

## 1-4 交通バリアフリー整備方針

吹田市における交通バリアフリーの意義と目的を踏まえた駅舎、歩道等についての交通バリアフリー整備方針を以下に示します。

なお、整備方針の策定については、交通バリアフリー法による移動円滑化基準ガイドライン及び高齢者・身体障害者等を含む市民の意見を配慮していきます。

### (1) 駅舎（旅客施設）

#### a. 基本的な考え方

特定旅客施設となる駅舎においては、高齢者、身体障害者、妊産婦等を含む誰もが、公共用通路からホームまで安全で安心して移動できる移動円滑化された経路（バリアフリー経路と記す）を1経路以上設けるよう努めます。

#### b. バリアフリー経路

バリアフリー経路において高低差が大きく、スロープでは移動者の負担が大きくなると考えられる場合は、垂直移動設備としてエレベーターを最優先に設置するよう努めます。

上記において、エレベーター設置が構造上困難な場合は、バリアフリーに配慮したエスカレーター、階段昇降機、車いす用スロープ等の設備を設置するよう努めます。

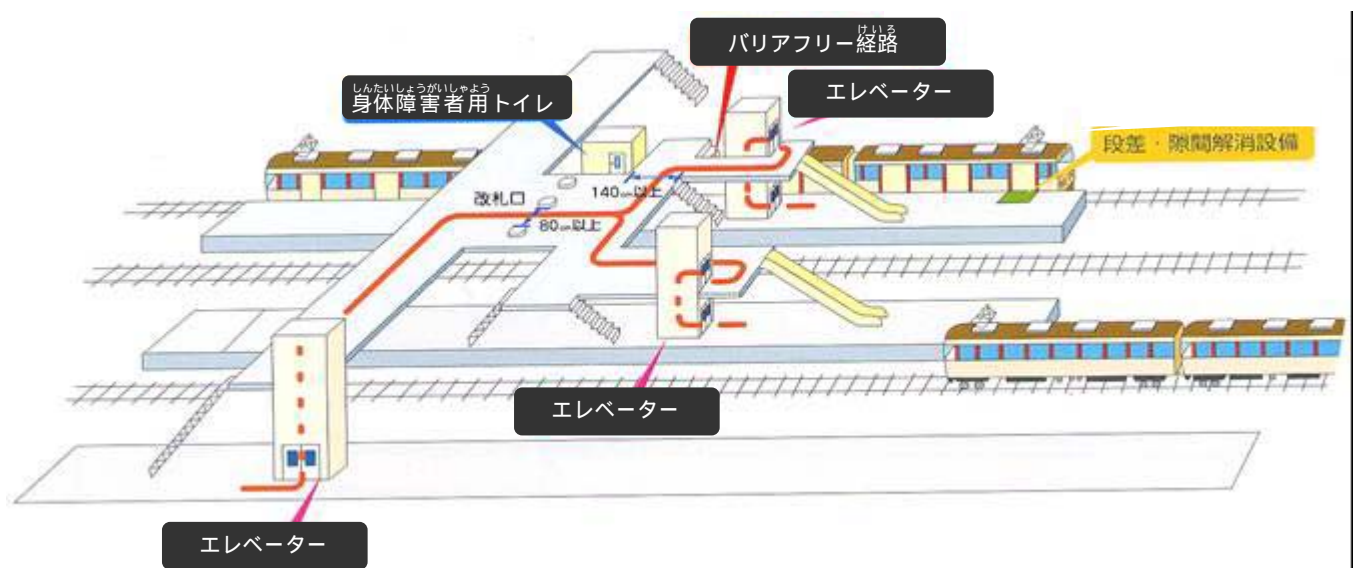


図1.3 バリアフリー経路イメージ

### c . エレベーター

エレベーターの設置位置については、主動線からの迂回を極力少なくし、わかりやすい位置に設置するよう努めます。

エレベーターの構造は、車いす使用者、視覚障害者、聴覚障害者、妊産婦等の様々な特性に配慮するよう努めます。

### d . エスカレーター

垂直移動設備は、エレベーターを基本とするが、エレベーターの設置が困難な箇所は、代替策としてエスカレーター設置を検討します。

高齢者・視覚障害者等の利用を想定し、乗降ステップの水平区間や速度について配慮するよう努めます。

### e . スロープ

移動者の負担を軽減するため、スロープや手すりの構造等に配慮するとともに、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等の案内表示にも留意するよう努めます。

