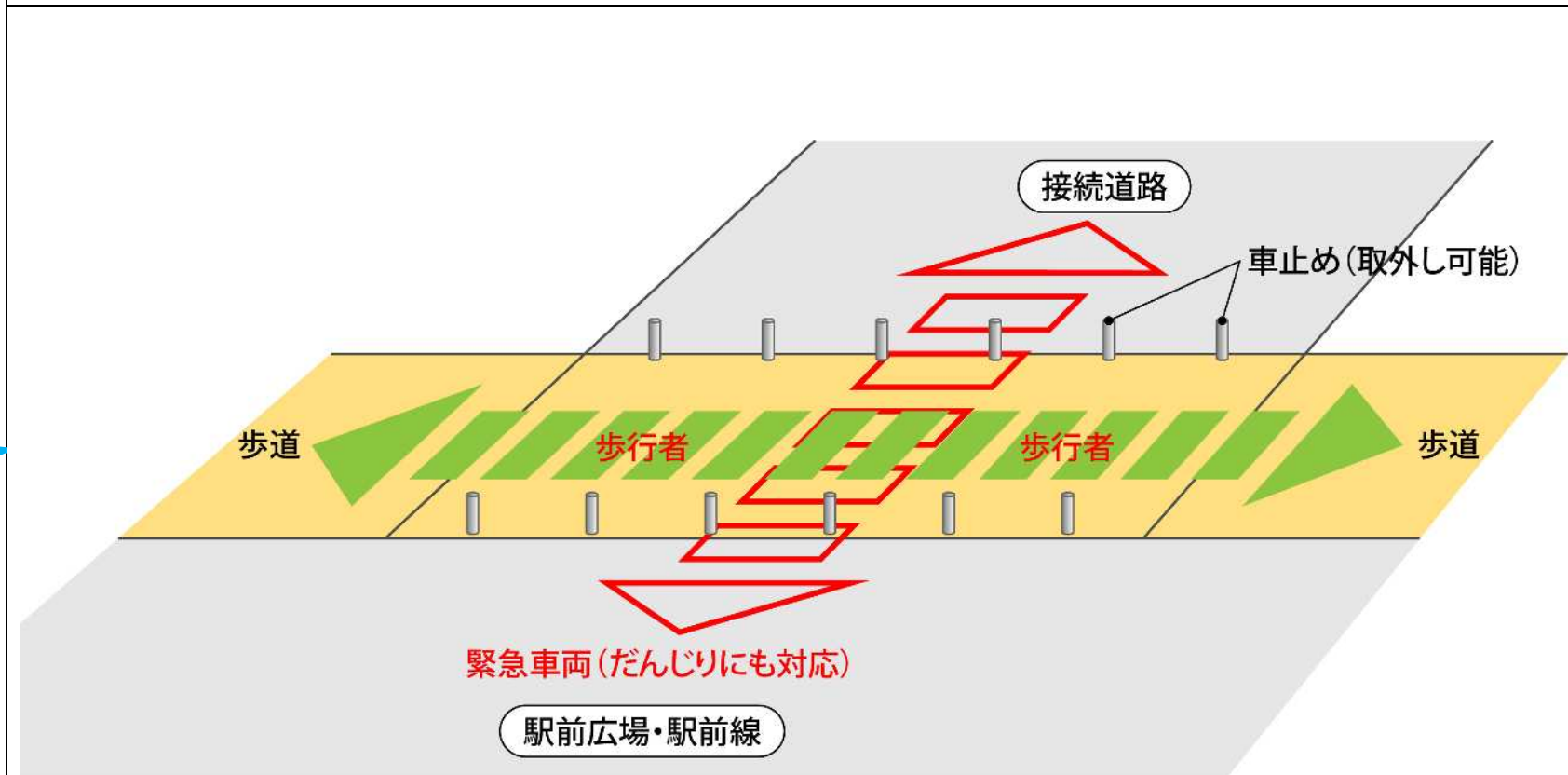


※本図面については、現時点での検討案を示したものであり、決定したものではありません。

【参考資料】 駅前広場・道路分断(案)における緊急車両やだんじりへの対応



緊急車両やだんじりの通行が可能な歩道構造 (案)



