

# けやき大通り再生検討委員会

## 中間とりまとめ

平成 23 年 3 月 24 日

## もくじ

○はじめに	1
○現状と課題	2
○けやき大通りのあるべき姿	3
○整備のあり方について	4
現況	5
整備計画案 1	6
整備計画案 2	7
整備計画案 3	8
整備計画案 4	9
○利活用について	10
○今後の取り組み	11

## ○はじめに

けやき大通りは、JR 和歌山駅から和歌山城方面に向かう道路で、沿道には商店、ビルが建ち並び、車だけでなく人や自転車の交通も多く、和歌山を代表するメインストリートとなっている。

しかし、三木町交差点は県内でも有数の交通事故発生地点となっており、また歩道においても安全で快適な歩行空間・自転車走行空間が確保されていないなど多くの問題を抱えている。その一方で、道路空間を利用したイベントが開催されるなど、快適な歩行空間のみならず、けやき大通りを中心とした市街地の活性化への要求が高まっている。

これらの課題に対して、様々な角度から検討するため、平成 22 年 6 月 30 日に「けやき大通り再生検討委員会」を設立し、これまで 4 回の委員会を開催し、検討を行ってきた。また、委員会の場とは別に、ワークショップ、近隣住民へのアンケート、パブリックコメント等、様々な機会を設けて広く皆様のご意見を伺ってきた。

これまで頂いたご意見をとりまとめ、ここに中間とりまとめとする。

## ○現状と課題

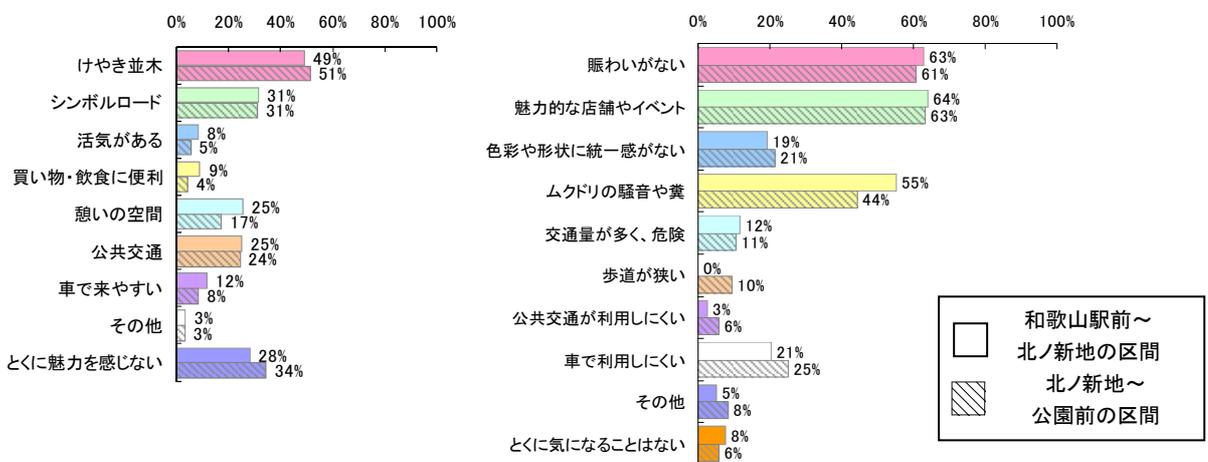
けやき大通りは、JR 和歌山駅から和歌山城に至る約 2 キロの和歌山県のメインストリートである。本道路は、大正 12 年に県道認定された後、昭和 5 年に公園前～和歌山駅間に市電（後の南海和歌山軌道線）が開通された。当時の道路幅員は 22m であったが、戦災復興事業で昭和中期に道路幅員が 50m(側道を含め、片側 4 車線の道路)に拡張された。また、平成 3 年～平成 6 年に JR 和歌山駅前～北ノ新地交差点までの 500m の区間については、電柱の地中化や地下駐車場の整備に合わせ、側道を廃止し歩道を拡幅する整備を行い、現在に至っている。

