

大 阪 市

「我孫子町地区」交通バリアフリー

基本構想

平成17年4月

- 目 次 -

1. 基本理念・基本方針	1
1-1. 地区の概要	1
1-2. 基本理念・基本方針	2
2. 重点整備地区	3
2-1. 交通バリアフリー法での考え方	3
2-2. 大阪市での考え方	3
2-3. 地区における重点整備地区	3
3. 主要な経路	4
3-1. 大阪市の経路設定の基本的な考え方	4
3-2. 地区における主要な経路等の設定	4
4. 整備の基本的考え方と整備内容	6
4-1. 公共交通	6
4-2. 道路・交差点等	9
4-3. ソフト対策等	13
5. 継続的な改善に向けて	14
(参考)用語の解説	15

文中の()印を付けた用語は、「参考：用語の解説」に示す。

参考資料1. 我孫子町地区交通バリアフリー基本構想策定の検討体制	1
参考資料2. 我孫子町地区交通バリアフリー基本構想の検討経緯	1
参考資料3. 市民(高齢者・障害者等)からの意見の聴取(わがまちウォッチングの実施)	2
参考資料4. 主要な経路の路線名一覧	6
参考資料5. 我孫子町地区基本構想検討会議における主な意見とその対応	7
参考資料6. 平成16年度 大阪市(6地区)交通バリアフリー基本構想素案に係る、パブリックコメント結果一覧表	10

1. 基本理念・基本方針

1-1. 地区の概要

我孫子町地区は市域の南部に位置し、JR 阪和線我孫子町駅が立地している。一日当たりの平均的な利用者数は約 1 3 千人である。

我孫子町地区が位置する住吉区は、平安時代に住吉大社とともに栄えた歴史あるまちである。土地区画整理事業等により「まちづくり」が進み、昭和 30 年頃から公営住宅の建設が進み急激に人口増加した。現在は交通の至便さと閑静な環境の住宅地域として発展している地域である。

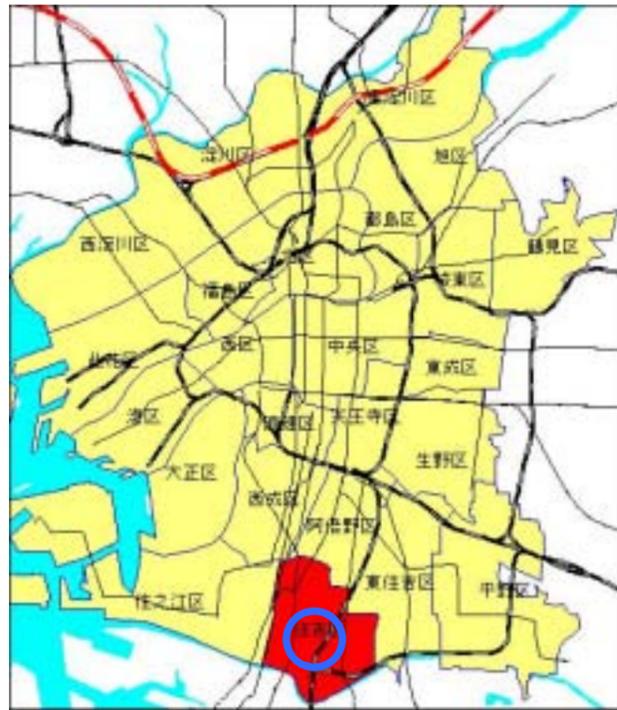


図 1.1 我孫子町地区の位置

表 1.1 1 日当たりの平均的な利用者数（平成 16 年 3 月末現在）

路線名	駅名	乗降客数(千人)
J R 阪和線	我孫子町駅	1 3
合計		1 3

基本構想対象駅及びその周辺の現況（約 500m 圏）

我孫子町地区は JR 阪和線我孫子町駅西側に府立盲学校、阪和病院など広域的な公共施設が立地するほか、沢之町公園、住吉区民センターなど複数の公共公益施設が立地している。東側には駅前から商店街が形成され、あびこ病院や厄除けで全国的にも有名な吾彦山聖観音寺（あびこ観音）が立地している。

J R 阪和線は平成 18 年春の高架切替をめざして、現在、連続立体交差事業が事業中で、我孫子町駅も高架駅として新たに整備される予定である。また、この連続立体交差事業後に予定されている天王寺大和川線については地域住民の意見を反映させ、行政、事業者が連携を図りながら整備を行う予定である。なお、沢之町公園内に区役所・区民センター・図書館等を含む（仮称）住吉区複合施設が建設予定（平成 19 年度完成予定）である。

（我孫子町地区の特徴）

- 居住環境が良好な住居地域であり、また府立盲学校、阪和病院など広域的な医療福祉施設が立地しているため、**障害者、高齢者等の往来が多い地区**である。
- 駅東側は**連続した商店街**が形成されている。
- J R 阪和線の連続立体交差事業により、駅及び周辺の**交通基盤整備が進む地区**である。
- 区役所・区民センター・図書館等を含む（仮称）住吉区複合施設が建設予定であり、住吉区の「**まちの核**」となる地区である。