### f . 階段

視覚障害者、聴覚障害者、妊産婦等の様々な特性を持つ移動者の転落等の危険が回避できるよう幅や手すりに配慮した構造とし、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等の案内表示、段端の識別等をわかりやすくするよう努めます。

### g . 出入口

バリアフリー経路と公共用通路の連続性を保つことに留意し、出入口はバリアフリーに配慮した構造とするよう努めます。

### h . 視覚障害者誘導用ブロック

バリアフリー経路上に視覚障害者誘導用ブロックを設置するよう努めます。設置については、視覚障害者の移動円滑化の向上と安全性を確保するよう努めます。

色は、黄色を基本とします。

すでに視覚障害者誘導用ブロックが設置されている場合、工事中等において一定区間分断される場合には、代替の経路上に設置します。

i . 案内設備

移動者の案内設備を地図、絵文字、点字、音声等の複合的な方法を検討しながら、  
わかりやすく、適切な位置に設置するよう努めます。

緊急時や事故時の際には、聴覚障害者、視覚障害者等を含めた駅利用者に迅速かつ適切に情報提供するための実現方策を検討していきます。

j . 券売機

券売機は、車いすでの利用や視覚障害者、高齢者等の利用も踏まえ、わかりやすく、使いやすい形状とするよう努めます。

スムーズに改札を通過できるICカードの導入に努めます。

k . トイレ

トイレは、オストメイト仕様トイレ<sup>1</sup>、乳幼児連れの方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ます。

トイレの位置や男女別を、視覚障害者等にも配慮しながらわかりやすく表示するよう努めます。

l . ホーム

転落防止等の安全確保を最優先にしながら、バリアフリー化するよう努めます。

車両とホームの移動が不可能または困難な車いす使用者等の利用に配慮し、スロープ板等による駅員の補助を徹底するよう努めます。

---

1) オストメイト仕様トイレ

オストメイト(人口肛門や人口膀胱保持者)が利用しやすいように、車いす用トイレに洗浄可能な流し台や温水シャワーを設置したトイレ。

## (2) 歩道

### a. 基本的な考え方

重点整備地区内において、今後優先的にバリアフリー化を図る特定経路と準特定経路を定めます。

特定経路においては、平成22年度を目標に、誰もが安全で安心して移動できる歩道のバリアフリー基準を満たすよう整備を進めます。

準特定経路においては、市街化の状況や地形的制約等により部分的にバリアフリー基準を満たすことが困難であるが、中長期的には基準に近づけるよう努めながら整備を進めます。

歩道構造形式はセミフラット型  
(歩道面が車道面より高く、縁石天端の高さが歩道面より高い歩道構造)を基本とします。

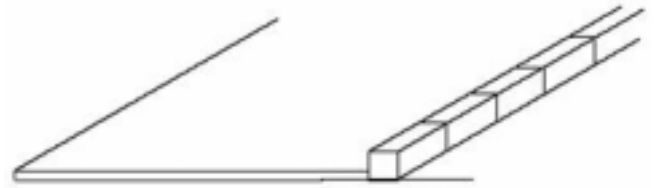


図1.4 セミフラット型歩道

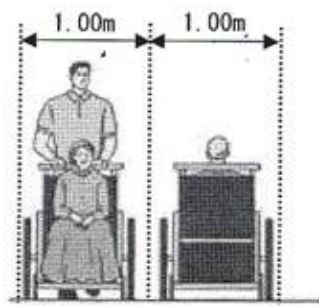
### b. 有効幅員の確保

最低有効幅員は車いすがすれ違える2mとします。

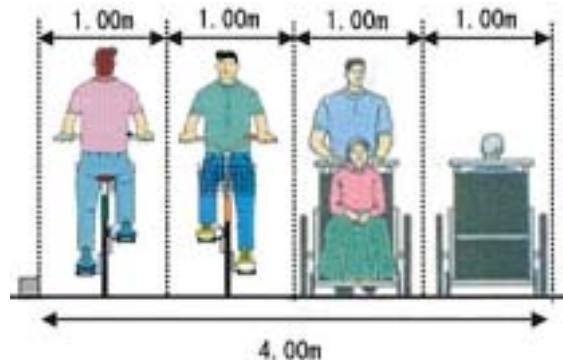
道路横断面の構成の再構築等による歩道の拡幅や、道路附属物・占用物等の移設、集約、側溝等の改良により有効幅員を確保するよう努めます。