### (交通状況)

- ・自転車歩行者交通は通勤・通学時間帯で多く、混在している
- ・自動車交通量は平成 6 年の 25,706 台/12h をピークに減少傾向にある
- ・JR 和歌山駅を起終点とするバス路線の幹線として利用されている
- ・三木町交差点は県内でも有数の交通事故多発地点で、平成 21 年は 16 件の事故が発生し県下ワースト 2 位。そのうち本線の左折車と側道の直進車による事故が多発
- ・側道や歩道に違法な駐車・駐輪が多い

### (沿道状況)

- ・JR 和歌山駅付近では商業施設、和歌山城付近では業務施設が多い
- ・沿道は空き店舗や駐車場が多く、賑わいに欠けている
- ・夏から秋にかけてムクドリが多数飛来し、騒音や糞による被害がある



けやき大通りの魅力

けやき大通りの魅力を低下させる要因

現状に関する道路利用者のアンケート結果 (H22.8 実施)

## ○けやき大通りのあるべき姿

現状、課題及び委員会等での議論を踏まえ、けやき大通りのあるべき姿についての方向性を提案する。

### 1. 全ての人（歩行者、自転車、自動車）にやさしく

側道に起因する交通事故防止の他に、高齢者や現在増加傾向にある自転車利用者にも配慮した道路空間が望まれる。

- 交差点での事故防止
- 歩行者・自転車通行の安全性・快適性の向上
- 公共交通の利便性の向上
- わかりやすい行先案内の表示
- 駐停車スペースの利便性向上

### 2. けやきを活用した景観の向上

けやき大通りのけやきは、広く県民に認知されており、今後もこれらの魅力を一層引き立てていくことが望まれる。

- けやき並木の保全
- けやき並木を活用した通りの魅力づくり

### 3. 憩い・にぎわいの場への寄与

和歌山のシンボルである和歌山城と和歌山の玄関口である JR 和歌山駅をつなぐメインストリートとして、和歌山市の中心市街地活性化に寄与する通りのあり方、利用が望まれる

- 多様なイベント開催の場の提供
- 広い歩道や休憩場所の確保
- 和歌山城を活かした道づくり

## ○整備のあり方について

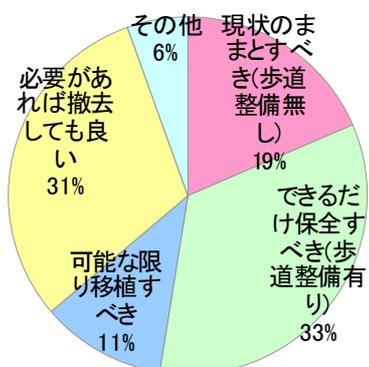
委員会では、交通安全対策や賑わい空間の確保など、現況の課題に対しての対策として、先の整備方針の下、けやき大通りの整備のあり方について検討してきた。

現状や今後の整備のあり方についてのご意見の中でも、交通安全対策を求める声は一樣に多く、喫緊に取り組みねばならない課題であることが確認された。

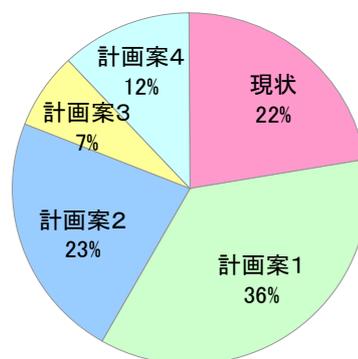
一方で、通りの活性化や整備案に対しては多種多様なご意見を頂き、特に、シンボルであるけやきについては、現状保存から植え替えの容認まで幅広い意見があった。

こうしたなか、具体的な整備計画案に対しては、地元説明会やパブリックコメント、さらにアンケート調査等でも、現状のままとすべきという意見も含め大きく賛否が分かれることを踏まえ、現時点で一つの案に絞り込むことは適当でないと判断した。