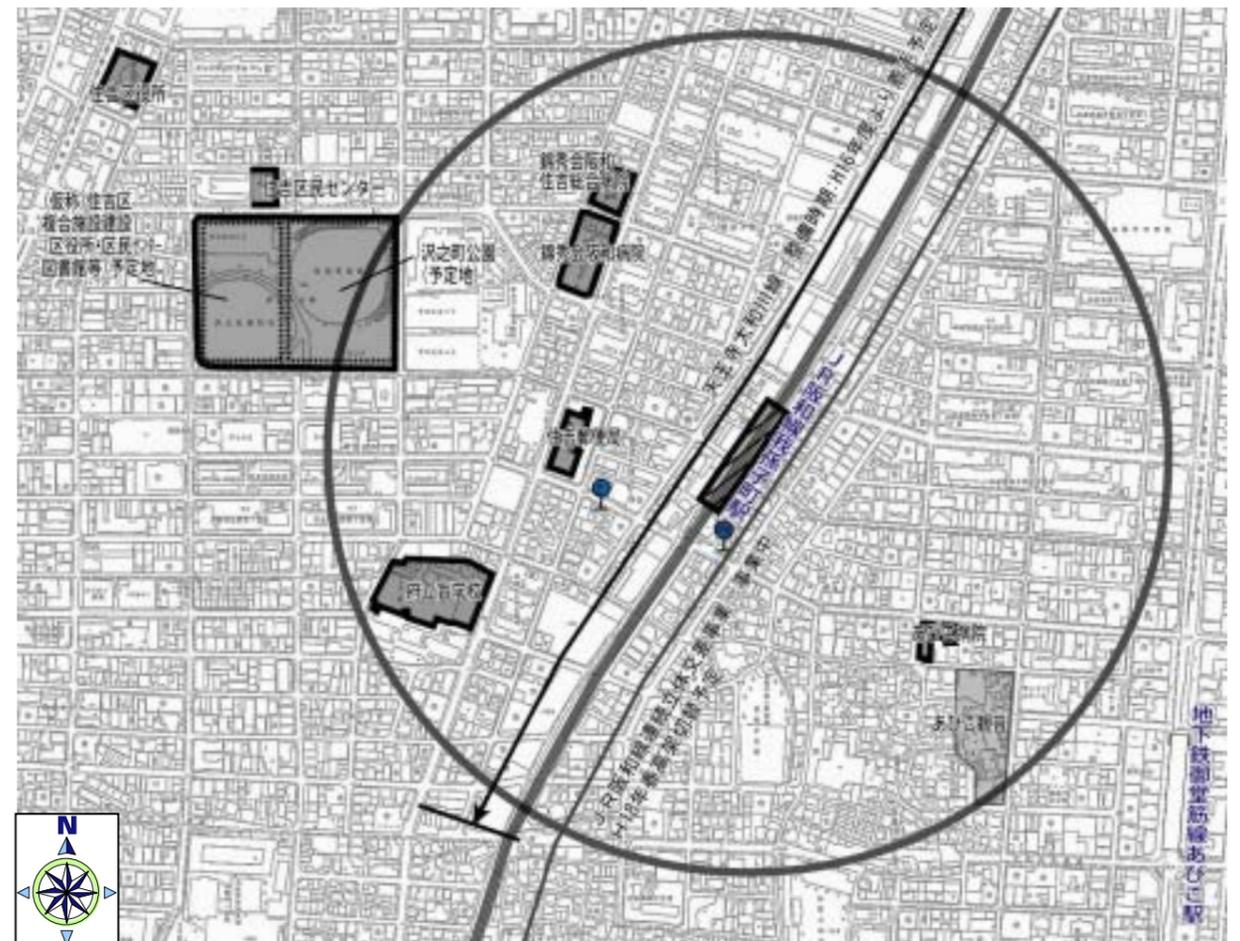


図 1.2 対象駅周辺図（約 500m 圏）

1 - 2 . 基本理念・基本方針

(1) 基本理念

誰もが安全、快適に暮らせる「住みよい」まちづくりの推進

我孫子町地区は、土地区画整理事業等により都市基盤が整備され、公営住宅の高層化やマンションの建設が進み、良好な居住環境を有したまちである。

駅周辺には府立盲学校や広域的な病院が立地し、歩道の整備率が高く、比較的良好な歩行環境である。しかし、放置自転車や歩道にはみ出した植え込みなど、身近なことであるが、障害者等には大きなバリアとなる問題箇所も存在する。

J R 阪和線が平成 1 8 年春の高架切替をめざし連続立体交差事業が事業中であり、踏切が解消されるほか、新たな駅舎も整備され、交通基盤のバリアフリー(*)化が飛躍的に推進される。

我孫子町地区では、鉄道立体交差事業をきっかけに、都市基盤の質的向上と放置自転車対策などソフト施策を推進し、高齢者や障害者をはじめ誰もが安全、快適に暮らせる「住みよい」まちづくりを進める。

(2) 基本方針

1) 各施設の状況と課題

鉄道駅

現在の J R 我孫子町駅は地上駅であるが、連続立体交差事業により橋上駅が新たに整備される予定である。新しく整備される駅は、国の移動円滑化基準を満足したバリアフリー化された駅となる。

道路等

- ・ 歩道の傾斜が厳しい箇所がある。
- ・ 駅周辺の歩道では、路上駐車、放置自転車、違法看板があり、人が通行できる幅が狭められている箇所がある。



放置自転車で狭くなっている歩道

交通安全施設（信号機等）

- ・ 歩行者用信号や音響信号機のない交差点がある。

2) 基本方針

地区の特徴と道路等の問題・課題を踏まえて、我孫子町地区の基本方針は、以下のとおりとした。

連続立体交差事業により駅及びその周辺の質の高いバリアフリー化を図る

- ・ 連続立体交差事業により新たに整備される駅では、国の移動円滑化基準を満たし、使いやすさに配慮した質の高いバリアフリー化を図る。
- ・ 駅前の踏切が解消されることによる交通環境の変化を踏まえて、駅周辺の歩行空間のバリアフリー化を図る。
- ・ これまで取り組んできた歩道整備や日常の維持管理を継続し、バリアフリー化を推進する。

駅から主要施設を接続する連続したバリアフリー空間を形成する

- ・ 連続立体交差事業による交通環境の変化を踏まえて、駅から府立盲学校、沢之町公園、阪和病院、あびこ病院など、主要な施設を結ぶ経路を安全で快適に移動できるよう連続したバリアフリー化を図る。
- ・ 区の核となる（仮称）住吉区複合施設へのアクセスを考慮した歩行空間のバリアフリー化を図る。
- ・ 必要性の高い横断歩道においては、音響信号機の設置など誰もが安心して渡れるよう整備を図る。

適切な案内・誘導による、移動しやすい、わかりやすい空間を形成する

- ・ 府立盲学校への通学路、バス停、学校周辺の主要な施設への経路には、視覚障害者誘導用ブロックの敷設、誘導鈴の導入を図るほか、音声案内の導入なども検討する。
- ・ 広域的に利用される病院等があるため、総合案内図やサイン設置など適切な案内施設の整備を進め、わかりやすい空間を形成する。

一人ひとりの取り組みでバリアフリー化を推進する

- ・ 地域のコミュニティや商店街、まちの財産である「あびこ観音」への参拝経路での人と人とのふれあいを通じて、まちぐるみでバリアフリー化を推進し、安全、快適でにぎわいのある空間づくりを進める。
- ・ バリアフリーの視点から一人ひとりの行動を見直すことにより、放置自転車や路上駐車のないまちづくりを進める。
- ・ バリアフリー化された駅や道路空間を快適に利用できるよう、自転車マナーなど利用者マナーの向上に向けた意識啓発や教育を行う。

2 . 重点整備地区

我孫子町地区における重点整備地区を以下のような考え方に基づいて設定する。

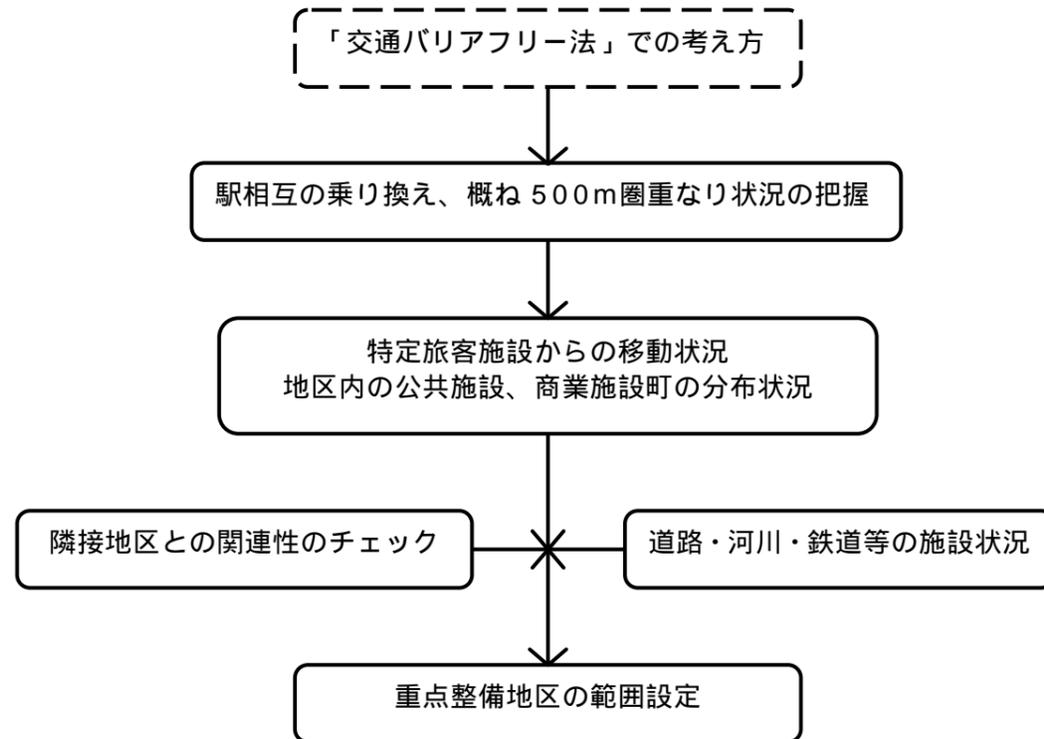
2 - 1 . 交通バリアフリー法での考え方

「交通バリアフリー(*)法」では重点整備地区の範囲設定に関して次のような方針を示している。

徒歩圏として一体的に整備すべき重点整備地区は、特定旅客施設から概ね 500m ~ 1km 以内とする。但し、具体的な区域設定は、高齢者・身体障害者等の特定旅客施設からの移動の状況、施設の分布状況を踏まえて判断することが必要である。また、区域は、できる限り町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定めることが必要である。

