

4. 地区の整備方向と重点整備地区

(1) JR八尾駅周辺地区の主な課題

現地調査及びタウンウォッチング、市民アンケート調査の結果を踏まえて、JR八尾駅周辺地区の主な課題を整理します。

まちづくりと連携した駅利用のバリアフリー化が必要

現在のJR八尾駅舎は平面駅舎ですが、バリアフリーへの対応がほとんどできておらず、車いす使用者は特に利用が不便な状況となっています。北口改札利用者は、駅員を呼び出し改札と離れた箇所からホームに出入りする必要があるため、南口改札利用者は駅舎からスロープが設置されているもののスロープの使いやすさに課題があります。さらに、北口と南口の行き来の手段は駅舎内の階段しかないため、たとえば大阪市方面に行きたい線路北側居住の車いす利用者は南口改札を利用するために踏切をわたって行き来するしかない状況となっています。

トイレや待合室についてもバリアフリー化に対応しておらず、その使いやすさに課題が残っています。また、券売機やホームでの安全対策など、より安全で快適な整備が求められています。これらの点は、今後駅周辺のまちづくりとともに、検討していくべき課題であります。

駅前乗換機能のバリアフリー化

JR八尾駅には北口に近鉄バス停があり、タクシー利用も多くなっています。このため、バスと鉄道、タクシーと鉄道、徒歩と鉄道やバスなど交通機関相互乗り換えのバリアフリー化が必要となっています。

現状では、駅前に小さな空間があるものの駅前広場は整備されておらず、交通乗換に対応した駅前広場の整備が必要です。今後の駅周辺のまちづくりの中で対応を図っていく必要があります。

バス停は、比較的よい環境で整備されていますので、駅からバス停までの歩行空間の整備を行えば、より使いやすさが高まると考えられます。

主要施設の利用に配慮した歩行空間の確保とバリアフリー化

JR八尾駅周辺地区は市の地域生活拠点（副次核）として位置づけられており、市民生活の利便性向上を図る意味から、主要施設の利用に配慮した歩行空間のバリアフリー化が必要です。

駅北側は幹線道路や長瀬川沿いの道路を中心に歩道整備が進んでいますが、路面の凹凸や視覚障害者誘導用ブロックの視認性などの課題が残っています。

駅南側は歩道の確保が難しい狭小道路が多いため、交通規制やコミュニティ、防災性の向上を考慮した道路化など様々な施策によりバリアフリー化された安心して歩ける歩行空間の整備を推進していく必要があります。

利用マナーの向上による心のバリアフリー化

駅周辺の歩道において最も大きな課題となっているのは放置自転車の駐輪問題です。また、歩道での通行マナーも聴覚障害者等にはバリアになっています。市民のバリアフリーに対する意識の向上を図り、利用者の理解と協力を求めていく必要があります。

歩道が設置されている幹線道路でも看板などの障害物により、幅員が狭くなりバリアとなっている箇所があります。沿道事業者等の理解と協力をもとめ、快適な歩行空間の維持を図っていく必要があります。

(2) 地区構想の策定方針

八尾市交通バリアフリー基本構想（全体構想）での基本理念、基本方針を踏まえ、また JR 八尾駅周辺地区の特性、主な課題を踏まえ、JR 八尾駅周辺地区交通バリアフリー基本構想（地区構想）を策定します。