従って、各整備計画案について、それぞれの特徴や長所、短所をあきらかにし、さらに委員会等での意見を取りまとめて提示する。



歩道整備に伴うけやきの撤去について



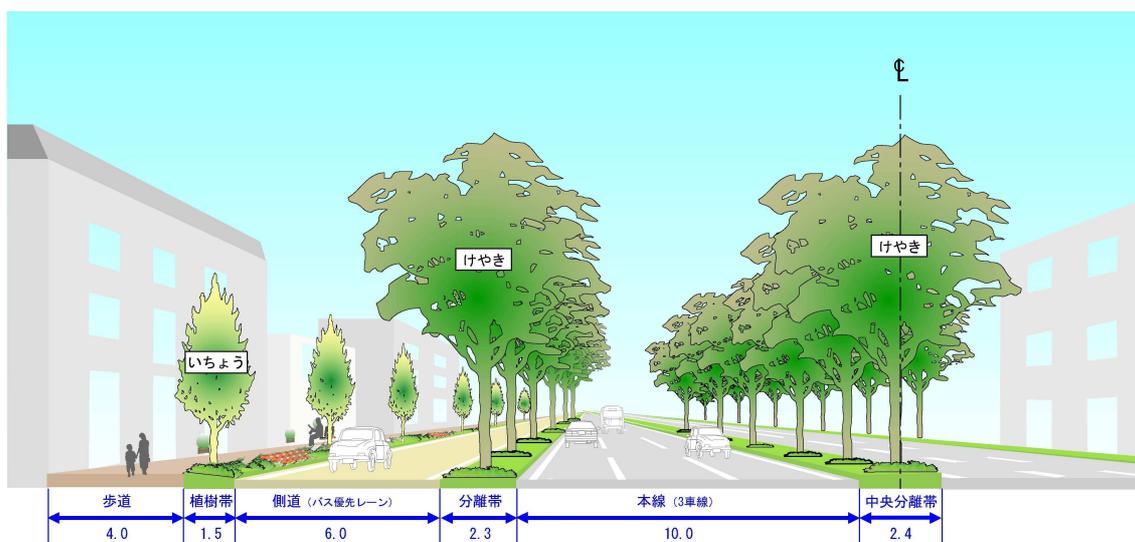
整備計画案に対する地元住民の意見

整備計画案に関するアンケート結果 (H23.3 実施)

## ○現状及び整備計画案

### 現況

現在、けやき大通りの北ノ新地交差点から公園前交差点までの区間については、片側、歩道 4m、側道 6m、本線 3 車線となっている。また、側道はバス優先レーンとして利用されている。



### 現況の特徴

#### (メリット)

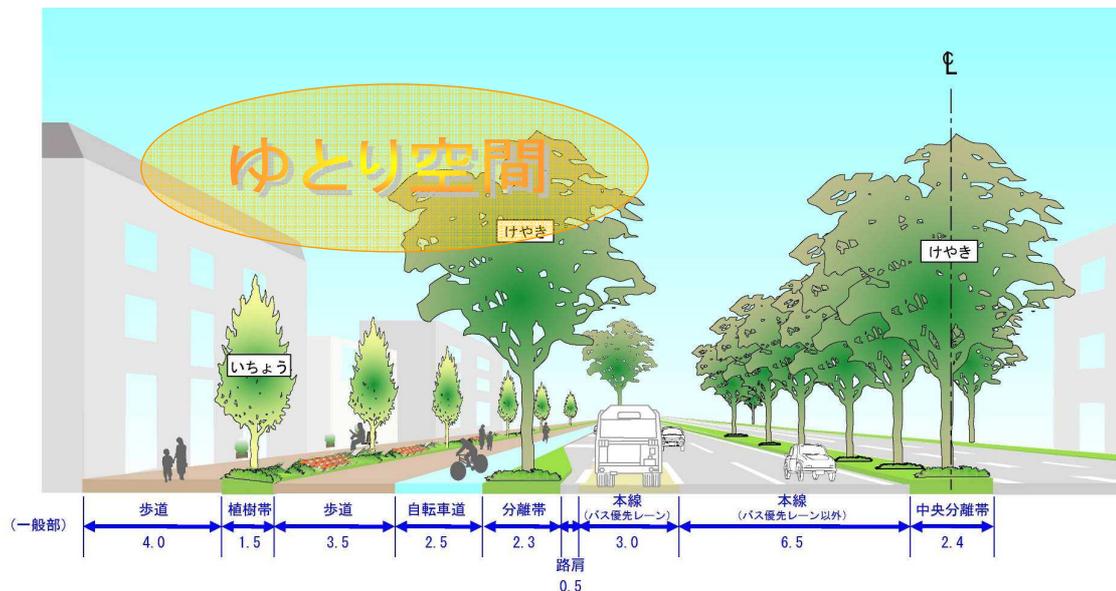
- ・ けやき並木が良好な景観を形成
- ・ 側道を利用することで、沿道利用や荷捌きが便利