歩行者や自転車の交通状況等をふまえ、歩行者と自転車の分離を図った自転車・歩行者道の設置を検討します。

歩行者、自転車、自動車の交通状況に応じて、歩車共存施策(コミュニティ道路、待避スペース、交通規制等)を検討します。



〔歩道の幅員〕



〔自転車歩行者道(歩行者交通量の多い道路)〕

図1.5 歩道幅員

## 2) コミュニティ道路

生活道路について通過交通を抑制し、歩行者優先道路として歩行者の通行の安全を確保するとともに、休憩、会話、遊び等の地域の人々の多様な要求を満たす空間としての役割を果たす道路。

c. 舗装

舗装面は、歩行者の安全性、快適性を確保するとともに、雨天時も安全で円滑な移動ができるよう平坦で滑りにくく、水はけの良い仕上げとします。

つまずき等の事故防止のため、舗装の老朽箇所は早急に補修する等、適正な歩道の維持管理を進めます。

工事中等における代替経路上の歩道の舗装についても上記のような配慮を行います。

d. 勾配

歩行者、車いす使用者等の登坂・降坂の容易性に配慮し、縦断勾配は原則5%以下とします。

車いす使用者等の移動や雨水の排水に配慮し、横断勾配は原則1%以下とします。

縦断勾配の基準を満たせない場合は、垂直移動施設や休憩

スペース等の検討を行います(図1.6)。

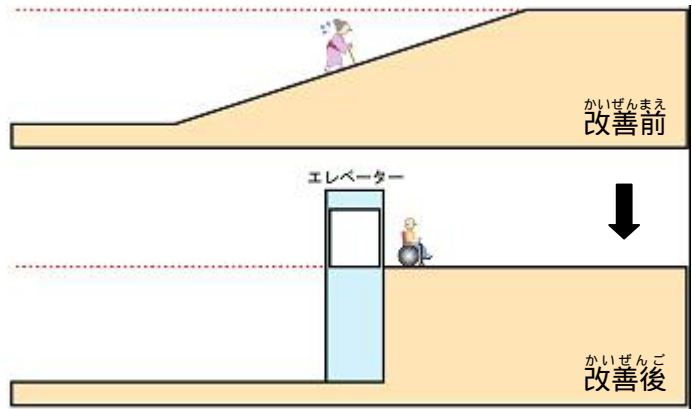


図1.6 垂直移動施設のイメージ

e. 横断歩道等との切下部

歩道と横断歩道との境界には、車いす使用者の円滑な通行と視覚障害者が境界部を認知できる安全性に配慮した段差を設けます。

横断歩道に接続する歩道には、車いす使用者の安全性等に配慮し、信号待ちする車いす使用者が滞留でき、かつ円滑に転回できる部分を確保するよう努めます。

f. 立体横断施設(図1.7)