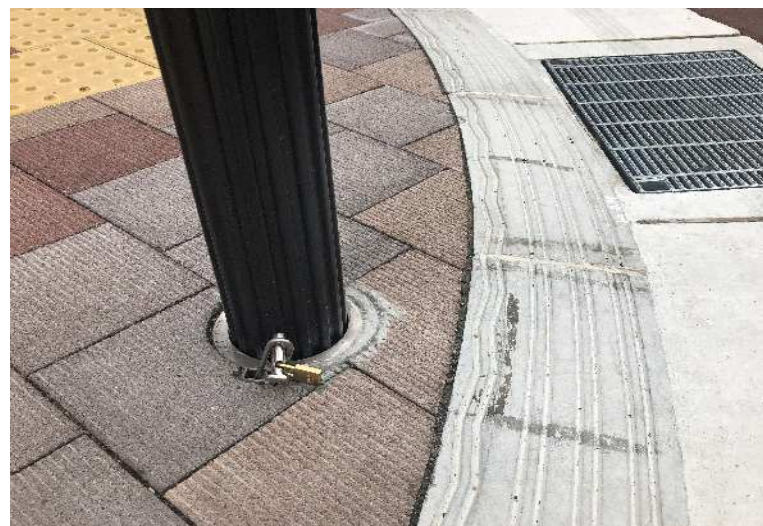
歩道のフラット化に伴う課題

①車止めについて

・取外し可能な製品の採用が考えられます。

②通行幅について

・地車の通行幅として7m(現道幅)が考えられます。



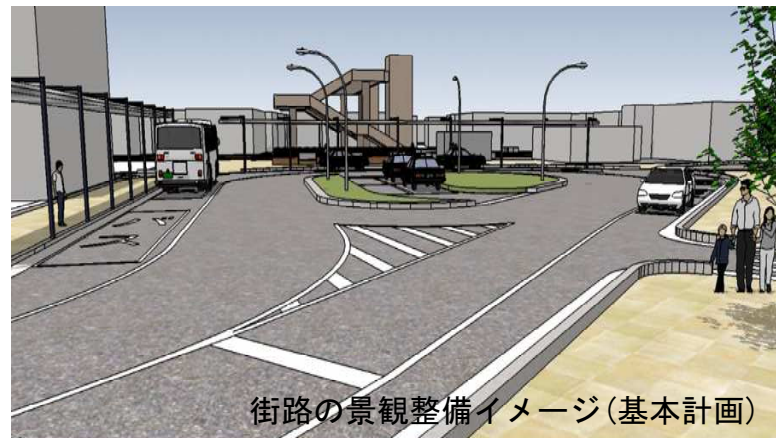
※本図面については、現時点での検討案を示したものであり、決定したものではありません。

4. 地域資源の活用イメージ（案）

●地域活性化に資する地域資源のキーワードとして、『古墳時代』『葛の葉伝説』『だんじり祭り』『いずみパールといずみ硝子』が挙げられます。これらの地域資源を生かし、**景観整備や観光案内、イベント広場整備（利活用）**など、**駅前整備の付加価値を高める様々なモノ・コトに活用**することが考えられます。

■駅前広場・駅前線・自由通路の整備

- 市北部の玄関口にふさわしい景観整備（上質な歩道舗装、植栽、観光案内サインなど）
- だんじり祭（槍廻し）の動線確保
- 身障者P・段差解消などバリアフリー化
- 無電柱化（北信太駅前線など）