#### (デメリット)

- ・ 側道に起因する事故が多発
- ・ 憩い空間の確保が困難
- ・ 自転車と歩行者の分離が出来ていない

## 整備計画案 1

側道を廃止し歩道と自転車道とし、イベント利用可能なゆとり空間(計約 10m)を確保する案。分離帯の撤去は行わず、本線は現状の 3 車線のままである。



### 整備計画案の特徴

(メリット)

- ・『ゆとり空間』設置により、自転車歩行者を分離し、イベントへの有効利用可能な憩い空間の創出
- ・交差点での交通事故防止 (横断距離の短縮・側道の廃止)

(デメリット)

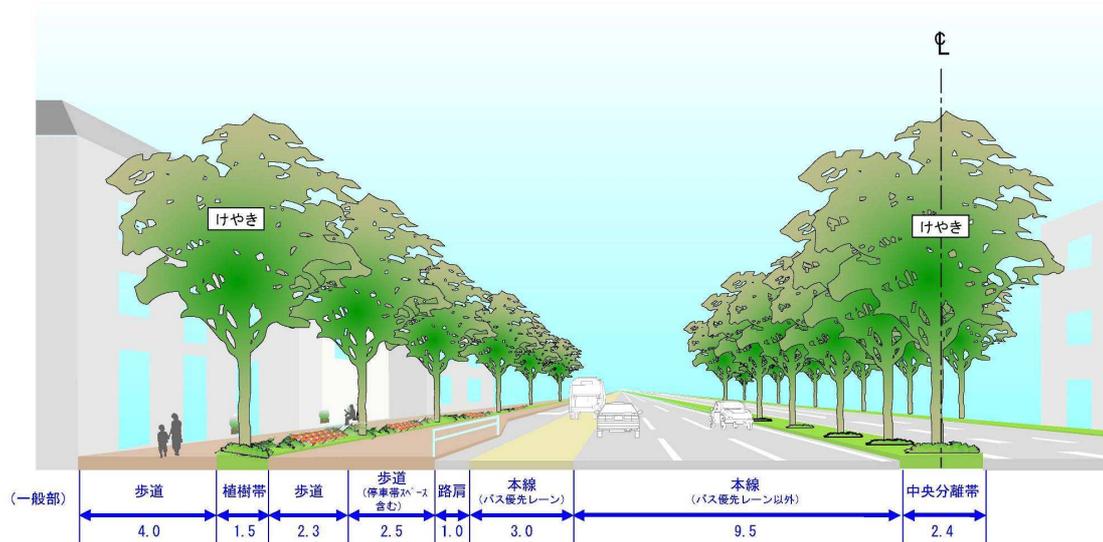
- ・沿道施設から遠くなり、荷さばき等沿道利用者へのサービスの低下
- ・停車スペースやバスベイ部分のけやきの撤去等が必要

### 整備計画案 1 に対する主な意見

- ・高齢者に配慮した道路 (アンケート・ワークショップ)
- ・自転車歩行者を分離する事で自転車も安全に走りやすい(アンケート)
- ・イベントの計画企画も同時に考える必要がある(委員会・アンケート他)
- ・沿道駐車場への乗入れが長くなり事故の可能性が高まる(委員会他)
- ・車線数減少により走行性が低下する可能性がある(委員会他)

## 整備計画案 2

側道を廃止し歩道とする案。駅前の既整備区間と同様に本線は4車線とする。現在の分離帯部分に車道がくるため、分離帯けやきの撤去・移植が必要である。



### 整備計画案の特徴

(メリット)

- ・交差点での交通事故防止(横断距離の短縮・側道の廃止)
  - ・整備計画案 1 に劣るが、イベント利用可能な空間を創出
- (デメリット)