2 - 2 . 大阪市での考え方

大阪市では、複数の駅が集中していることから、駅相互の乗り換え状況及び各駅から概ね 500m 圏の重なり状況、また、駅周辺の公共施設及び商業施設がどのように分布しているかを考えながら、道路・河川・鉄道などで区域を設定していく。



2 - 3 . 地区における重点整備地区

我孫子町地区の重点整備地区は、以下の考え方に基づき、我孫子町駅を中心とした面積約 108ha の区域とする。

駅 500m 圏を中心に地区のまとまりを考慮した範囲

我孫子町地区の特定旅客施設である我孫子町駅から徒歩でアクセスできる範囲として、概ね半径 500m の範囲を設定する。区域は幹線道路等で囲まれた地区のまとまりを考慮して設定する。

高齢者、障害者をはじめ多数の人が広域的に利用する施設を含む範囲

高齢者、障害者をはじめ多数の人が広域的に利用する施設である「府立盲学校」、「沢之町公園」、「阪和病院」、「あびこ病院」などを含む範囲を位置づける。

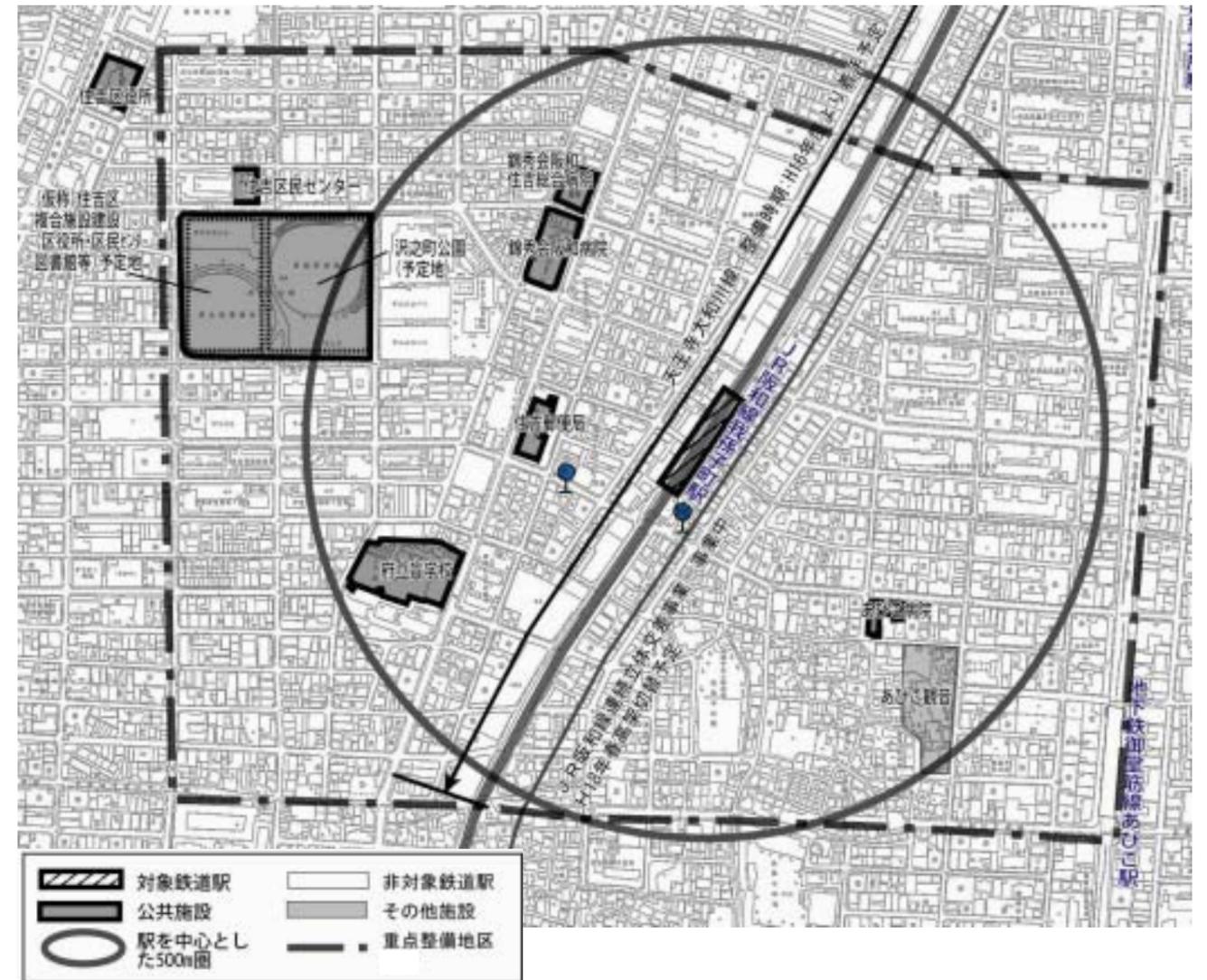


図 2.1 重点整備地区

3 . 主要な経路

3 - 1 . 大阪市の経路設定の基本的な考え方

駅を中心とした地区内の道路をバリアフリー(*)化していくために、当該地区内の主要施設までの経路を中心として考えていく必要がある。その考え方を以下に示す。

経路設定については、市域全体として次の様な考え方に基づき設定する。

(1)主要な経路

主要な経路は、だれもが安全・快適に移動できることを考慮して選定する。また、経路については、以下の考え方により設定する。

駅から周辺の主要な施設（主要官公庁施設、福祉施設、大規模病院、集客施設、大規模商業施設、商店街など）の入口までの経路

商業・業務施設、文化施設、公園などが面的・線的に広がる地区における、施設間の回遊を考慮した経路

既決定の重点整備地区内の主要な経路との連続した経路

すでに決定されている重点整備地区内の主要な経路に当たる道路が連続している場合、その経路について主要な経路として設定する。

(2)鉄道駅乗り換え経路

複数の鉄道駅間の乗り換えにおいて、鉄道施設内で乗り換え経路が確保されていない場合、道路、地下街、鉄道施設内自由通路等を「鉄道駅乗り換え経路」として設定する。

3 - 2 . 地区における主要な経路等の設定

市域全体の考え方に沿って、当地区では上記 3-1(1) に基づき、主要な経路を設定する。

表 3.1 主要な経路

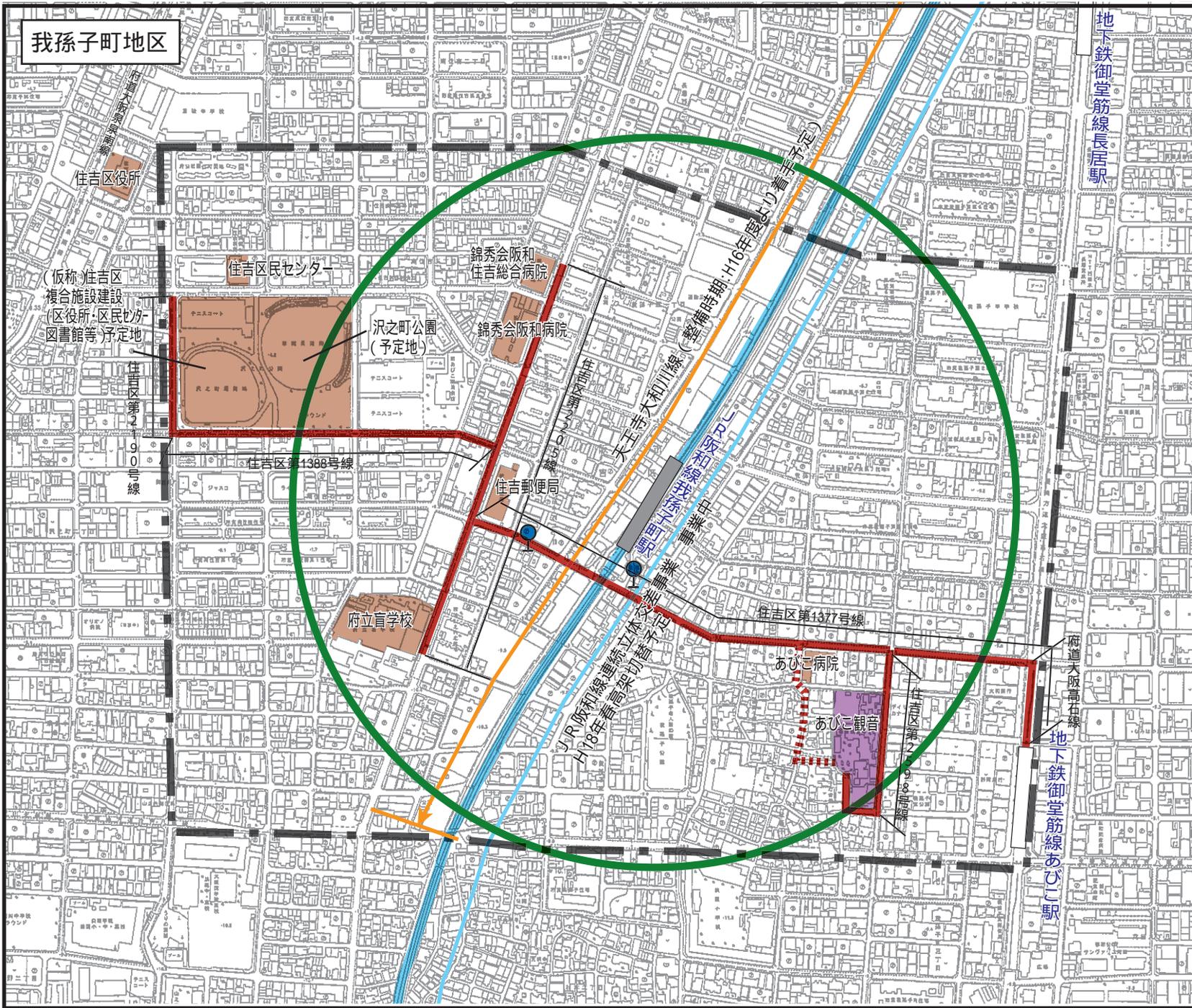
路線名	選定理由
市道 住吉区第 1377 号線 (東西方向の主軸)	我孫子町駅から東方向にあびこ病院、市営地下鉄御堂筋線あびこ駅へ、西方向に住吉郵便局へのアクセス経路である。駅を中心に東西方向の移動の主軸となる経路である。駅東からは府道大阪高石線まで、商店街が連続している。
市道 住吉区第 1388 号線	我孫子町駅から住吉郵便局前を経て、(仮称)住吉区複合施設建設が予定されている沢之町公園へのアクセス経路である。