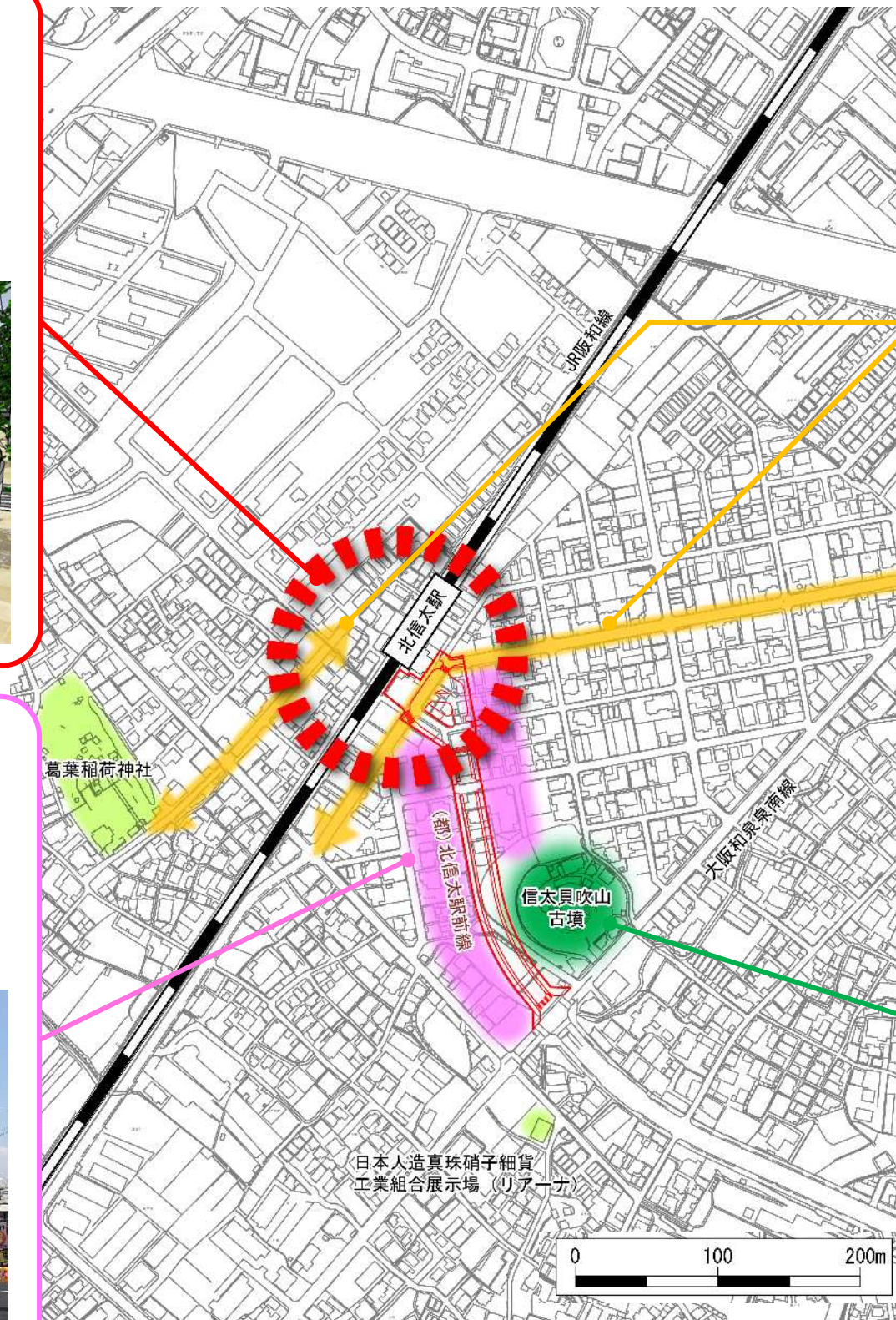
街路の景観整備イメージ(基本計画)

■駅前広場・駅前線の沿道利用

- 日常生活の利便性を向上させる施設誘致（最寄品店舗、飲食店の導入など）
- 地域の安全確保に資する施設（派出所設置）
- 観光振興に資する施設（観光案内等）
- 市営駐輪場の整備



土地利用の事例(鳳駅前)



■生活道路の再整備

- 歩行者優先道路化（再整備）
- 駅東側：駅前広場と連続した景観整備
- 駅西側：葛葉稻荷神社までの参道整備
- 沿道施設との段差解消などバリアフリー化



歩行者優先道路の事例(堺市駅前)

■古墳周辺の整備・利活用

- 信太貝吹山古墳の墳丘部の一般開放
- 古墳周辺の公園化（周濠跡地含む）
- イベント開催などによる賑わい創出（仮設店舗の設置など）



広場利用の事例(百舌鳥古墳群)