

Ⅳ バリアフリーの基本方針

1. 箕面市における交通バリアフリー整備の目標

第四次箕面市総合計画に掲げられている将来都市像「安全で快適に暮らし続けられる都市“みのお”」の実現に向けて、ノーマライゼーションの考え方のもと、だれもが安心して安全に移動できるバリアフリー空間の整備と目指して、下記のとおり基本理念と整備の基本的な考え方を定める。

< 箕面市交通バリアフリー化の基本理念 >

誰もが安心して安全・快適に外出できるまちづくり

< バリアフリー整備の基本的な考え方 >

すべての人を対象とする

交通バリアフリー法では、高齢者や身体障害者、妊産婦、けが人といった身体機能面で日常生活や社会生活に制限を受ける者を対象としているが、本基本構想では、知的障害者や精神障害者、外国人、乳幼児連れ、大きな荷物を持った者など、移動に制約を受けるすべての者を対象とする。なお、整備にあたっては、だれもが快適に移動できるよう、ユニバーサルデザインの考え方を基本とする。

市街地の活性化につながるバリアフリー整備

箕面市において先導的にバリアフリーを進めることとなる重点整備地区は、箕面市の中心市街地であるとともに、多くの観光客等が訪れる市の玄関口でもある。このため、重点的かつ一体的なバリアフリー整備により回遊性の向上を図り、市民だけでなく来訪者にとっても安全で快適な市街地の活性化に資するまちづくりを目指すものとする。

箕面市全域のバリアフリー化

鉄道駅周辺の重点整備地区のみならず、市全域において道路の新設や改修等を行う際には、本基本構想の考え方に基づいた整備を行い、将来に向けて箕面市全域のバリアフリー化を目指す。

心のバリアフリーの推進

ハード面におけるバリアの解消とあわせて、高齢者や身体障害者等に対するサポート意識の醸成やマナー向上に向けて、バリアフリーに関する広報・啓発活動に取り組み、心のバリアフリーを推進する。

市民・事業者・行政の連携

バリアフリーネットワークを効果的に形成するため、市民との意見交換を十分に行いながら、事業者や国・府・市の役割を明確にし、一体的かつ重点的にバリアフリー化に取り組むものとする。また、駅舎や道路等の交通用施設の整備とともに、多くの市民が利用する建築物についても福祉のまちづくり条例やハートビル法の適用により、まち全体のバリアフリー化を促進する。

効果的な事業実施と既存ストックの有効活用

厳しい財政状況の中、すべてのバリアフリー化を実現することは困難であるため、優先的に実施する事業を明確にし、重点的かつ効率的な整備を行うものとする。また、既存施設については極力活用を図り、修繕・改良等による改善が可能なものについては、既存ストックの有効的な活用に努めるものとする。

2. 重点整備地区の設定

(1) 重点整備地区の設定の考え方

重点整備地区は、高齢者や身体障害者が日常生活を営むうえで必要となる市役所等の官公庁施設や福祉施設のほか、図書館、文化ホール、商業施設、銀行等の不特定多数の市民が利用する施設のうち、特定旅客施設（1日あたり利用者数5,000人以上）から通常、徒歩により利用されることが想定される施設を対象として設定することとなる。

また、重点整備地区の設定にあたっては、特定旅客施設及びその周辺地区（徒歩圏：500～1,000m）において、下記の要件に基づき検討を行うものとする。

① 旅客施設の規模要件

- 1日あたりの利用者数が5,000人以上の鉄道駅等の旅客施設（特定旅客施設）を中心とした地区であること。
- 特定旅客施設と同程度の高齢者や身体障害者の利用が認められる旅客施設を中心とした地区であること。

② 公共施設等の配置要件

- 高齢者や身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる官公庁施設や福祉施設等が、徒歩圏域に立地する地区であること。

③ 事業実施の課題要件

- 高齢者や身体障害者等の利用の状況及び公共施設等への移動の円滑化に係る整備状況等から総合的に判断して、移動円滑化のための事業の実施が特に必要と認められる地区であること。

④ 事業実施の効果要件

- 移動円滑化のための事業が重点的に行われることにより、高齢者や身体障害者等への交流と社会参加の機会や消費生活の場、勤労の場等の提供が行われ、都市機能の増進が図られる地区であること。