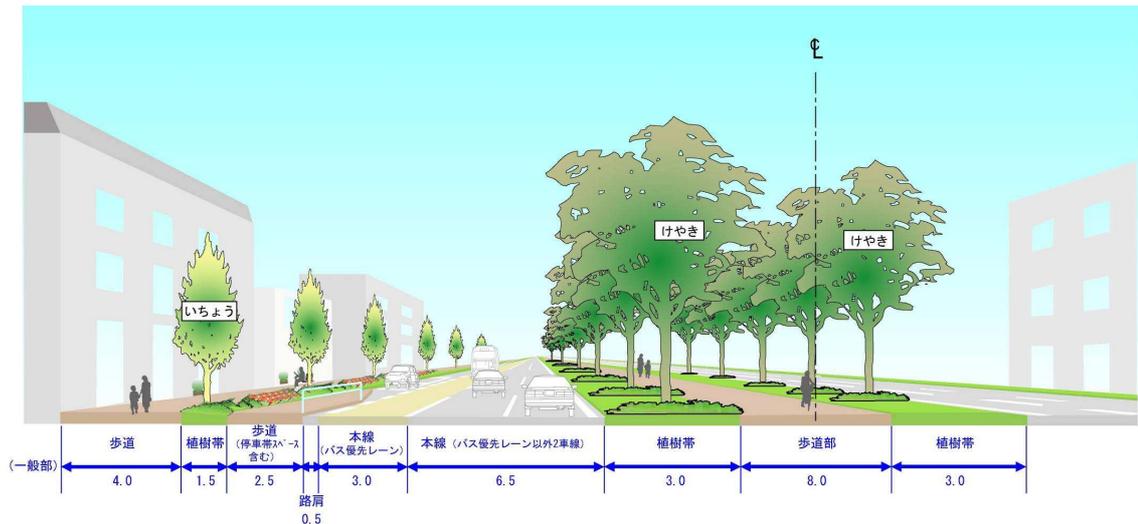
- ・街路樹(けやき)等の撤去等が必要
- ・自転車道の設置スペースが無く、自転車と歩行者を分離するスペースが確保できない

### 整備計画案 2 に対する主な意見

- ・駅前の整備済みの区間からつながり、走行しやすくなる (委員会他)
- ・歩行者と自転車の分離ができておらず自転車道を設置すべき (アンケート)
- ・街路樹(けやき)等の撤去・移植が多くなる (ワークショップ他)
- ・車線数が減少せず、安全を確保できる(委員会他)

### 整備計画案3

側道を廃止し、中央部に遊歩道を設ける案。これにより、イベント利用可能な空間を創出すると共に、新たなシンボルとして通りの魅力を創出するものである。



#### 整備計画案の特徴

(メリット)

- ・ 通り中央部への遊歩道の設置により、イベントへの有効利用可能な憩い空間の創出
- ・ 交差点での交通事故防止 (横断距離の短縮・側道の廃止)

(デメリット)

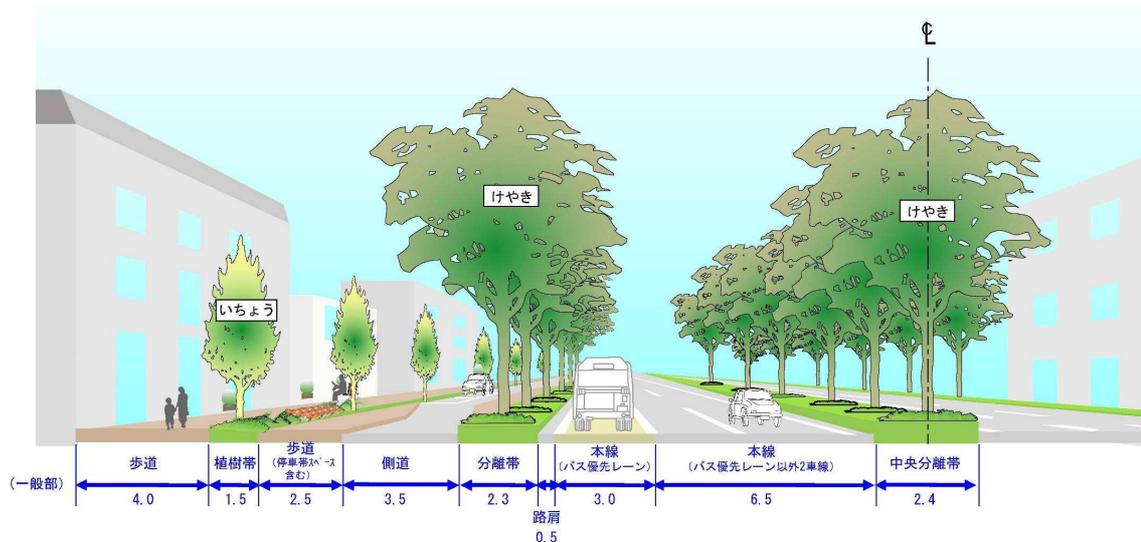
- ・ 通り中央部に遊歩道の連続性を確保するため、一部交差点において、交差道路の横断が遮断される。
- ・ 本線と側道の間、街路樹(けやき)の撤去等が必要
- ・ 歩行者と自転車の分離ができない