市道 住吉区第 2205 号線	我孫子町駅から東西方向の主軸を経由して、南北方向に阪和病院、府立盲学校へとアクセスする経路である。
市道 住吉区第 2190 号線	我孫子町駅から市道住吉区第 1377,1388 号線経由して、建設が予定されている(仮称)住吉区複合施設の正面口へのアクセス経路である。
市道 住吉区第 2598 号線 市道 住吉区第 2228 号線 (注)	我孫子町駅から東西方向の主軸を経由して、あびこ観音へアクセスする経路である。
府道 大阪高石線	我孫子町駅から東西方向の主軸を経由して、市営地下鉄御堂筋線あびこ駅をネットワークする経路である。

(注)あびこ観音へのアクセス経路について

住吉区第2598号線および住吉区第2228号線はあびこ観音へのアクセス経路として「主要な経路」に選定した。

あびこ観音へのアクセス経路には上記「主要な経路」に加えて、道路幅員等を考慮すると「主要な経路」に選定することは適当ではないが、バリアフリー化が必要な経路として「参拝経路」も選定した。

「参拝経路」は、「主要な経路」において実施されるべき特定事業に代えて、地域の取り組み等による人とのふれあいを通じて、まちぐるみでバリアフリー化を推進する経路とする。



我孫子町地区

凡 例

- 地区内の特定旅客施設
- ・ J R 阪和線 我孫子町駅
- 対象鉄道駅
- 非対象鉄道駅
- 公共施設
- その他施設
- 駅を中心とした500m圏
- バス停
- 重点整備地区
- 主要な経路
- 参拝経路



4 . 整備の基本的考え方と整備内容

本節では、我孫子町地区における公共交通、道路、交差点等で移動の円滑化にあたり必要な事項について、その整備の基本的な考え方と整備内容を示す。

ここに示す事項は、基本的に平成 22 年を目標に整備に取り組むものである。しかしながら、個別には、早急に整備が図れるもの、整備にあたって関係者間で調整を図る必要のあるもの、基準等の明確化が必要なもの、新しい製品開発が必要なもの、大規模な改修が必要なもの等があり、その整備時期には差が出るのが考えられる。

このため、整備目標時期を公共交通では4 - 1 - 1に、道路交差点等では4 - 2 - 2に示し、それぞれ2つの区分としている。

4 - 1 . 公共交通

4 - 1 - 1 . 駅舎・鉄道車両

我孫子町地区では、JR 阪和線連続立体交差事業が事業進行中である。特定旅客施設である我孫子町駅はこの事業により大規模改造される。新駅については、「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」に準じた施設整備を行うものとする。

駅施設整備等の基本的な考え方

以下に、駅施設整備の基本的な考え方を示す。なお、それぞれの整備について、実施の時期を時期 A、時期 B の 2 つに分けて示しているが、それぞれの意味は下表のとおりである。

整備時期

時期 A	設計にとり入れ、建設時に整備するもの
時期 B	現時点では仕様の決定は困難であるが、工事完成までに整備することを目指し、今後、引き続き検討をすすめていくもの