歩道に通行困難な高低差がある場合は、傾斜路又はエレベーター等により円滑な移動が行えるよう検討します。

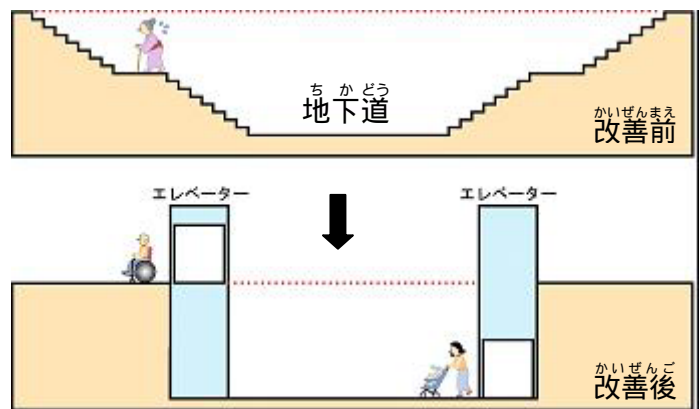


図1.7 地下道部での垂直移動施設のイメージ

g . 排水施設等

側溝は道路の構造や排水方法等をふまえ、設置の有無を検討する。設置する場合は、溝蓋等を設置し、歩行者の安全性を確保します。  
側溝の溝蓋は車いすのキャスター、白杖、ハイヒール等が落ち込むことがないように配慮すると共に、設置場所は可能な限り横断歩道以外の部分に設置します。

h . 視覚障害者誘導用ブロック

主要なルートには視覚障害者誘導用ブロックを設置します。設置位置は、視覚障害者とその他歩行者、自転車の移動に配慮します。  
色は、黄色を基本とします。  
工事中等において一定区間分断される場合には、代替の経路上に設置します。

i . 休憩施設

幅員に余裕がある経路、坂道が連続する経路については、ベンチ等の休憩施設を設置します。

j . 横断防止柵等

自動車や歩行者の交通状況をふまえ、歩行者の安全性を確保するための柵や植樹帯を設置します。  
植樹帯は、歩行者の快適性を確保しながら、見通しや移動を障害しないよう配慮します。  
自動車の歩道への乗り入れを規制するための車止めは、歩行者の通行を障害しないよう配慮します。

k . 照明施設

歩行者の安全性を確保するため、交通状況をふまえ、適宜、街灯や道路照明灯を設置します。

l . 案内設備

移動者の案内設備を地図、絵文字、点字、音声等の複合的な方法を検討しながら、わかりやすく、適切な位置に設置するよう努めるとともに、デザインの統一化を図ります。

### (3) バス車両及びバス停

#### a. バス車両

新規導入および代替車両は、低床バスとします。なお、車いす利用者等が円滑に乗降できるノンステップバスを積極的に導入するよう努めます。

低床バス走行路線を広報し、利用促進を図ります。

車内では、誰もがわかりやすい案内表示の設置に配慮します。

#### b. バス停

低床バスの導入にあわせた歩道の改修を進めます。

バス停の利用状況等をふまえ、バス停に上屋、ベンチ、照明等の設置を検討します。

路線図や時刻表等の案内表示を、わかりやすくします。

### (4) 信号機

安全に横断できる歩行者用青信号の時間の調整を検討します。

歩行者や自動車の利用状況等をふまえ、地域住民との協議をふまえながら、

音響信号や、弱者感应式信号の導入を図ります。

特定経路上の信号機については、歩行者の安全な横断に配慮した歩行者用信号

灯器を設置します。

## (5) 駅前広場

交通結節点として、駅前広場が誰でも、安全で安心して乗り継ぎできる整備や再整備を検討します。

(例)

- ・ バスターミナルの整備
- ・ タクシー乗場の整備
- ・ 駅前歩道橋の整備
- ・ TDM<sup>3</sup>や運行規制による交通運用方式の改善等

駅周辺の違法駐車・迷惑駐輪対策として駐車場・駐輪場の建設を進めます。

誰でもわかりやすい案内表示の充実に努めます。

- ・ 視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ・ 案内設備の整備等

公衆トイレは、オストメイト仕様トイレ<sup>1</sup>、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ます。

公衆トイレの位置や男女別を、視覚障害者等にも配慮しながらわかりやすく表示するよう努めます。

---

1) オストメイト仕様トイレ：p.1-9参照

3) TDM(交通需要マネジメント)

移動する人の移動の仕方を少し変更してもらうことで、混雑や大気汚染等の改善を行うことを目的として、自動車交通量の削減を図るもの。



## (6) 施設

公共駐車場には、身体障害者等が運転または同乗する車両が駐車でき、安全で安心して乗降できる身体障害者用の駐車スペース、迷惑駐車を配慮した駐車出入口を設けます。

公共駐車場や公共駐輪場と公共用通路との出入口部や経路のバリアフリー化を図ります。

公園施設や公共施設等の公共用通路との出入口部のバリアフリー化を図ります。

大阪府福祉のまちづくり条例やハートビル法(高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律)等に基づき、施設のバリアフリー化を積極的に推進していきます。また、施設のバリアフリー化に対し補助制度を検討します。