#### 整備計画案3に対する主な意見

- ・ 斬新な案となっていて良い (委員会、アンケート)
- ・ 和歌山城までわかりやすい通りとなる (委員会・ワークショップ)
- ・ 将来 LRT 等への活用も念頭に置くことが出来る (委員会他)
- ・ 沿道の商店の利用が減少することが懸念される (委員会、ワークショップ)
- ・ 鳥害対策が必要ではないか (委員会・アンケート他)

## 整備計画案 4

側道部分を狭め、その利用の形態を変える案。側道部分にシケイン等を設置し、通過交通を排除し、利用を自転車と沿道利用車両に限定することを意図している。



### 整備計画案の特徴

(メリット)

- ・ けやきの保全が可能
- ・ 側道を利用し、自転車歩行者を分離

(デメリット)

- ・ 歩道においてイベントへの有効利用可能な空間が少ない
- ・ 交通事故防止のため、交差点での別途対策が必要

### 整備計画案 4 に対する主な意見

- ・ 側道を猛スピードで通過する車が危険なので、改善が見込める(アンケート)
- ・ イベント時には側道を利用すればよい(アンケート他)
- ・ 交差点が複雑になる(委員会・ワークショップ他)
- ・ 側道ではなく歩道を利用して自転車と歩行者を分離すべき(アンケート)
- ・ 整備費用が安い(ワークショップ・アンケート他)

## ○利活用について

利活用については、大きく分けて、賑わいの創出と憩いの場の形成の2つの面からの意見があった。

賑わいの創出については、和歌山城を中心としたイベントの開催の増加や新たな歩道空間を利用したオープンカフェやストリートマーケット等の実施などを求める意見があった。また、ウインドショッピングが楽しめる通りや、現在の空き店舗の改善等の周辺環境が必要との意見があり、総合的な対策が求められている。

憩いの場の形成については、和歌山城へつながる通りとして、歩く人にわかりやすく、城下町にふさわしい案内看板等のストリートファニチャーの整備を求める意見が多くあった。また、和歌川を利用するなど、水を整備に取り込む等の意見があるなど、地域の人々や観光客が利用できる憩いの空間が求められている。

## ○今後の取り組み

今回、けやき大通りの再生に向けた検討は、委員会における議論だけでなく、地元の方々が参加したワークショップの開催や、アンケート、パブリックコメントの実施など、広く意見を聞きながら進めてきた。このことは、けやき大通りと中心市街地の活性化、さらにはまちづくりとの関わりを、広く市民に考えて頂くきっかけとなったことの意義は大きいと言える。

今後、けやき大通りの再生に向けては、現在、行われている路上イベントなどの活性化策を支援、促進するとともに、現状でも実施できる沿道環境の改善や新たな活性化策を実施していくべきである。さらに、県で進める道路パートナー制度の啓発など、地域住民と一体となった道路の維持管理を推進することも、今後、けやき大通りを利用したまちづくりや活性化に対する機運の醸成に繋がるものと考ええる。

その上で、シンボルロードとしてふさわしい道路空間の創造や、賑わいのある通りを再生するためには、今後も、県は、道路管理者として、交通処理の問題や歩道空間の確保などについて検討を進めるとともに、市においては、都市計画や中心市街地活性化の観点から、具体的な利活用方策等の検討を進め、お互いに連携を図る必要がある。また、今後整備計画を策定するに当たっては、地元から意見が多かったけやきの取り扱いについても、十分留意すべきである。

また、今回の検討を開始する契機ともなった交通安全上の問題については、早急な対応が求められているため、今後、基本的な道路断面はそのままとしても、例えば事故が多発している交差点付近では、低木の伐採による視認性の向上や注意喚起、歩道においては段差や傾斜の解消など、実施可能な交通安全対策については、関係機関とも協議のうえ早急に実施すべきである。