

4 . 八尾市交通バリアフリーの整備構想

(1) 整備構想の位置づけ

八尾市全体のバリアフリーの推進は、障害者基本計画の理念である「障害者の自立と社会参加」の基礎になるとともに、「八尾市高齢者保健福祉計画及び介護保険事業計画」が掲げる「高齢者などに配慮した生活環境の支援」のために行う基盤整備と位置づけることができます。

このうち、バリアフリー整備の段階において、「八尾市交通バリアフリーの基本的な方針」を具体のものとするために策定されるものが整備構想となります。

(2) 整備メニュー

ここでは、重点整備地区として抽出された駅およびその周辺地区についてのバリアフリー整備の基本的なメニューを示します。

整備メニューについては、国、府の基準および関連のガイドラインの整備項目をすべて網羅するとともに、その他の各地域における固有の問題点・課題に対しては、市民参画による点検、評価を行うほか、八尾市の方針・整備基準なども加えたものとします。

なお、交通バリアフリー法で規定する重点整備地区および特定経路以外の市域においても、「八尾市交通バリアフリーの基本的な方針」を活かしていきます。

< 鉄道駅 >

	国、府の基準 ガイドラインの整備項目	市の方針 整備基準	市民の意向（ヒアリング、 タウンウォッチングなど）
移動の しやすさ	・ 移動円滑化された経路	国の基準に則っ て行う整備に対 しては、補助を 行う。	-
	・ 公共用通路と出入り口		・ 出入り口の段差解消
	・ 各施設への出入り口		-
	・ プラットホーム		・ 転落防止柵の設置
	・ 視覚障害者誘導用ブロック		・ 点状ブロックの適切な設置
	・ エレベーター		・ フットボタン ・ シースルー など
	・ エスカレーター		・ 上下専用エスカレーター
	・ 階段		・ 段鼻の識別 ・ 2 段手すりの設置
案内情報の わかりやすさ	・ 内容や表示		・ 文字の大きさ
	・ 見つけやすさ		-
	・ 位置の適切さ		・ 案内板の位置
施設の 使いやすさ	・ トイレ		・ 障害者対応型トイレの設置
	・ 券売機		・ 下部の蹴り込み ・ 点字運賃表の設置
	・ 休憩のための施設設備		・ 待合室の改良
職員の教育・ 訓練	-	-	・ 移動支援 ・ 緊急時の対応

< バス >

	国、府の基準 ガイドラインの整備項目	市の方針 整備基準	市民の意向（ヒアリング、 タウンウォッチングなど）
低床バスの 導入	・ 低床車両の導入	-	・ 乗り降りしやすい車両導入
バス乗降場の バリアフリー 化	・ 上屋、進入対策	-	-
	・ 案内情報	-	・ 時刻表、音声アナウンスな どの見直し
職員の教育・ 訓練	-	-	・ バス乗降時のスムーズ化 ・ 緊急時の対応

< 歩行空間 >

	国、府の基準 ガイドラインの整備項目	市の方針 整備基準	市民の意向（ヒアリング、 タウンウォッチングなど）
歩道・道路部	・歩道の設置		・安全な歩行空間の確保
	・幅員		・歩道幅員の確保
	・舗装		・滑りにくい舗装
	・勾配		・勾配の緩和
	・歩道の切り下げ部		・段差の解消
	・車両乗り入れ部		・波うちの解消
	-	-	・側溝蓋の設置、改良
	-	-	・道路附属物の移設、集約
	・歩道構造形式		-
	・立体横断施設		-
	・駅前広場		-
	・自動車駐車場、駐輪場		・放置自転車の収容
	・案内標識		・歩行用カーブミラー ・施設の誘導
	・視覚障害者用誘導ブロック		・適切な配置
	・休憩施設		-
・照明施設		・街灯の設置	
交差点部	・交差点形状		・たまり空間の確保
	・信号		・音響式信号の設置