⑤ 関連計画との整合

- 周辺における福祉関連計画や都市計画との整合を図ることにより、移動円滑化のための事業が一体的かつ有効に行われる地区であること。

(2) 重点整備地区の選定

前述した重点整備地区設定の考え方にに基づき、各旅客施設の現状における課題を整理すると下表のとおりであり、3駅とも重点整備地区の選定基準を満たしているといえる。

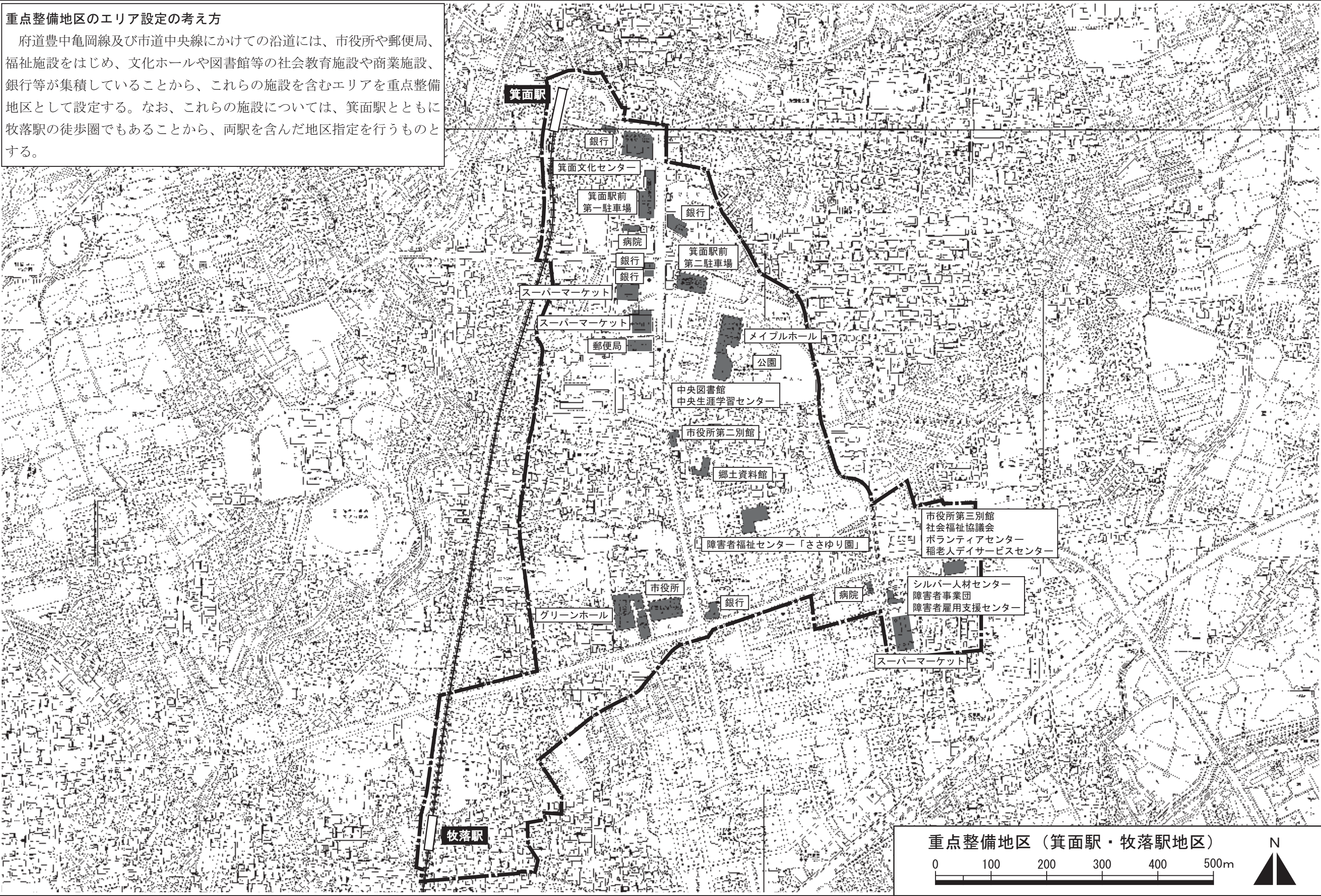
このため、各駅における徒歩圏（500～1,000m）を設定し、公共施設等の分布状況を基に重点整備地区の設定を行うものとする。