(1) 整備の基本的考え方

整備項目		整備の基本的考え方	整備状況と主な整備内容	時期 A	時期 B
駅舎	1. 視覚障害者誘導用ブロック	<p>1. 公共用通路と駅舎との境界から、改札口を経て、車両の乗降口に至る経路上に、視覚障害者にとっての分かりやすさと歩きやすさに配慮した連続性のある移動動線を設定し、誘導を目的とする「線状ブロック」と、警告を目的とする「点状ブロック」を適所に敷設する。</p> <p>なお、移動動線の途中で商業施設等がかかわる場合は、動線が途切れたり、遠回りになったりしないよう、商業施設等の管理者との調整に努める。</p> <p>2. 移動動線としては、公共用通路との境界から、切符売場（券売機または有人窓口）、改札口（有人改札口がある場合は有人改札口）、階段、エレベーターを経由し、プラットホームまでとする。このほかトイレ、必要に応じ案内所、駅長室等にも誘導する。</p> <p>3. 視覚障害者誘導用ブロックは、弱視者に配慮し、黄色を標準とする。ただし、床面との組合せが適さない場合は、明度差を大きくするなど、色彩組合せに配慮する。</p> <p>4. 規格については、JIS製品を使用するものとする。</p>	<p>以下の経路に整備済。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 公共用通路と駅舎との境界から切符売り場、改札口への経路 ・ 改札口からトイレ、エレベーター、階段への経路 ・ 階段、エレベーターからプラットホームへの経路 <p>エスカレーターの乗降口に点状ブロックを敷設。 ブロックはJIS製品を使用。</p>		
	2. 音案内（音響、音声）	<p>1. 視覚障害者が円滑な移動、施設の利用ができるよう、視覚障害者誘導用ブロックの敷設位置に合わせ、音案内の提供を検討する。音案内はこれまで、多様な手法が提案されており、できるだけ早期にシステムとしての標準化等を図ることが課題となっている。今後、技術が収斂され国の基準等が明確になって、一般化された段階で整備を図っていく。</p>	<p>改札口、ホームの階段部に音案内を整備済。 トイレ前で男女の区別ができるセンサー式音声案内を整備済。</p>		
	3. 案内・誘導	<p>1. 駅舎内での一貫した連続性のある案内・誘導に努めるとともに、駅舎外との関係においても、特に、他の公共交通機関への乗換えや、周辺地域・施設への案内などについて、既存の誘導表示板等の案内設備も活用しながら、公共性を重視した案内に努める。</p> <p>2. サイン、表示板の設置にあたっては、車いす使用者、弱視者、白内障の乗客に配慮した掲出位置・高さ、文字の大きさ、色彩組合せとするよう努める。</p> <p>3. 案内・誘導の円滑化のため、駅長室等で、介助を含む充実した案内・誘導サービスの提供に努めることとする。</p>	<p>ピクトグラムを使用し、見やすさ、わかりやすさに配慮した連続性のあるサインを整備済。 点字触地図を整備済。 ホームにおいてエレベーターの位置の路面標示を整備済。</p>		
	4. 切符の購入	<p>1. 身体障害者の切符の購入について券売機で対応する場合には、車いす使用者に配慮した蹴込みのある構造、視覚障害者に配慮した点字案内・大きい明度差の文字表示など、身体障害者が使いやすい金銭投入口や主要なボタンの高さ・配置・構造とするよう努める。 なお、車いす使用者に配慮した蹴込みのある構造以外は時期 A とする</p>	<p>蹴込みについては可能な範囲で確保。</p>		
	5. 改札口	<p>1. 車いす使用者、松葉杖使用者、子連れの乗客、大きな荷物を持った乗客に配慮し、拡幅改札口を出口、入口にそれぞれ1つずつ、あるいは、出口、入口共用できるものを1つ設けることが望ましい。</p> <p>2. 1. 以外においても、上下移動等のバリアフリー化がはかられたルートが確保できる場合は、当該ルート上の改札において、拡幅改札口を出口、入口にそれぞれ1つずつ、あるいは、出口、入口共用できるものを1つ設けることが望ましい。</p>	<p>拡幅改札口(有人改札)を整備済。</p>		
	6. エレベーター	<p>1. エレベーターによるホーム～コンコース階（公共用通路）の経路を1以上確保する。</p> <p>2. エレベーターは手動車いすが内部で180度回転できるものを設置する。ただし、スルー型や直角2方向出入口型であって、車いす使用者が円滑に乗降できるものについてはこの限りではない。なお、操作盤等、仕様の細部については、すべての利用者に使いやすいものとなるよう努める。</p>	<p>改札階（地上）から各ホームへのエレベーターを整備済。 エレベーターはスルー型を整備。</p>		
	7. エスカレーター	<p>1. ホームからコンコース階は、上り・下り1ルートずつ整備する。</p>	<p>改札階から各ホームへのエスカレーターを整備済。（上り、下り1ルートずつ）</p>		
	8. 階段	<p>1. 階段の手すりは2段とし、視覚障害者に配慮し、階段の行先を点字で表示する。</p> <p>2. 弱視者が、踏面の端部を容易に識別できるよう配慮する。</p>	<p>2段手すりを整備済。 弱視者が、踏み面の端部を容易に識別するためのシールを貼附</p>		

整備項目		整備の基本的考え方	整備状況と主な整備内容	時期A	時期B	
駅舎	9. ホームにおける列車の案内	1. ホームにおいて、列車の行先・接近・出発に関する情報を文字および音声や音響により提供するための設備を設置する。	音声や音響による案内を実施済。 LED型電光掲示板を整備済。			
	10. 車両とホームとの隙間・段差	(1) ホーム構造・車両構造	1. 車いす使用者等が円滑な乗降ができるよう、ホーム面高さを設計上配慮して車両とホームとの間の隙間・段差をできる限り小さくする。	現段階で出来るだけ小さくするよう整備済。		
		(2) 渡り板	2. 将来の車両構造の変更を勘案し、車両とホームとの間の隙間・段差をできる限り小さくするよう引き続き検討する。 1. 渡り板を配備し、適切な対応を行なう。	実施済。		
	11. ホームにおける安全対策	1. 視覚障害者の安全性を確保するため、ホームにはホームドア(*)やホーム柵を敷設するよう努める。ただし、既設線の延伸部や運用上やむを得ない理由によりシステムとしての導入が困難な場合は、ホームドアやホーム柵が設置できるような構造等の配慮を行う。 2. また、点状ブロックにより安全性の確保を行う場合は、下記を実施するよう努める。 a. ホーム縁端付近に連続して点状ブロックを敷設する。 b. この点状ブロックには、線路側とホーム内側との区別が容易にできる工夫をする。 3. プラットホームからの転落事故に対する安全対策について、下記の整備を行う。 a. 非常停止押しボタン又は転落検知マットの整備。 b. プラットホーム下の待避スペースの確保。ただし、待避スペースを設けることができないものについては、プラットホームに上がるステップの設置。	ホーム縁端付近に連続して内方線付きブロックを整備済。 ホーム両端に点状ブロックの二重敷設を整備済。 非常停止押しボタンを整備済。 待避スペースを設置済。			
12. トイレ	1. 車いす対応トイレを男女別に1以上設置を標準とする。 2. なお車いす対応トイレは、多機能化に努める。	多機能トイレ(*)を整備済。				
鉄道車両	1. 車いすスペースの確保	1. 新造車両については、車いすスペースを1列車に1箇所以上設ける。ただし、利用状況によっては、必要に応じて、1車両ごとに設置するよう努める。 2. 既存車両については、車いすスペースを1列車に1箇所以上設けるよう努めることとする。ただし、可能な限り、より多くの設置に努めることとする。				
	2. 行先等の案内表示装置	1. 新造車両について、車外から、行先、種別(特急、急行、快速、普通等)が確認できるような表示装置を設置する。 2. 新造車両について、車内において、行先、種別、次停車駅名などが確認できるような表示装置を設置する。可能な限り扉の開閉方向が確認できるよう表示することが望ましい。				
	3. 車両間の転落防止装置	1. ホームドアやホーム柵の設置が、当面、困難なため、車両における措置として、新造車両には、連結面間に転落防止装置を設置する。なお、既存車両についても、可能な限り設置するよう努める。				

4-1-2. バス車両

我孫子町地区は、バス交通も重要な交通手段となっている。このため、我孫子町地区における駅施設のバリアフリー化と合わせてバス車両のノンステップバス(*)化を推進することで、駅施設におけるバリアフリー整備の効果を広域の利用者に波及させることが可能となる。このように、移動円滑化を徒歩圏に限らず、より広域へと飛躍的に推進させることが期待されることから、我孫子町地区において、以下の考え方に基づき、ノンステップバス化を推進するものとする。

大阪市営バスについては、新規導入時にノンステップバスを導入する。

民営バスについては、基本方針に基づきノンステップバスの導入を推進する。大阪市として、新規導入時にノンステップバスの導入を要請する。

4 - 2 . 道路・交差点等

大阪市内には、これまで歩道設置、歩道の段差解消、視覚障害者誘導用ブロックの設置、電線共同溝等の整備、自転車駐車場の整備などにより、バリアフリー(*)化された道路施設や、バリアフリー化に活用できる都市基盤施設が多く存在している。

今後の道路施設等のバリアフリー化にあたっては、これらの既存の都市基盤施設を効果的に活用しながら、道路空間の整備・運用を図っていくことが要請される。

(1) 道路施設等の整備

道路施設の新設

- ・ 道路空間内には、自動車、自転車、歩行者の通行など多様な利用ニーズ(*)があり、それらが共存している。一方で道路空間は限られているため、沿道地区の特性や当該道路の役割を考慮しながら、車道・歩道の幅員など道路空間構成を設定していくことになる。
- ・ バリアフリーの観点からは、改めて高齢者、視覚障害者、聴覚障害者、車いす使用者等の行動特性・利用者ニーズを把握し、道路空間構成を検討していく必要がある。また、利用者ニーズに関連して、歩行補助機器等(電動車いす、車いす、シルバーカー(*), 補助犬*, 乳母車、など)の普及状況、開発状況等についても把握し、今後の対応を検討していく必要がある。

