

吹田市 バリアフリー基本構想策定 (南吹田地区)

だれもがやさしくなれる吹田のまちづくり
ーバリアのない交通・まち・ひと・しくみー

(第1回 策定会議 資料)



平成29年9月4日

● 目 次 ●

(1) 検討範囲	1
(2) 新駅周辺地域の状況	2
(3) 検討地区内現地踏査による問題箇所の整理	14
(4) 上位・関連計画による南吹田地域の位置づけ	16
(5) 重点整備地区の設定と特定関連生活経路の設定	23
(6) 新駅周辺重点整備地区の問題	26
(7) 重点整備地区の整備方針	27

(1) 検討範囲

● 検討範囲

- ・吹田南小学校区
- ・吹田第六小学校区

※一部は「吹田・豊津重点地区」となっているため除外とする。



(写真) 検討地域航空写真(国土地理院より)



検討範囲

(2) 新駅周辺地域の状況

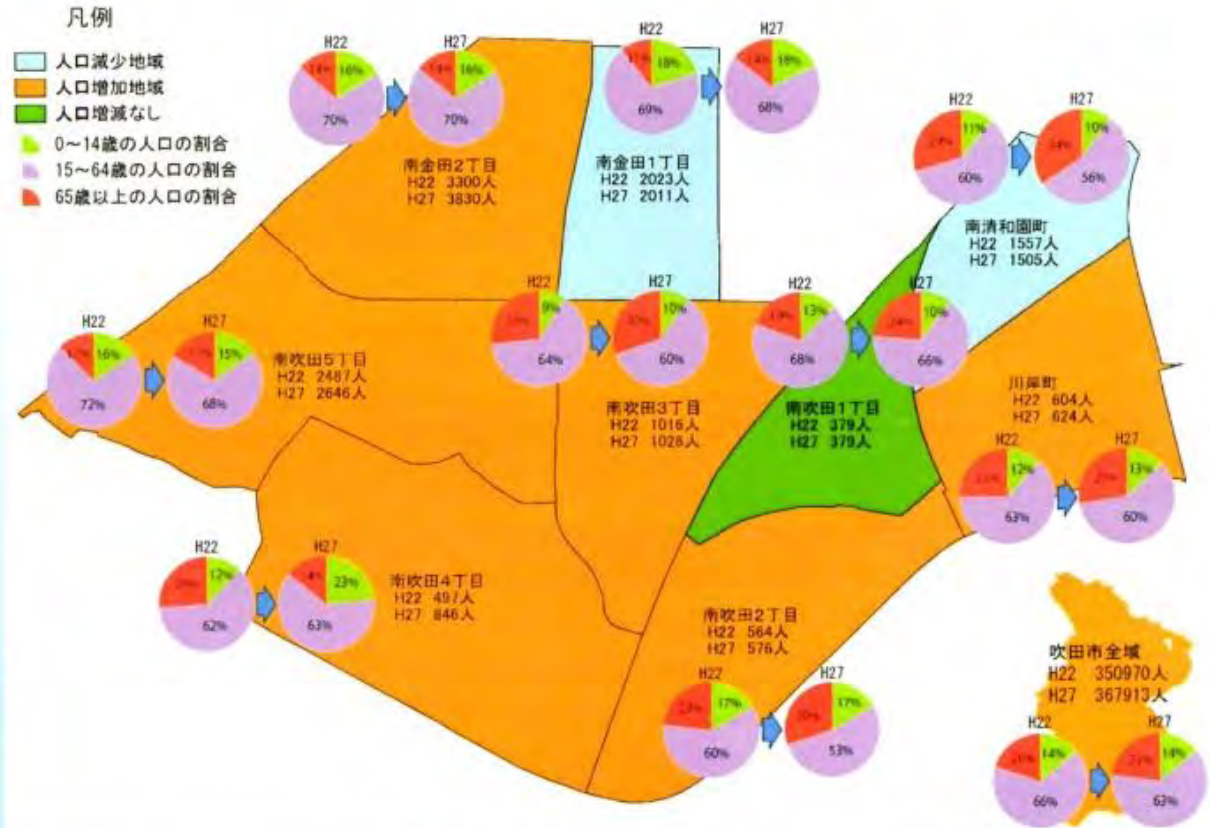
① 人口と年齢3区分別人口

(人口の推移)