	箕面駅	牧落駅	桜井駅
旅客施設の規模要件	箕面公園に隣接しており観光客が多く訪れることから、1日平均乗降客数は19,415人と最も多い。 半径1km圏域では、3駅のうち、高齢化率及び身体障害者率が最も高い。	1日平均乗降客数は8,651人であり、旅客施設の規模要件を満たしている。 半径1km圏域では、3駅のうち、人口、高齢者人口、及び身体障害者人口とも最も多い。	1日平均乗降客数は12,766人であり、旅客施設の規模要件を満たしている。
公共施設等の配置要件	周辺地区は箕面市の中心地区であり、公共施設や商業施設等の集積がみられる。	周辺地区は住宅地であるが、徒歩圏域である半径500～1,000m圏域には、市役所等の公共施設が立地している。	周辺地区は概ね住宅地であり、国道171号を経て1,000～1,500mの場所に図書館や障害者施設等の立地がみられる。 なお、障害者施設は市域の西端にあり、隣接する池田市の石橋駅の方が近い位置にある。
事業実施の課題要件	駅舎は、幅の広い改札口が未整備であるなど一部に課題は有するものの、概ねバリアフリー整備が行われている。周辺地区では、バリアフリー整備が進んでいるが、車両乗入部等で移動円滑化基準を満たしていない箇所がみられる。	駅舎は、昇降機が設置されていないなどの課題を有するが、構造上、垂直方向の移動円滑化を図ることは困難な状況である。 周辺地区では、車両乗入部が連続しており、歩道が波打っている区間がみられる。	駅舎は、昇降機や身体障害者用トイレが設置されていないなどの課題を有している。周辺地区では、一部歩道が未設置の区間がみられる。また、国道171号では、車両乗入部の横断勾配や交差点周辺の縦断勾配が急である。
事業実施の効果要件	箕面市の中心地区であり、市民をはじめ多くの人々が訪れることから、バリアフリー整備による事業効果が最も高い地区であるといえる。	市役所に最も近い駅であり、バリアフリー整備による事業効果が期待できる。	バリアフリー上の諸課題の解消による事業効果が大きい。
関連計画との整合	周辺地区では、福祉のまちづくり重点整備地区として、バリアフリー整備が進んでいる。		駅前地区の再整備が計画されている