図4.1 地区構想の位置づけ

(3) 重点整備地区

重点整備地区は以下の視点から、下記に示す面積約 88ha の区域を設定します。

特定旅客施設を中心に、多くの人が徒歩で移動する範囲

特定旅客施設である J R 八尾駅を中心に、徒歩圏として考えられる概ね半径 500m の範囲とします。

市民がよく利用する主要な施設を含む範囲

特定旅客施設である J R 八尾駅を中心に、高齢者や身体障害者をはじめとする市民が普段よく利用する主要な地域施設をカバーする範囲とします。

主要な施設

官 公 庁：八尾市役所龍華出張所、八尾警察署、八尾郵便局
 教育・交流：龍華コミュニティーセンター、旧植田邸

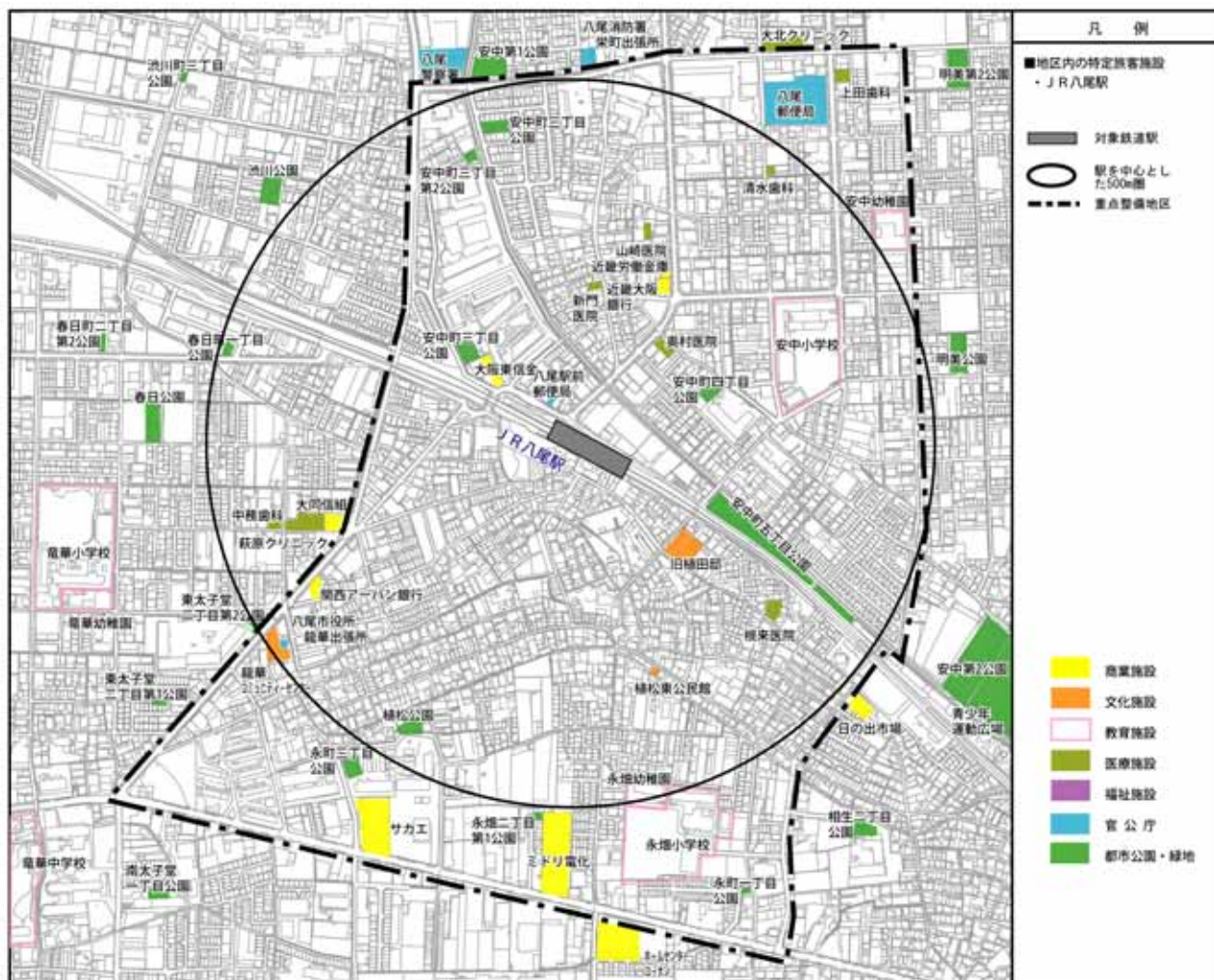


図 4 . 2 J R 八尾駅周辺地区重点整備地区

(4) 特定経路

交通バリアフリー法では、特定旅客施設と主要施設を結ぶ経路を「特定経路」と位置づけることになっています。「特定経路」は、原則として歩車分離を図り有効幅員 2m 以上を確保することが義務づけられます。

JR八尾駅周辺地区交通バリアフリー基本構想では、交通バリアフリー法における特定経路の定義を踏まえて、以下のような考え方で「特定経路」「準特定経路(特定経路に準じる経路)」を定義します。