- 南金田1丁目、南清和園町では平成27年人口は減少している。
- 南吹田1丁目は、人口増減はなく、その他の地域は増加している、特に南吹田4丁目では、平成22年と比較すると約4割、人口が増加している。

(年齢3区分別人口)

- 南吹田4丁目は、65歳以上の人口割合が大きく減少している。
- 南吹田4丁目以外の地域は、ほぼ同水準で推移している。
- 吹田市域でも、ほぼ同水準で推移している。



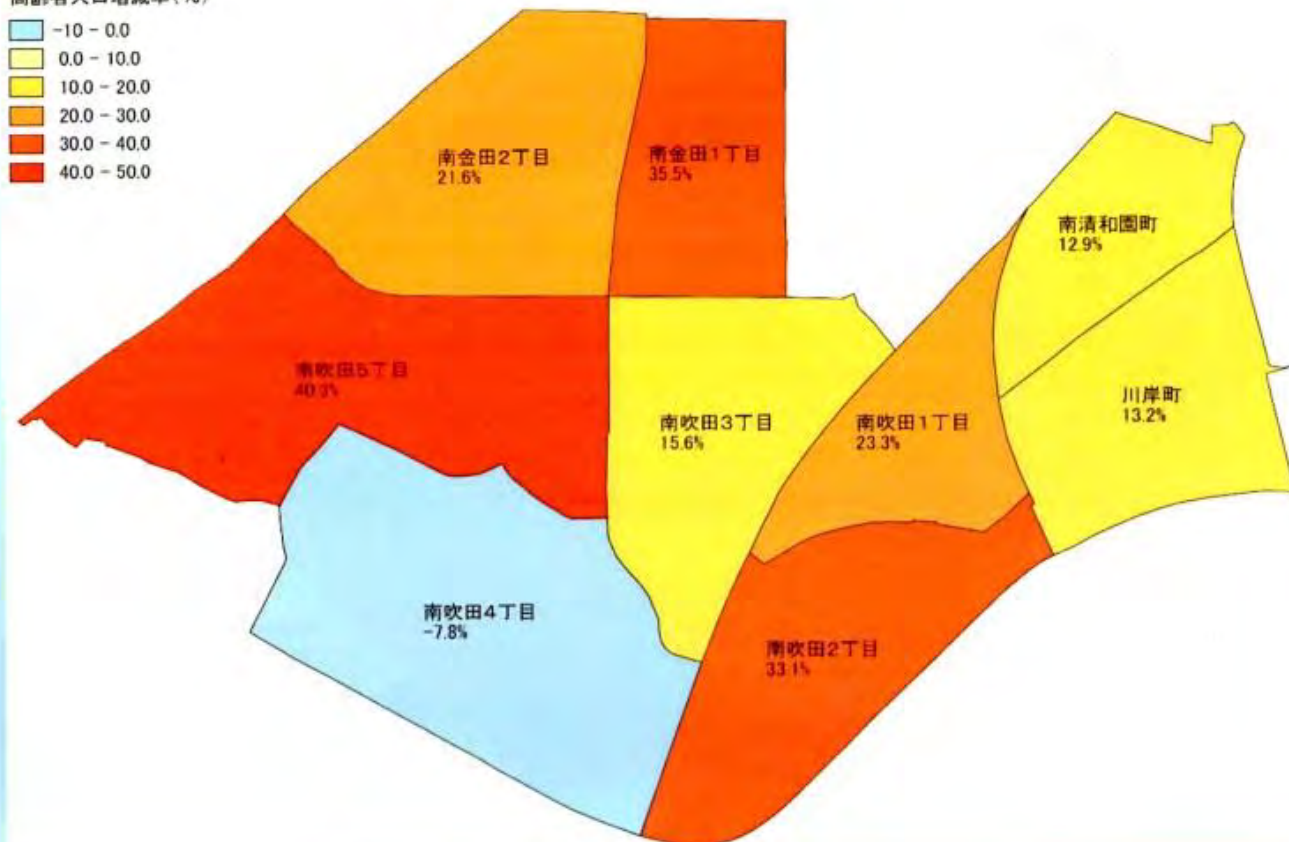
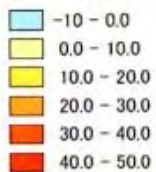
平成22年と平成27年人口比較