(3) 重点整備地区の位置及び区域

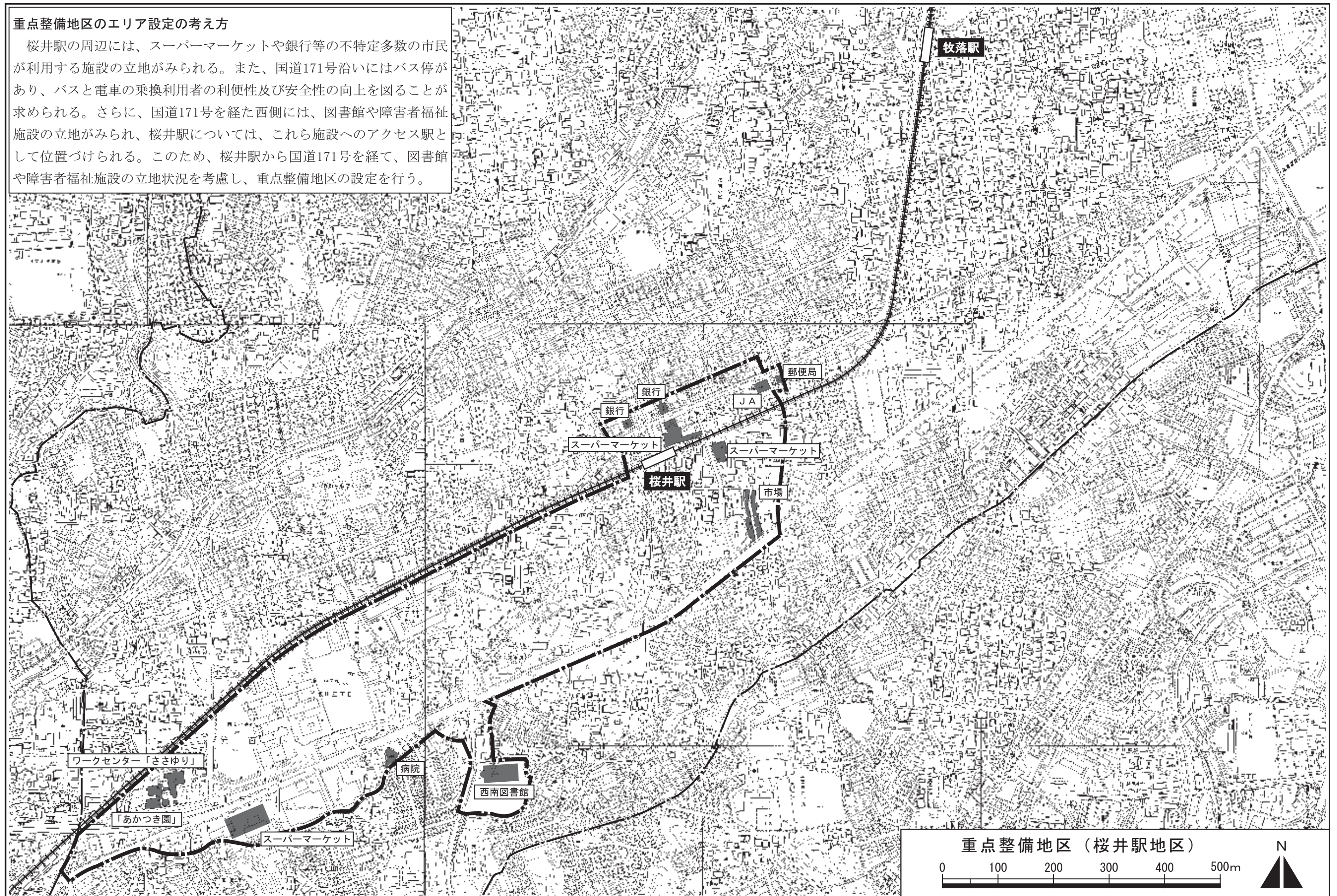
重点整備地区のエリア設定の考え方

府道豊中亀岡線及び市道中央線にかけての沿道には、市役所や郵便局、福祉施設をはじめ、文化ホールや図書館等の社会教育施設や商業施設、銀行等が集積していることから、これらの施設を含むエリアを重点整備地区として設定する。なお、これらの施設については、箕面駅とともに牧落駅の徒歩圏でもあることから、両駅を含んだ地区指定を行うものとする。



重点整備地区のエリア設定の考え方

桜井駅の周辺には、スーパーマーケットや銀行等の不特定多数の市民が利用する施設の立地がみられる。また、国道171号沿いにはバス停があり、バスと電車の乗換利用者の利便性及び安全性の向上を図ることが求められる。さらに、国道171号を経た西側には、図書館や障害者福祉施設の立地がみられ、桜井駅については、これら施設へのアクセス駅として位置づけられる。このため、桜井駅から国道171号を経て、図書館や障害者福祉施設の立地状況を考慮し、重点整備地区の設定を行う。



3. バリアフリー整備方針

※ 整備方針については、長期的な視点に立ったものであり、実現までに目標年次を超える長い期間を要する事項も含んでいる。

(1) 公共交通の整備方針

① 鉄道駅

【 基本的な考え方 】

- 「移動円滑化基準」に基づき、駅舎の出入口から改札口を経てホームへ至るバリアフリー化された経路を1経路以上設けることを基本とする。
- 高齢者や障害者をはじめあらゆる人々が安全かつ円滑に利用できるよう、移動を円滑化する各種の施設・設備の整備に努める。

ア. 移動経路

● 垂直移動設備

- 高低差が大きく、円滑な移動が困難な場合は、垂直移動設備としてエレベータの設置を行うことを基本とする。
- エレベータの設置場所は、通常の動線に近く、わかりやすい位置に設置するよう努める。
- エレベータは、かごの大きさや押しボタンの位置、点字表示、音声案内等について、移動制約者の特性に配慮するよう努める。
- 構造上、エレベータの設置が困難な場合は、車いす専用スロープ等の設備の設置に努めるものとする。

● スロープ

- 駅前広場や道路等からの連続性及び安全性を保つことに留意し、段差部分にはスロープを設置するよう努める。
- スロープの構造は、車いす利用者やベビーカー利用者が利用しやすい幅員、勾配とするとともに、2段式手すりの設置など、安全性に配慮するよう努める。
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置や手すりへの点字表示に努める。

● 階段

- 2段式手すりの設置など、安全性に配慮するよう努める。
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置や手すりへの点字表示に努める。

● ホーム

- 電車とホームとの間の段差の解消に努める。
- 線路への転落対策として、視覚障害者警告用ブロックの敷設とともに、電車の接近を警告する案内設備の設置に努める。

イ. 施設・設備

● 券売機・精算機

- 券売機や精算機は、機器の開発動向や更新時期を踏まえ、移動制約者の特性に配慮した利用しやすい形状とするよう努める。

● 改札口

- 車いす利用者や乳幼児連れ、大きな荷物を持った人がスムーズに利用できるよう、1つ以上の幅の広い改札口を設置するよう努める。
- スムースに改札を通過できるようＩＣカードの導入に努める。