：左と同じ内容であることを示しています。

< 総合交通体系の形成 >

	国、府の基準 ガイドラインの整備項目	市の方針 整備基準	市民の意向（ヒアリング、 タウンウォッチングなど）
交通基本計画 の策定	-	・大阪外環状線鉄道の 整備の推進	-
	-	・コミュニティバスの 運行拡充	-

(3) 各事業の整備イメージ

ここでは、以上の整備メニューについて、公共交通機関（鉄道駅、バス）、歩行空間、総合交通体系の形成に分類し、バリアフリー化の整備イメージを示します。

公共交通機関について

< 鉄道駅 >

：移動のしやすさ

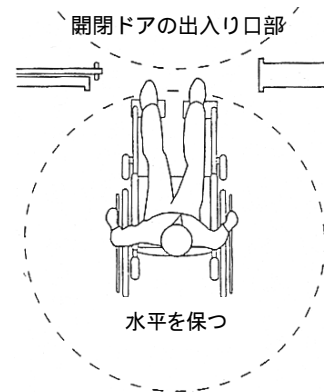
・ 水平移動のしやすさ

駅利用者が安心して移動できるよう、小規模な段差の解消など、水平移動を快適なものとして、動線がとぎれないよう配慮します。

また、ホームについては、視覚障害者などの転落防止対策に十分に留意します。

・ 垂直移動のしやすさ

駅舎および諸施設の利用にあたって、移動の目的を達するまでの動線が、連続するよう配慮します。そのほかに、垂直方向の移動が、可能な限り自力で行うことができるような対策に取り組みます。



事例：平坦性を確保する



事例：エレベーターの設置

：案内情報のわかりやすさ

・内容や表示のわかりやすさ

案内やサインは、大きさ、色、表示方法などだれもがわかりやすいものにします。

・見つけやすさと位置の適切さ

案内情報は、すべての利用者が頼りにするものであり、どのような状況からも見つけやすい配置にします。

：施設の使いやすさ

最低限必要なバリアフリー設備（券売機、改札口、トイレ（オストメイト）など）を整えることを基本とし、だれもが利用しやすいように、バリアの解消に努めます。また、さまざまな付帯施設（電話、ベンチなど）についても充実します。

：職員へのバリアフリーに対する継続的な教育・訓練

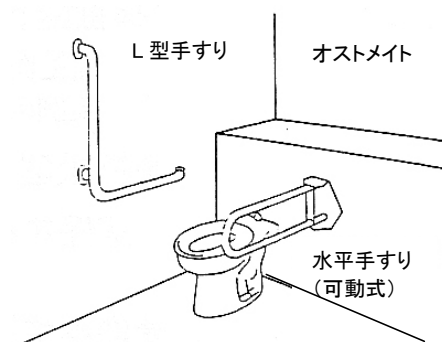
高齢者や障害者などに対する移動支援の充実を図るため、スムーズな対応や緊急時に迅速な対応が行えるよう継続的な教育・訓練の充実を図ります。

：カードシステム導入などによる利便性・効率性の向上

カードシステム導入などにより、切符を購入する際や乗り換え時のわずらわしさの解消や利便性の向上を図ります。



事例：列車案内情報（電光掲示）



事例：身体障害者用トイレ

	自動改札投入	有効期間	特長
Jスルーカード	○	なし	近鉄線のほか、JR西日本でもご利用いただけます。
スルッとKANSAIカード	○	なし	近鉄線のほか、スルッとKANSAI各社局でもご利用いただけます。

事例：カードシステム

<バス>

：低床バスの導入

高齢者や障害者などの乗降時の物理的バリアの排除のため、低床バスの導入を進めます。

：バスターミナル施設のバリアフリー化

時刻表、音声アナウンスなどの案内情報の充実、施設案内図の設置などといった利用者の利便性の向上に努めるとともに、歩道柵の切り取りや違法駐車排除など、低床バスの円滑な運行に向けた環境整備に努めます。