## (7) 都市交通施策

まちづくりとバリアフリー化の観点から、吹田市の総合交通体系を以下のような視点で検討します。

- ・ 高齢者・身体障害者等の交通の位置付けと安全で円滑な移動空間の確保の視点
- ・ 環境への配慮の視点
- ・ 多くの人が集まる活気あるまちの視点
- ・ 車依存型から公共交通機関の利用促進への転換の視点 (TDM<sup>3)</sup>)
- ・ 既存の道路交通施設の有効活用と交通運用の連携の視点

3) TDM : p.1-14 参照

重点整備地区内だけでなく市内各地区を結ぶ重要な経路を歩行空間ネットワークとして位置づけ、吹田市全域の歩道のバリアフリー化を推進する。

- 都市交通施策の例 -

- ・地域環境の配慮・車の利用方法の見直し（パーク・アンド・ライド<sup>4</sup>、パーク・アンド・レンタサイクル<sup>5</sup>、パーク・アンド・チャージ<sup>6</sup>等）
- ・自転車の有効活用方策（レンタサイクル等の共同利用システム等）
- ・コミュニティ道路<sup>2</sup>等の整備
- ・バリアフリーゾーン（ボランティアを配置するゾーン）等の導入
- ・市民参加による交通まちづくり方策（まちの活性化方策等）の推進

障害者、高齢者等のモビリティ確保<sup>7</sup>を図るため、コミュニティバス<sup>8</sup>や路線バス等のサービス改善について検討する。

- 都市交通施策の例 -

- ・バスの利用促進（バス利用便利マップ、わかりやすい時刻表等）
- ・公共交通不便地区の解消（コミュニティバス<sup>8</sup>等）
- ・福祉バスの運行改善

---

2) コミュニティ道路：p.1-10参照

4) パーク・アンド・ライド

家から最寄の鉄道駅まで乗用車で行き、駐車して、そこから鉄道に乗り目的地に向かう方式。これにより、自動車交通量の削減を図る。

5) パーク・アンド・レンタサイクル

家から乗用車で行き、途中で駐車して、自転車に乗り換えて目的地に向かう方式。これにより、自動車交通量の削減を図る。

6) パーク・アンド・チャージ

電動四輪等を駐車している間に充電できるシステム。

7) モビリティ確保

高齢者や障害者等、誰もが移動しやすい交通手段を確保すること。

8) コミュニティバス

小型の車両等を使って、交通不便地域や道幅が狭いためにバス路線に指定されなかった地域等をきめ細かく運行する新しいバスサービス。

## (8) ソフト施策

ハード整備のみでは早急な解決が困難である場合の補完的な取組みとして、市民の協力によるソフト施策が必要となります。また、市民の協力を得るための広報・啓発活動や、継続的なバリアフリー施策を進めるしくみづくりも求められます。本基本構想は、多くの市民の方のご意見やご協力のもと作成されました。この基本構想を実現していくために、さらなる市民との協働作業として、関係機関との連携を図りながら、ソフト施策も重点的に進めていきます。

### 広報・啓発の推進

車道や歩道、身体障害者駐車スペース、公園等における迷惑・違法駐輪や駐車、不法占有物(看板・商品のはみ出し等)対策として、公安委員会・市民と協力しながら自粛の呼びかけ、指導、取締まりの強化、啓発を進めます。総合教育や交通安全教育等の中でバリアフリーの啓発(交通用具利用者へのマナーの向上、子どもの頃からのバリアフリーへの理解の向上等)を行う取組みを導入します。