● トイレ

- トイレは、乳幼児連れのためのおむつ替えシート等、多様な利用を見込んだきめ細やかな取組みを進めるよう努める。
- トイレの位置や男女別について、視覚障害者等にも配慮したわかりやすい表示を行うよう努める。

● 案内設備

- 移動者の案内設備をわかりやすく適切な位置に設置するよう努める。

● 視覚障害者誘導用設備

- バリアフリー経路上に視覚障害者誘導用ブロックや誘導鈴を設置し、視覚障害者の移動円滑化の向上と安全性の確保に努める。
- 視覚障害者誘導用ブロックの色は、黄色を基本とする。
- 改修工事等において既に設置されている視覚障害者誘導用ブロックが分断される場合には、代替経路上への敷設に努める。

② バス

【 基本的な考え方 】

- | |
|--|
| <ul style="list-style-type: none">○ 高齢者や障害者をはじめあらゆる人々が利用しやすいよう「移動円滑化基準」に基づいたバリアフリー車両を導入する。○ 高齢者や障害者をはじめあらゆる人々が安全かつ円滑に利用できるようバス停を整備する。 |
|--|

ア. バス車両

- 新規車両の導入及び車両の更新に合わせて、ノンステップバスの導入に努める。
- 音声案内装置や次停留所名表示装置、バス路線図等、高齢者や障害者をはじめあらゆる人々にわかりやすい装置を導入する。
- 車外に対して行き先案内表示やアナウンスを行う。

イ. バス停

- 高齢者、障害者をはじめあらゆる人々にわかりやすい行き先や路線図、時刻表等の案内設備を設置する。
- ノンステップバスの導入にあわせて、ノンステップバスに対応したバス停（歩道）の整備を図る。
- 歩道の幅員やバス停の利用状況を踏まえ、上屋やベンチの設置を検討する。

ウ. その他

- インターネットや市の広報紙等を通じて、低床バスの運行情報の提供を行う。

(2) 道路の整備方針

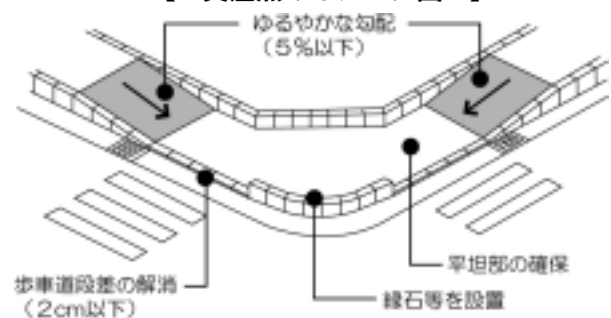
【 基本的な考え方 】

- 旅客施設から公共施設等への主要な経路となる特定経路については、「移動円滑化基準」や「ガイドライン」に基づき、バリアフリー化された歩道の整備を行う。
- 現況道路幅員と自動車の円滑な通行の関係や地形上の制約及び周辺の宅地の状況から「移動円滑化基準」等に適合した歩道の整備が不可能な道路については、「移動円滑化基準」等を準用し、できる限り移動しやすい歩行空間の整備を図るとともに、交通規制等の導入により安全性を確保する。

① 特定経路

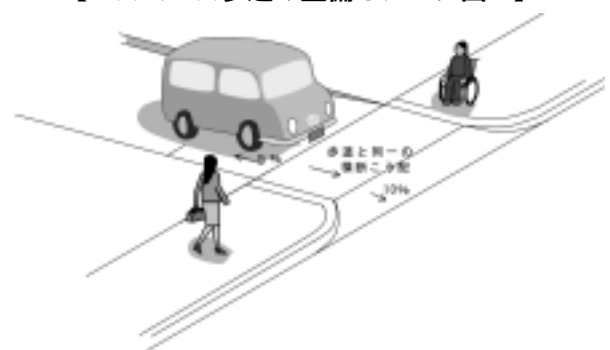
- 歩道の有効幅員を2 m以上確保する。
- 歩道の横断勾配については1 %、縦断勾配については5 %以下を目標に、勾配の緩和、段差の解消を図る。
- 歩行者の安全かつ円滑な通行のために必要な箇所については、歩道と車道の間に植樹帯や横断防止柵を設ける。
- 歩道の舗装は、歩きやすい、平坦性のある舗装とし、歩道の新設や大規模な改修時には、透水性舗装を採用することを基本とする。
- 歩道には、適切な箇所に視覚障害者誘導用ブロックを連続的に設置することを基本とし、マンホール等により視覚障害者誘導用ブロックを連続して敷設することが困難な場合には、当事者の意見を聞いた上で、その設置方法を検討する。なお、歩道の幅員が狭く、視覚障害者誘導用ブロックが車いすの通行に支障を及ぼす場合には、歩車分離等が適切に行われており安全上支障がないことを条件に、当事者間における意見調整を図りながら、視覚障害者誘導用ブロックのあり方について検討する。
- 交差点では、車いすでの移動の円滑化を図るため擦り付け勾配を緩和するとともに、安全に配慮し平坦性を確保する。また、視覚障害者の安全に配慮し、視覚障害者用警告ブロックを敷設する。