* 補助犬...盲導犬、介助犬、聴導犬

道路施設の改良

- ・ 既存の道路の改良を行う場合には、沿道条件、地形条件などにより、様々な制約が生じることがある。このような場合、制約条件を考慮しつつバリアフリー化の促進について検討を行う。
- ・ 制約条件のため、道路整備(ハード面)だけでは対応できない箇所については、運用面での対応策やソフト面での対応策等を併せて検討し、道路整備を行う必要がある。

(2) 既存施設の有効活用

- ・ 道路整備後の沿道地区の変化、利用ニーズの変化等に伴い、道路空間の運用のあり方を見直す必要が生じた場合には、再検討しバリアフリー空間の拡大・改善を図っていく必要がある。
- ・ また、利用ニーズを考慮した道路空間が整備されたとしても、路上駐車、放置自転車、違法看板などにより、必ずしも効果的な利用が行われない場合が生じるため、整備後の運用管理についての検討が必要となる。

4-2-1 . 整備の基本的考え方

(1) 事業計画の策定に向けて(整備時期の考え方)

道路管理者、大阪府公安委員会、その他一般交通用施設及び公共用施設の管理者は、ここに示す整備の基本的考え方に基づき各特定事業計画を策定することとなる。事業計画の策定にあたっては、各事業の整合を図るため、各管理者が調整・協力しながら進めることとする。

道路特定事業の整備時期の考え方について

短期的な事業	<p>全市的に取り組んでいる既存事業の重点実施</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ きめ細かい日常点検による維持管理及び啓発活動 ・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置・改良 ・ 歩道の段差解消 ・ 歩道の勾配修正 <p>など</p>
中期的な事業	<p>沿道住民との調整が必要な歩道設置などの事業</p> <p>面的な整備が必要で事前に調査などを必要とする案内標識の設置などの事業</p> <p>道路管理を強化するために市民の協力が不可欠な放置自転車の撤去や違法看板の撤去の強化</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 歩道設置 ・ 歩道拡幅 ・ 案内標識の設置 ・ 放置自転車対策の強化 ・ 違法看板の撤去強化(市民参加) <p>など</p>
長期的な事業	<p>防犯や管理面など維持管理上の検討が必要となる事業</p> <p>大規模な事業となるため、費用効果など十分な検討が必要となる事業</p> <p>大規模な交差点改良など社会的影響が大きいと考えられる事業</p> <p>ITによる新技術の導入</p> <p>など、慎重な調整・検討が必要となり、事業を実施するにあたりかなり時間を要する事業</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ エレベーターの設置 ・ 大規模な交差点改良 ・ 歩道橋の改良 ・ ITを活用した歩行者移動支援情報の提供(*) <p>など</p>

(2) 整備の基本的考え方

基本構想策定後は以下の整備の基本的考え方に基づき、関係事業者*が連携、調整して事業の推進を図っていくものとする。(*関係事業者：大阪市、道路管理者、鉄道事業者、バス事業者、公安委員会等)

		整備の基本的考え方
歩道の整備	新設	・歩道を新設する場合には、沿道条件などを考慮した上で、幅員、勾配、段差などについてバリアフリー(*)化された歩道整備を行う。
	改良	・歩道の段差解消、勾配の改善は、必要に応じて地元合意を得ながら、整備を進めていく。 ・バリアフリー化された代替ルートが確保できない場合には、地元合意を得て、歩道設置、拡幅等を検討する。
	その他	・透水性舗装など歩道整備に関する新しい技術の活用について検討する。 ・ルート上に狭幅員道路がある場合は、通行方法の検討や路側帯のカラー舗装化などにより、安全かつ安心して通行できるような環境整備を行う。
	自動車対策等	・車止めの設置にあたっては、必要最小限の設置にとどめ、広報啓発等による駐車モラルの向上を図る。
案内・誘導施設の整備	視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックは、主要な経路及び誘導が必要であると判断されるルートに敷設する。 ・視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。ただし、周辺の状況により都市景観等を考慮する必要がある場合には、輝度比を考慮した上で、黄色以外の認識しやすい色を考える。 また、視覚障害者誘導用ブロックと舗装面の模様との区別がつきにくいことがないように舗装のデザインを工夫する。 ・このほか、危険回避のために必要と判断される箇所についても敷設する。
	その他の案内・誘導施設	・バリアフリーの視点を踏まえた、公共交通機関への乗り換えや周辺地域・施設への案内など、一貫した連続性のある案内・誘導サインの整備。 ・旅客施設や官公庁施設、福祉施設、バリアフリー施設等について利用者にわかりやすい情報提供を行う。 ・情報更新システムの構築の検討
交差点等の整備	横断歩道	・横断歩道部の段差解消等については、着実に整備を進めていく。 ・横断歩道への横断支援施設の開発（視覚障害者用道路横断帯の設置など）の成果を活用・検討していく。
交通結節施設の整備		・交通結節施設については、鉄道、その他交通機関と道路の連携を図りながら、バリアフリー整備を図る。 ・バス発着施設では、ノンステップバス、ワンステップバスなどに対応した駐車場の整備を図る。 ・また、ノンステップバス(*）、ワンステップバスなどがバス停に正着できるよう実効的運用を図る方策についても施設整備と合わせて進めていくことが考えられる。
関連施設の整備	休憩施設等	・歩行者ネットワーク内の道路のベンチ、植栽帯などの整備運用について検討する。 ・その他、歩行者ネットワークの利便性を高めるための方策を検討する。
その他		・案内・誘導にあたっては、音声ガイド、ITを活用した歩行者移動支援情報の提供(*)（平成12、13年度に梅田地下街で社会実験を実施）などの導入について検討が必要となる。なお、この場合、ハイテク技術とそれを利用する人との関係や、ハイテク技術のバックアップ方策の検討が必要となる。 ・また、電動車いすなど各種歩行支援機器の改良では、各種機器の統一的な開発が要請される。また、歩行支援機器の改良と施設整備の双方が統一規格を共有できるよう協調を図ることが必要となる。 ・高架道路下の反響音や商店街の騒音が、音による誘導案内の障害にならないよう音情報に関する対策が必要となる。さらに今後は、公共空間での音の計画設計についての検討が必要となる。
その他施設の有効活用		1. バリアフリー空間の拡大・改善 ・バリアフリー空間の拡大のため、歩道設置等が困難な箇所については、地元の協力を得ながら、歩道設置以外の歩行者系道路の整備について検討する。 ・また、歩行者系道路の整備にあたっては、必要に応じて単断面道路の構造改善や通行規制などについて検討を行う。 ・バリアフリーの観点からの指導、民間の協力を得ながら、歩道整備にあたっての民間敷地を歩道の一部として活用する方法等について検討する。 2. 駐車対策等 ・バリアフリーの観点も含め、路上駐車、放置自転車、違法看板対策について検討を進める。 ・また、地元の協力及び市民の協働の視点からも検討を進める。
信号機のバリアフリー整備		・信号機については、機能の高度化（音響による視覚障害者用信号、音声付歩行者感知信号）及び現示の改良や運用の見直し（歩車分離化）・（歩行者横断秒数の見直し）等を検討する。

4-2-2 . 整備内容

整備時期Aは、主要な経路上で段差解消・勾配改善等歩道の改良、連続した視覚障害者誘導用ブロックの敷設、必要な箇所への音響信号機の設置等、早期に整備が図れるもので、平成22年を目標に整備を完了するものである。

整備時期Bは、整備にあたって、案内・誘導の充実等があげられる。これらについては、関係者間の調整を図り、また整備に向けての調査・研究を行い、整備可能な箇所から、出来るだけ早期に着手する。これにより、平成22年に個別には一部、整備が図れることになる。