②高齢者率の推移

- 平成22年と平成27年の高齢者人口の増加率をみると、南吹田5丁目が増加率が著しい。
- 隣接する南吹田4丁目は、逆に $\Delta 7.8\%$ と高齢者人口がマイナスに転じている。

凡例

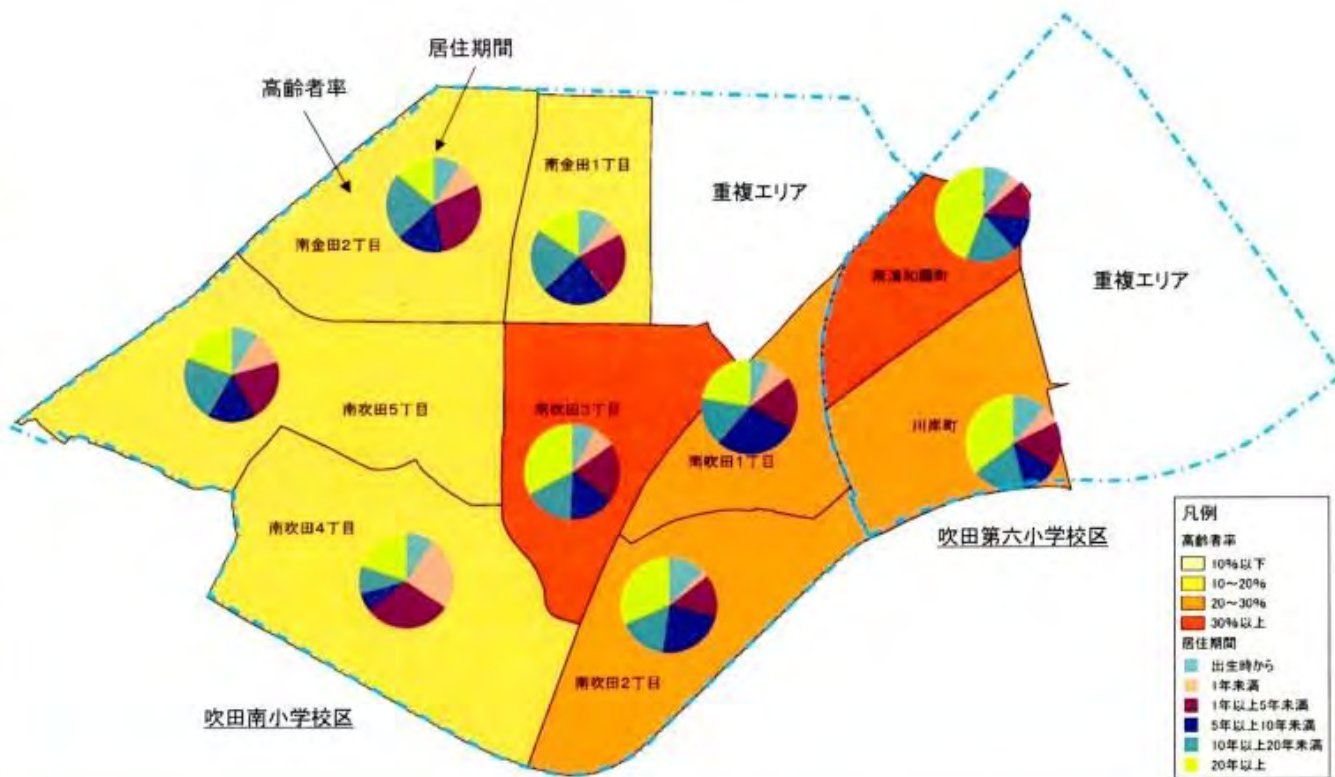
高齢者人口増減率(%)



高齢者率の推移

③高齢者率と居住期間

- 吹田第六小学校
高齢者率が高く、戸建住宅が多いためか、20年以上の長期間居住も多い。
- 吹田南小学校（東地域）
高齢者率が高く、戸建住宅が多いためか、20年以上の長期間居住も多い。
- 吹田南小学校（西地域）
高齢者率は低く、マンションの立地が多いためか、5年以下の比較的短い居住期間である。