：職員へのバリアフリーに対する継続的な教育・訓練

当事者のバス利用の拡大を図るため、特に問題・課題であるバスへの乗降時のスムーズな対応や効率化を推進します。

：カードシステム導入などによる利便性、効率性の向上（近鉄バス）

カードシステム導入などにより、切符を購入する際や乗り換え時のわずらわしさの解消や利便性の向上を図ります。



事例：低床バス（ワンステップバス）



事例：バスターミナル施設設備

歩行空間について

：歩道・道路部

・幅員

新しく整備する道路については、ゆとりある歩道幅員で整備を行います。また、既設歩道については、道路幅員の構成を見直すなど、できるだけ歩道幅員を広くとれるように改良していきます。

・既設歩道

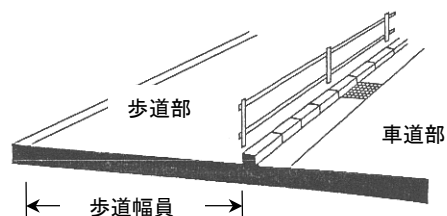
段差、傾斜、勾配の不良な箇所については、周辺の状況を考慮して出来る限り基準値を満たすように改善するものとし、有効幅員が1m以上の水平部分を縦断的に連続して確保するよう改良していきます。また、視覚障害者誘導用ブロックを敷設していきます。

・連続した歩道

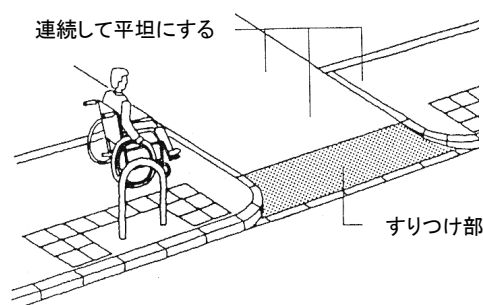
旅客施設から主要な周辺施設までを安全・安心・快適に通行してもらうために、歩道網の整備を行います。新設の歩道整備が困難な箇所については、一方通行規制による歩行空間の確保や、通過車両をできるだけ排除したコミュニティ道路の整備を行うことにより、連続的にバリアフリー化された歩行空間の確保をめざします。また、歩道上の舗装についても、極力滑りにくいものを使用するなど、十分に考慮していきます。

：案内標識

特定旅客施設から主要目的地へ至るまでの通行経路上にわかりやすさに工夫した案内標識や誘導標識を設置していきます。



事例：幅員確保のための整備



事例：歩道の平坦性の確保



事例：視覚障害者誘導用ブロック



事例：コミュニティ道路化整備

： 障害物

歩道上の障害物となる電柱、照明灯、信号機、フェンスなどの移設を行うことにより、有効幅員の確保を行います。

： 不法占拠物

はみ出し看板、陳列商品、露天商、路上駐車、迷惑駐輪などの歩道上の不法占拠を防止するために、関係機関と連携した取り締まりの強化や地域ぐるみの追放運動、さらに市民一人ひとりのマナー向上のための啓発活動を実施します。

： 交差点部

・ 交差点

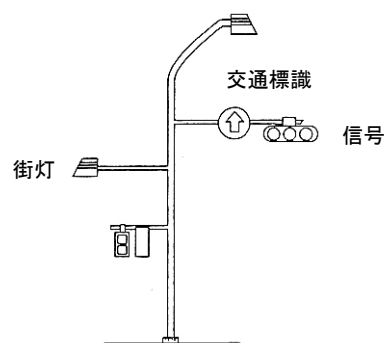
交差点部では、歩行者が安全・安心に歩行できる環境を連続させるため、たまり空間を確保します。また、視覚障害者誘導用ブロックの設置や改良を行います。

・ 信号・押しボタンなど

道路の横断の安全を確保するために、音響式信号の設置や押しボタン位置の改良など、交通弱者が安全・安心に通行できるようにしていきます。また、交通標識や交通標示をだれにでも分かりやすくします。