NPO、ボランティア団体、事業者等と連携しながら、バリアフリーの意識啓発、マナー向上を図るための、広報、イベント等を実施します。

- 具体例6 駅周辺での重点的な取組み -

- ・ 高齢者、身体障害者等を含む市民で構成するお出かけ隊、やさしいまちづくり隊等の養成講座の開講。

### 情報提供

バリアフリーに関する情報ネットワークシステムの構築を検討します。

吹田市バリアフリーマップの更新等、市内のバリアフリー情報の提供を進めます。

わかりやすい案内表示の方法について検討します。

# 持続可能な交通バリアフリー化のためのしくみづくり

持続的に交通バリアフリー化を進めていくためのしくみをつくります。

吹田市全体のバリアフリー化を進める組織を検討します。

バリアフリー市民会議等との連携により、事業実施段階からの評価・検証モニタリングを推進します。

(図1.8 参照)

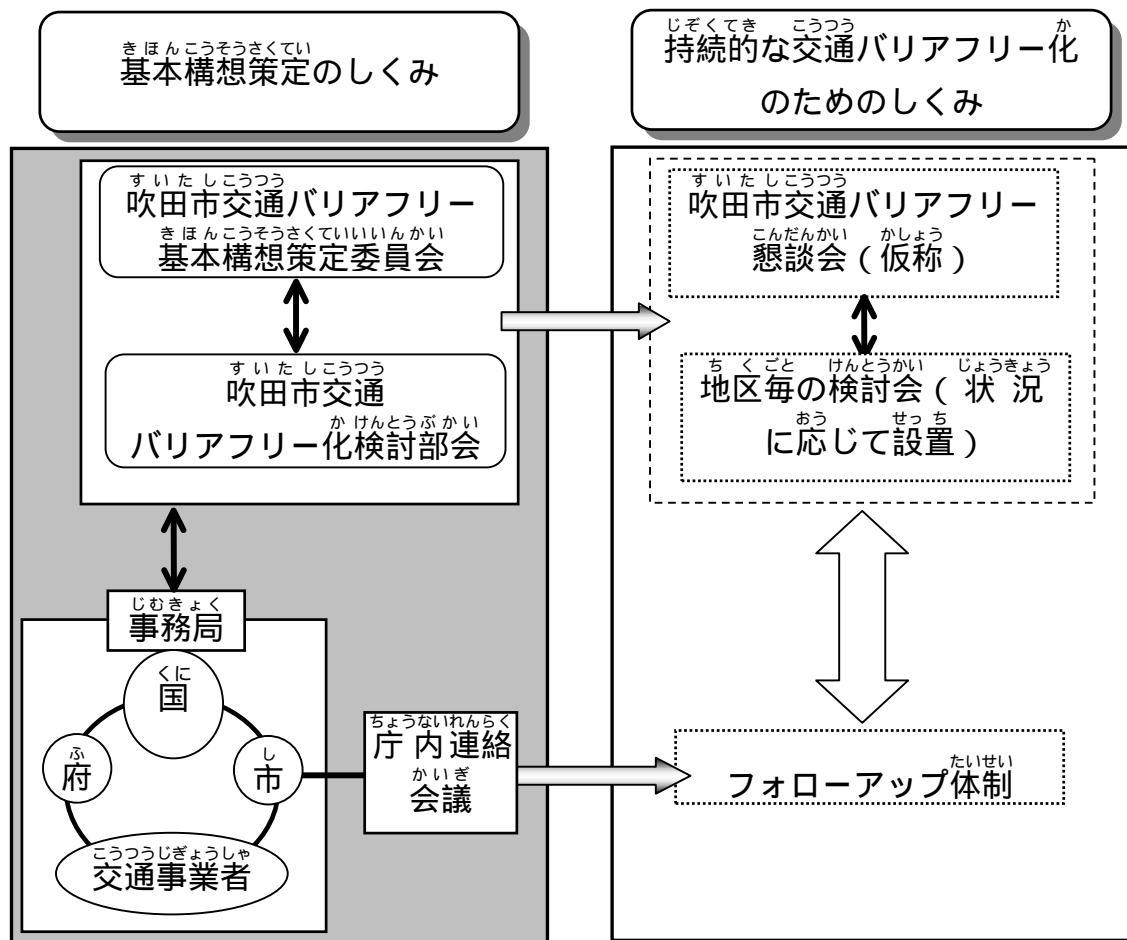


図1.8 しきみづくりのイメージ