この他、放置自転車対策、違法看板の撤去、ソフト面での取り組みについては、時期を定めず、継続的に取り組むものとする。

(1) 道路

路線名	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
市道 住吉区第1377号線 市道 住吉区第1388号線 市道 住吉区第2205号線 市道 住吉区第2190号線 市道 住吉区第2598号線 市道 住吉区第2228号線 府道 大阪高石線	歩道の改良(段差解消、勾配の改善、舗装面の改善、横断勾配の改善、など) ----- 視覚障害者誘導用ブロックの敷設 ----- 歩行空間の確保(歩道の拡幅等により有効幅員2m以上を確保) (ただし幅員確保が困難な場合は、通行方法の検討や路側帯のカラー舗装化などの環境整備を検討)			大阪市

整備時期A：平成22年までに完了 整備時期B：平成22年までに着手

(2) 交差点

整備項目	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
1. 既設信号の改良・改善	地域要望を踏まえ、主要な経路上で音響信号機等の設置を検討する。(その他、歩車分離信号化・信号現示の改善)			公安委員会
2. 横断歩道部への横断支援施設の開発・導入	視覚障害者の横断を支援する施設(視覚障害者用道路横断帯(*)等)の導入検討			

整備時期A：平成22年までに完了 整備時期B：平成22年までに着手

(3) 歩道上障害物、違法駐車対策

整備項目	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
1. 放置自転車等歩道上障害物の撤去	現行の「大阪市自転車等の駐車の適正化に関する条例」等の活用や鉄道駅周辺における放置自転車に関する全市的な取り組みの中で、特にバス停留所や鉄道駅出口付近及びエレベーター付近の地域と連携した重点的放置自転車対策 商品・看板等の歩道へのはみ出しに対する是正の指導・撤去の推進	継続実施		大阪市
2. 違法駐車取締り強化	移動円滑化を特に阻害する横断歩道上、バス停留所付近等の取締り強化	継続実施		公安委員会

整備時期A：平成22年までに完了 整備時期B：平成22年までに着手

(4) 案内・誘導

整備項目	整備内容	整備時期		主事業者
		A	B	
1. 案内・誘導	分岐点や交通結節点等の主要地点において、目的地または中継地となる旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の位置について、道路標識（案内標識や歩行者案内標識）の整備を行う。			大阪市
2. 音案内	視覚障害者誘導用ブロックと連携した音声案内等の開発・導入検討			

整備時期 A：平成 22 年までに完了 整備時期 B：平成 22 年までに着手

4 - 3 . ソフト対策等

4-3-1. ソフト面

(1)基本的な考え方

本市では、「だれもが個人として等しく尊重され、共生していく差別のない社会を実現し、自らの人生を自分で切り拓き、自己の能力を発揮でき、いきがいのある人生を創造できる社会を実現していくこと」を基本理念とした「大阪市人権行政基本方針」を策定し、「『人間の尊厳』の尊重」「平等の保障」「自己決定権の尊重」を目標として人権行政を推進している。

今回、交通バリアフリー(*)法に基づく基本構想の策定において、市民の身近な駅を中心に、多くの地域で基本構想の策定に取り組むことは、市民がバリアフリーについて考え、障害の有る無しや、年齢に関わらず、すべての人が共に生きるというノーマライゼーション(*)の理念の定着と「完全参加と平等」の実現を推進するためのよい機会であり、効果的な広報・啓発活動により、多くの市民の参加と関心を促して行くことが重要である。

そして、これを契機に、設備のハード面でのバリアをなくしていくこととあわせて、すべての人が、ノーマライゼーションの理念を自らの課題として受け止め、理解を深め、共に生きる社会をつくっていくため、市民の関心を喚起するよう、効果的な広報・啓発活動、教育活動に取り組み、すべての人が快適で安全に生活できる、住みよい大阪のまちづくりをめざす。

また、人材の養成と確保に努めるとともに、各区で活動しているボランティア・ビューローなどを拠点として、ボランティアやNPOの活用を図ることとする。

ソフト面の取り組み

移動の円滑化を図るためには、旅客施設、車両、道路、信号機等の施設の整備だけでなく、既存の施設の有効活用にも配慮しつつ、施設整備の効果を相乗的に高めるよう、「施設利用支援の取り組み」、「バリアフリーへの関心の喚起」、「バリアフリーへの理解の深化」、「バリアフリーのまちづくりの参加」などソフト面の取り組みを同時に進めることが必要である。

バリアフリーへの関心の喚起	基本構想策定の取り組みの市民への周知	大阪市
バリアフリーへの理解の深化	「バリアフリーのしおり」等の提供を通じて、高齢者、障害者等も含め市民が円滑なコミュニケーションが図れるような「声の掛け方」「意思表示の仕方」等、交通バリアフリーについての理解の深化を図る。 ノーマライゼーションに対する正しい認識を深めるための広報啓発の充実(障害及び障害者に対する認識と理解を促進するための、パンフレット、冊子の作成、テレビ、ラジオや広報誌等のマスメディアの活用等) 学校教育における「総合的な学習の時間」での障害者等との交流等の取り組みや、市民を対象とした各種学習会の開催などによる福祉教育・人権教育の充実	大阪市
バリアフリーのまちづくりへの参加	放置自転車対策の強化(地域と連携した放置自転車対策等) 放置自転車についての啓発活動の強化(放置自転車クリーンアップキャンペーンの実施等) 自転車利用マナーの向上(小学校での交通安全教育等) 違反広告物対策の強化(市民ボランティアによる、路上違反簡易広告物撤去活動員制度《かたづけたい》等) 「迷惑駐車防止に関する条例」に基づく駐車マナーの向上の取り組み	大阪市 公安委員会 市民

4-3-2. 建築物へのバリアフリー

大阪市では、新しい建物や施設を建てたり、改修したりする場合には、すべての人が利用しやすくなるように、「大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱」(*)に基づき、出入り口部の段差の解消やスロープの設置、障害者対応のトイレ、視覚障害者のための誘導用ブロックなどの整備を行っている。

交通バリアフリーの取り組みとあわせ、計画が予定されている「(仮称)住吉区複合施設建設(区役所・区民センター・図書館等)など、我孫子町地区における大阪市の建築物のバリアフリー化に努めていく。

項目	内容	主関係者
施設利用支援の取り組み	駅長室等で充実した案内誘導サービスの提供(駅職員によるひと声掛ける取り組み等) 鉄道利用のマナー向上キャンペーンの強化(駅構内や車両での優先座席・携帯電話利用マナーの啓発アナウンス等) 公共交通事業者は、その職員に対し、高齢者、障害者をはじめ多様なニーズ、特性に対応した職員研修の実施、対応マニュアルの整備等により職員教育の充実に努める。 エレベーター、トイレ等バリアフリー施設の状況に合わせてわかりやすい情報提供を行う。	大阪市 西日本旅客鉄道(株)

5 . 継続的な改善に向けて

「我孫子町」地区交通バリアフリー(*)基本構想の策定は、当事者参加による「わがまちウォッチング」の実施や「我孫子町地区基本構想検討会議」で取り組みを進め、平成 22 年を目標として整備内容を構想としてとりまとめた。

基本構想策定後は、本基本構想に基づき、事業者が事業計画を作成し、具体化を行う。また、具体化にあたっては、「我孫子町地区連絡調整会議」を基本構想策定後も残すことにより、関係者による情報交換・連携を図りながら、市民の意見を踏まえるものとする。基本構想策定後も、下図に示すような仕組みを維持することで、交通バリアフリーに向けた継続的な取り組みを進めるとともに、その仕組みの定着を図る。整備完了後は、その仕組みを有効に活用していくことにより、継続的な改善を図っていく。

その主な流れは次のとおり。 大阪市から事業者（道路管理者、鉄道事業者、公安委員会など）へ事業計画・事業進捗状況の確認
事業計画・事業進捗状況の報告
市民へ、事業計画・事業進捗状況の説明
事業計画・事業進捗状況に対する意見
市民の意見を可能な限り反映し、事業実施