高齢者率と居住期間

④障がい者(児)の手帳の所持状況

「第4期吹田市障がい福祉計画」よると身体障がい者手帳・療育手帳・精神障がい者保健福祉手帳の所持者総数は毎年増加している。

平成21年から平成25年までの間で、障がい者手帳所持者総数の増加率は14.4%であるのに対し、総人口の増加率は2.4%であることから、障がい者手帳所持者が急増している。

項目	年度					
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度	
総人口(人)	351,493	352,173	354,053	356,768	360,007	
手帳所持者総数(人)	15,986	16,547	17,439	17,878	18,282	
手帳所持者の 対総人口比率(%)	4.5	4.7	4.9	5.0	5.1	
身体障がい者 手帳	所持者 (人)	12,350	12,697	13,347	13,479	13,606
	比率(%)	77.3	76.7	76.5	75.4	74.4
療育手帳	所持者 (人)	2,152	2,258	2,369	2,481	2,569
	比率(%)	13.5	13.6	13.6	13.9	14.1
精神障がい者 保健福祉手帳	所持者 (人)	1,484	1,592	1,723	1,918	2,107
	比率(%)	9.3	9.6	9.9	10.7	11.5

※身体障がい者手帳：「主障がいの部位」の重複

⑤等級別身体障がい者手帳所持者の推移

「第4期吹田市障がい福祉計画」よる等級別の身体障がい者手帳所持者数のうち、平成21年度から平成25年度までの間で最も増加したのは、「3級」で14.0%の増加率となっている。

項目	年度				
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
1級	3,576	3,641	3,833	3,827	3,905
2級	2,072	2,142	2,181	2,176	2,118
3級	2,178	2,234	2,393	2,437	2,484
4級	3,387	3,498	3,699	3,785	3,848
5級	607	631	661	661	658
6級	530	551	580	593	593
合計	12,350	12,697	13,347	13,479	13,606

⑥主障がいの部位別身体障がい者手帳所持者の推移

「第4期吹田市障がい福祉計画」によると主障がいの部位別の推移をみると、平成21年度から平成25年度までの間で、「視覚障がい」、「聴覚・平衡機能障がい」、「音声・言語・そしゃく機能障がい」は横ばい状態、「肢体不自由」は12.8% (918人) 増加、「内部障がい」は9.6% (310人) 増加している。

項目	年度				
	平成21年度	平成22年度	平成23年度	平成24年度	平成25年度
視覚	869	865	901	863	859
聴覚・平衡機能	881	912	921	935	925
音声・言語・ そしゃく機能	172	175	179	169	166
肢体不自由	7,194	7,443	7,838	8,008	8,112
内部	3,234	3,302	3,508	3,504	3,544
合計	12,350	12,697	13,347	13,479	13,606