【 交差点のイメージ図 】

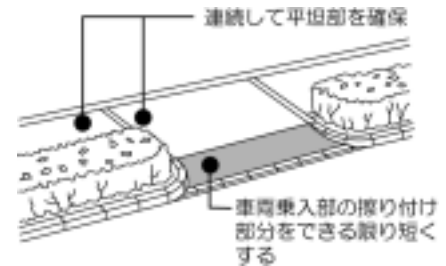


- 小規模な道路との交差点では、交差する車道の舗装面を嵩上げする（スムーズ歩道）などにより、歩道の平坦性の確保に努める。

【 スムーズ歩道の整備イメージ図 】



- 車両乗り入れ部では、車いす利用者等の安全に配慮し、特殊縁石の活用等により、平坦部の確保に努める。
- 隙間の広いグレーチングは、滑り止め対策を施した隙間の細かいグレーチングに改修する。
- 照明を必要とする箇所には街路灯を設置し、夜間の安全な歩行空間を確保するよう努める。



② 特定経路以外の経路（準特定経路）

- 歩道が設置されている道路については、特定経路の整備方針を準用し、できる限りの移動の円滑化を図る。
- 歩道の設置が不可能な道路については、側溝部分へのグレーチングや溝蓋の設置により歩行空間の確保を図るとともに、カラー舗装等による歩車共存道路の整備や路肩部のカラー舗装等のソフト面での歩車分離を行うことにより安全性の向上に努める。なお、当該道路については、交通安全特定事業として一方通行等の交通規制の導入を検討するものとする。

(3) 交通安全整備の方針

【 基本的な考え方 】

- 「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係る信号機等に関する基準を定める規則」等に基づき、安全性の確保を最優先としたバリアフリー整備を行う。
- 信号機設置交差点には、歩行者用信号機の設置を行う。
- 重点整備地区内の主要な交差点では、視覚障害者のための音響機能（音響式信号機）を整備し、交差点での安全性及び利便性の向上を図る。
- 信号機や道路標識、路面標示の高輝度化等により、見やすく、わかりやすい交通規制に努める。
- 路上駐車や放置自転車、看板等が歩行者の安全で快適な通行の妨げとなっている箇所については、違法駐車対策や放置自転車対策、不法占有物の撤去に対する取り締まりの強化に努める。
- 旅客施設から公共施設等への主要経路のうち、歩車分離が行われておらず歩行者の安全な通行に支障をきたす場合には、一方通行等の交通規制の導入を検討する。

(4) その他の整備方針

【 基本的な考え方 】

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">○ 上記の交通用施設の整備に加え、沿道施設やソフト面でのバリアフリー化を推進し、総合的なバリアフリー化に取り組む。 |
|---|
- 沿道の公共施設のバリアフリー化を推進する。
 - 多くの人々が利用する民間施設について「大阪府福祉のまちづくり条例」等に基づいた整備の協力依頼を行うとともに、高齢者や障害者等に対するサポートへの協力を依頼する。
 - 案内が十分でない箇所については、既存のサイン等を活かしながらわかりやすい案内表示に努める。また、主要なサインには、文字とともにピクトグラム等の絵文字を付け加えることを基本とする。
 - 歩道上や道路に隣接する公共空間等の活用、民有地への協力依頼により、ベンチ等の休憩施設を必要に応じて設置するよう努める。
 - 民間施設に対して協力依頼を行い、障害者が利用可能な店舗やトイレ等を記したバリアフリー情報マップの作成を推進する。
 - 高齢者や障害者等に対するサポート意識の醸成に向けて、心のバリアフリー化に対する啓発・教育活動を推進する。