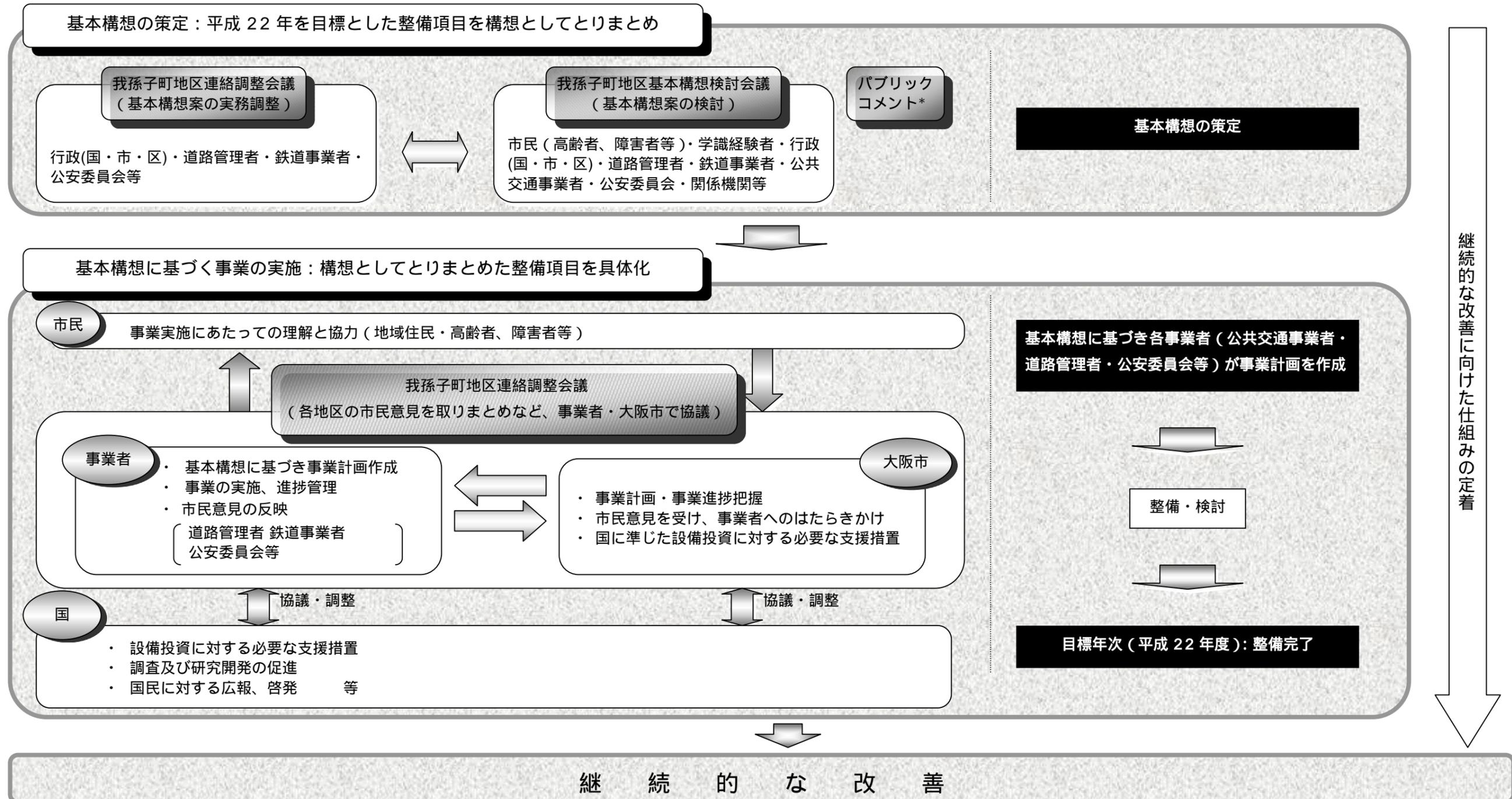


図 基本構想策定後の継続的な改善に向けた取り組みのイメージ

(参考):用語の解説

1.バリアフリー

高齢者や障害者等が生活するうえで妨げとなるバリア(障壁、障害)のない状態。あるいは障害者や高齢者等が自立した活動を行えるように生活の場や公共の場からバリアを取り除くこと。段差などの物理的障壁のほか、社会的、制度的、心理的障壁の除去もいう。

2.多機能トイレ

車いすで利用できる広さがあり、乳幼児用ベッドなども装備されている。身体の不自由な方ばかりでなく、お年寄り、赤ちゃん連れ、けがをされている方などにとっても利用しやすいトイレで、オストメイト(人工肛門保有者、人工膀胱保有者)のパウチやしびんの洗浄ができる水洗装置等が設置されている。

3.大阪市ひとにやさしいまちづくり整備要綱

道路や建物などのまちづくり全般にわたり、障害者や高齢者をはじめすべての市民が安全かつ快適に利用できるよう整備をすすめるため、平成5年4月に制定した要綱。

4.ニーズ

「必要、要求」という意味であり、広く人々が必要としているものの意味で使われる。

5.ガイドライン

本稿でのガイドラインは、以下の2つを意味している。

<旅客施設のガイドライン>

正式名称は、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン(平成13年8月、交通エコロジー・モビリティ財団)」といい、旅客施設のバリアフリー化を進めるために、多様な利用者のニーズに応え、すべての利用者がより円滑に利用できるように、整備の望ましい内容を示したものである。なお、平成14年12月に「追補版」が発行されている。

<道路のガイドライン>

重点整備地区内の道路については、最低限の基準が「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(平成12年11月15日、建設省令)」において定められている。このガイドラインは基準に定められていない事項について、高齢者・障害者等をはじめとするすべての利用者のニーズに合った、より質の高い歩行空間の形成のための道路構造を記述したものである。

正式名称は、「道路の移動円滑化整備ガイドライン(平成14年12月)」という。

6.ホームドア

駅のホームの縁端に設けられたホームと線路を仕切るドア。開閉部分は列車のドアと同時に連動して開閉される。

7.ノンステップバス

床面を35cm程度(通常は、65cm以下でワンステップ)まで下げて乗降口のステップ(階段)をなくしているバス車両。利用者が容易に乗降できる。

8.シルバーカー

かごを備えたフレームの下に車輪が付き、かごの蓋が腰掛けとして利用できる歩行補助具。

9.ITを活用した歩行者移動支援情報の提供(歩行者ITS)

最先端の情報通信技術を用いて人と道路と車両とを情報でネットワークすることにより、交通事故、渋滞などといった道路交通問題の解決を目的に構築する新しい交通システム。この中で歩行者支援は、ITSの開発分野の一つであり、高齢者や障害者を含む歩行者、車いす使用者、自転車利用者等に、安全・安心・円滑な移動環境を提供するためのシステムをいう。

10ネットワーク

「網状組織にする、網状につなぐ」という意味であり、本基本構想では、複数の道路を網状に結ぶことにより便利で代替性のある経路を確保する意味として使用している。

11.視覚障害者用道路横断帯

横断歩道に設置される視覚障害者用横断帯。幅30cm程度で、丸い突起が並び、視覚障害者が横断歩道をまっすぐ歩く助けとなる。

12.ノーマライゼーション

障害者や高齢者などが住み慣れた地域で健常者と同じように生活し活動できる社会を当たり前(ノーマル)の社会とする理念。また、それに基づく運動や施策。障害者などがあるがままの姿で、ほかの人々と同等の権利を享受できる社会をめざす。1960年代に北欧から始まった。

13.パブリックコメント

行政機関が政策の立案等を行おうとする際にその案を公表し、この案に対して広く市民・事業者等から意見や情報を提出していただく機会を設け、行政機関は、提出された意見等を考慮して最終的な意思決定を行うというもの。