※身体障がい者手帳：「主障がいの部位」の重複

⑦土地利用

●吹田第六小学校区

戸建住宅地、小規模工場の混在地域となっている。

●吹田南小学校区

校区北側はマンションの立地が多く見られ、校区南側は戸建住宅と小規模工場が混在して立地している。

校区の南端、神崎川に沿っては大規模工場の立地が、西側には体育館の立地が見られる。



土地利用イメージ

⑧ 公共サービス施設

● 吹田第六小学校区
公民館のみの立地となっている。

● 吹田南小学校区
以下のサービス施設の立地が見られる。

- 体育館 1箇所
- 銀行(信用金庫) 1行
- 郵便局 1局
- 交番 1箇所
- 公民館 3箇所

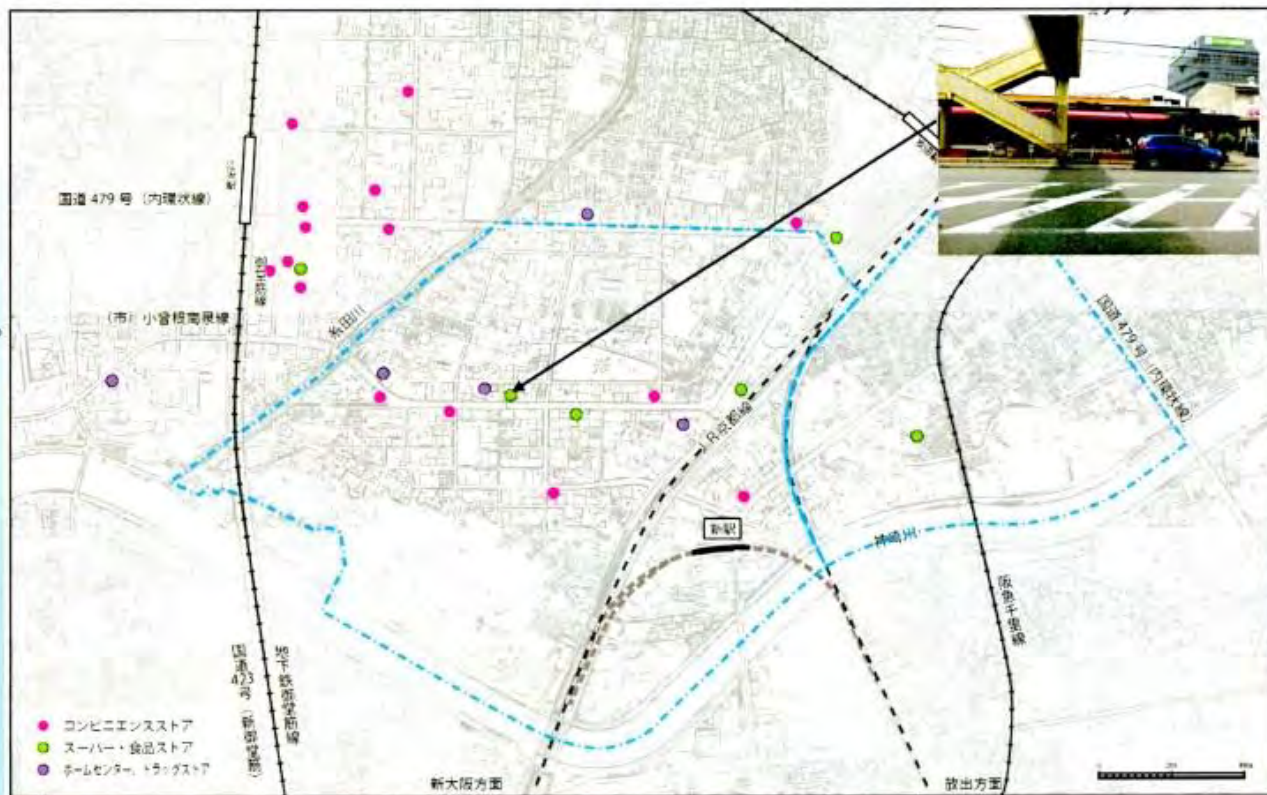
※銀行は江坂駅に集中



公共サービス施設立地状況

⑨商業施設

- 吹田第六小学校区
コンビニを含め、商業施設の立地は見られない。
- 吹田南小学校区
商業施設は（都）小曾根南泉線沿道に集中しているが、食品系スーパーの立地は2施設のみとなっている。