表 4.1 特定経路の定義

経路種別	定義
特定経路	特定旅客施設と駅周辺の主要な広域利用施設を結ぶ経路で、有効幅員 2m 以上の歩道が確保可能な経路
準特定経路 (特定経路に準じる経路)	特定旅客施設と駅周辺の主要な広域利用施設を結ぶ経路であるが、有効幅員 2m 以上の歩道の確保が困難である経路 地域の歩行者が安全・快適に移動できる“まちの移動経路”を形成する経路

この考えを元に JR八尾駅周辺地区における特定経路、準特定経路を選定すると、次のようになります。

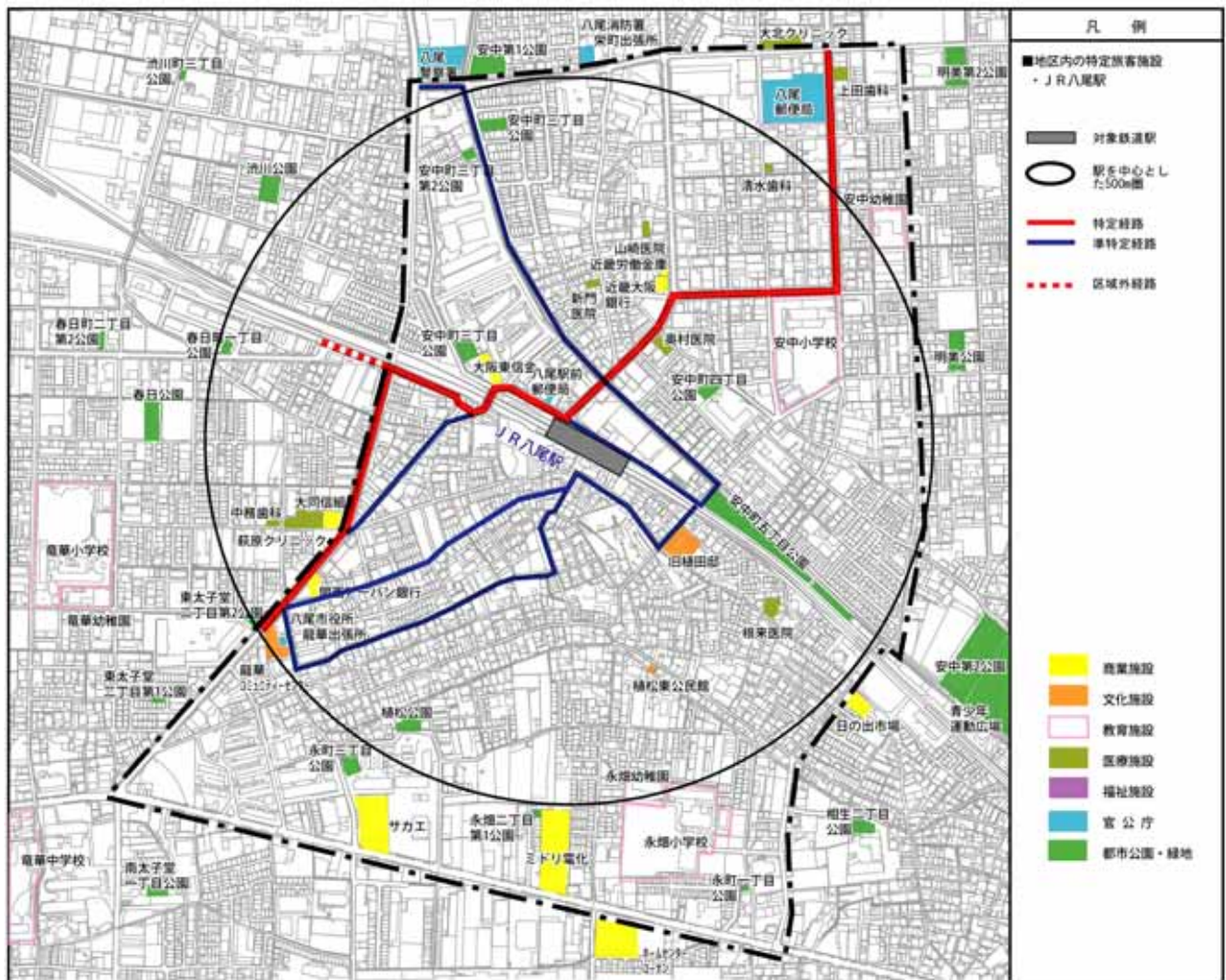


図 4.3 JR八尾駅周辺地区特定経路