・ すりつけ

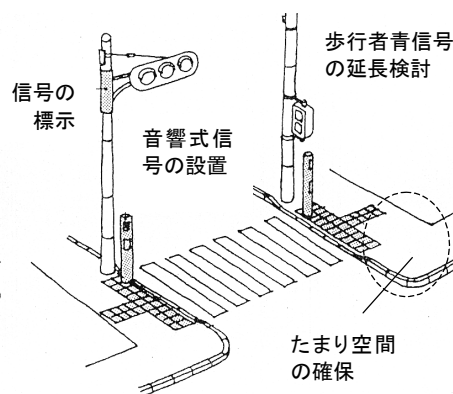
車道部へのすりつけにおいては、段差、傾斜、勾配の解消など、高齢者や障害者をはじめ、だれもが円滑に対応できるよう配慮した整備を行います。



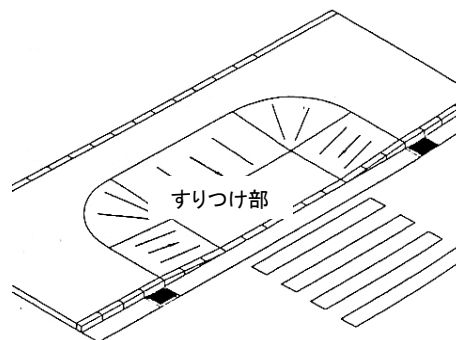
事例：電柱・標識などの集約



事例：歩道部の不法占拠物



事例：交差点部の処理



事例：車道すりつけ部の勾配解消

総合交通体系の形成

：短距離交通システムの確立

高齢者や障害者などの外出支援のひとつとして、きめ細やかなバス停留所の設置やコミュニティバスなどの短距離交通システムの確立に努めます。



事例：コミュニティバスの運行拡充

(4) 検討課題を有する整備メニュー

ここでは、利用者から整備の要望もあり、利用者の安全かつ円滑な移動を確保するうえで重要ですが、技術的な課題を有しているため、短期ないし長期の整備メニューとすることができなかったものを示します。そして、課題に対する検討内容を明らかにして、今後、国や大阪府および事業者などに対して、解決に向けた取り組みを働きかけていきます。

なお、課題が達成された場合には、基本構想に定める整備メニューとしていきます。

< 鉄道 >

：プラットフォームと鉄道車両の床面との段差について

(国の基準)

「プラットフォームと鉄道車両の旅客用乗降口の床面とは、できる限り平らであること。」(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【以下、基準とする。】第19条第1項第2号)

「プラットフォームの高さと旅客車の床面又は踏み段の高さとの差は、できる限り小さくしなければならない。この場合において、プラットフォームの高さは、旅客の安全かつ円滑な乗降に支障を及ぼすおそれのないときを除き、旅客車の床面又は踏み段の高さ以下としなければならない。」(普通鉄道構造規則【以下、規則とする。】運輸省令第14号第33条第2項)

(技術課題)

- ・サスペンションの老朽化による車両の沈み込み
- ・車輪の摩耗による車両の沈み込み
- ・乗客人数による車両の浮き沈み
- ・各駅プラットホームの高さのばらつき など

(現状対応)

- ・渡り板(スロープ板)で対応。

：プラットホームと鉄道車両の床面との隙間について

(国の基準)

「プラットホームの縁端と鉄道車両の旅客用乗降口の床面の縁端との間隔は、鉄道車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さいものであること。この場合において、構造上の理由により当該間隔が大きいときは、旅客に対しこれを警告するための設備を設けること。」(基準第19条第1項第3号)

「プラットホームの縁端と旅客車の床面又は踏み段の縁端との間隔は、車両の走行に支障を及ぼすおそれのない範囲において、できる限り小さくしなければならない。」(規則第33条第1項)

(技術課題)

- ・プラットホームと軌道の湾曲の存在
- ・プラットホームと車両との接触防止
- ・車両が直方体であること など

(現状対応)

- ・渡り板(スロープ板)で対応。

：転落防止措置について

(国の基準)

「ホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備が設けられていること。」(基準第19条第1項第6号)

(技術課題)

- ・車両種別が多く、扉位置や停車位置が異なること
- ・停車位置のずれの補正
- ・設置駅と未設置駅の混在による危険性 など

(現状対応)

- ・点状ブロックの設置により対応。