商業施設立地状況

⑪医療施設

検討範囲内には医療施設の立地がない。
医療施設は、江坂駅周辺に立地が見られる。



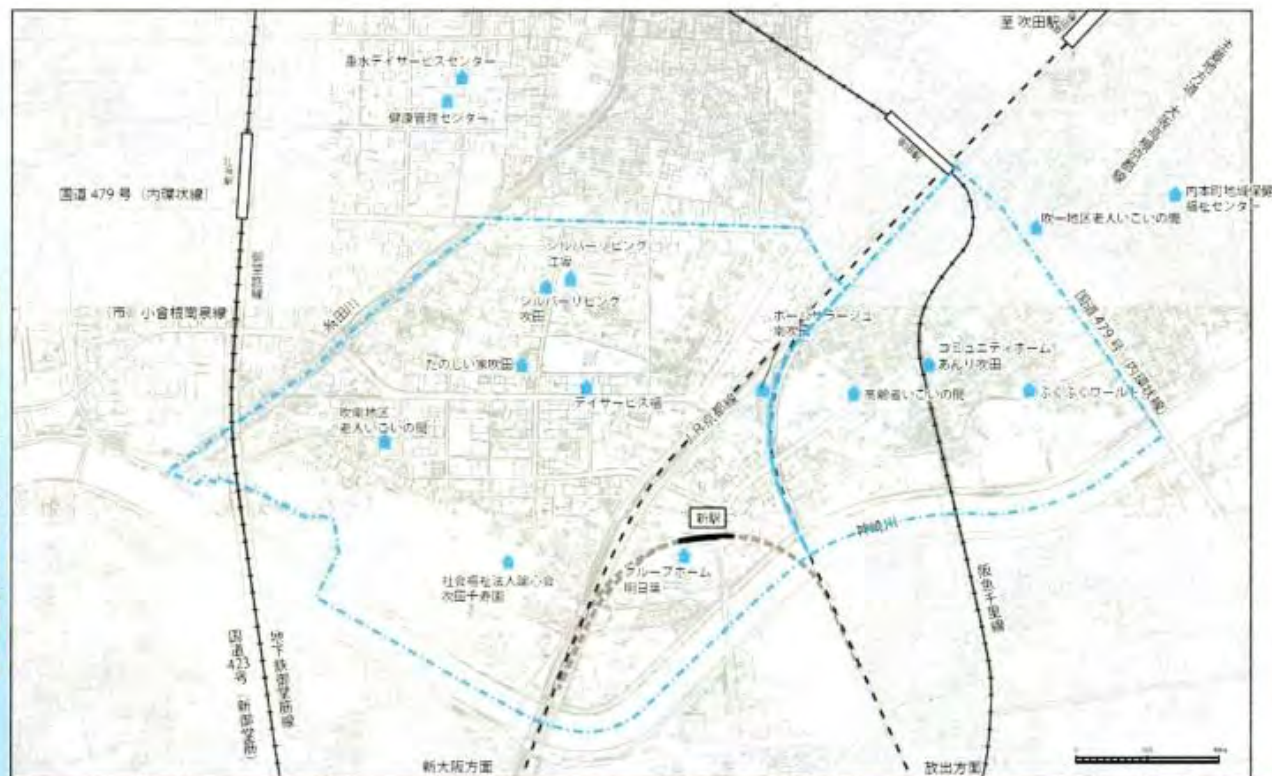
医療施設

⑫福祉サービス

福祉サービス施設の立地は南吹田公園
周辺に立地が多く見られ、その他の地域
は少なく、立地に偏りが見られる。



(写真) 高齢者いこいの間(吹六地区)



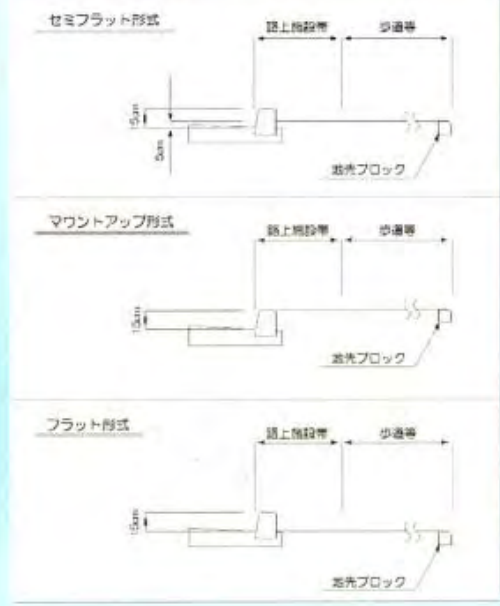
福祉サービス位置図

⑬歩道の整備形態

検討範囲内の歩道の殆どはマウントアップ型の歩道形態となっている。
 マウントアップ型の歩道には、点字ブロックの整備がされていない他、乗り入れが多くあり、歩道が凸凹している状況となっている。



歩道整備形態



⑭路線バス

●吹田第六小学校区
路線バスの設定はない。

●吹田南小学校区
JR東海道本線以西に路線網が設定されている。

バス停はバスベイが整備されておらず、ノンステップバスの利用を考慮したつくりではない。

運行本数は国道479号経由は1本/日程度、南吹田地域を經由するバスは1～2時間程度に1本と少ない。



(写真) 運行時刻表とバリアフリー対応のバス停留所



路線バス

(3) 検討地区内現地踏査による問題箇所の整理

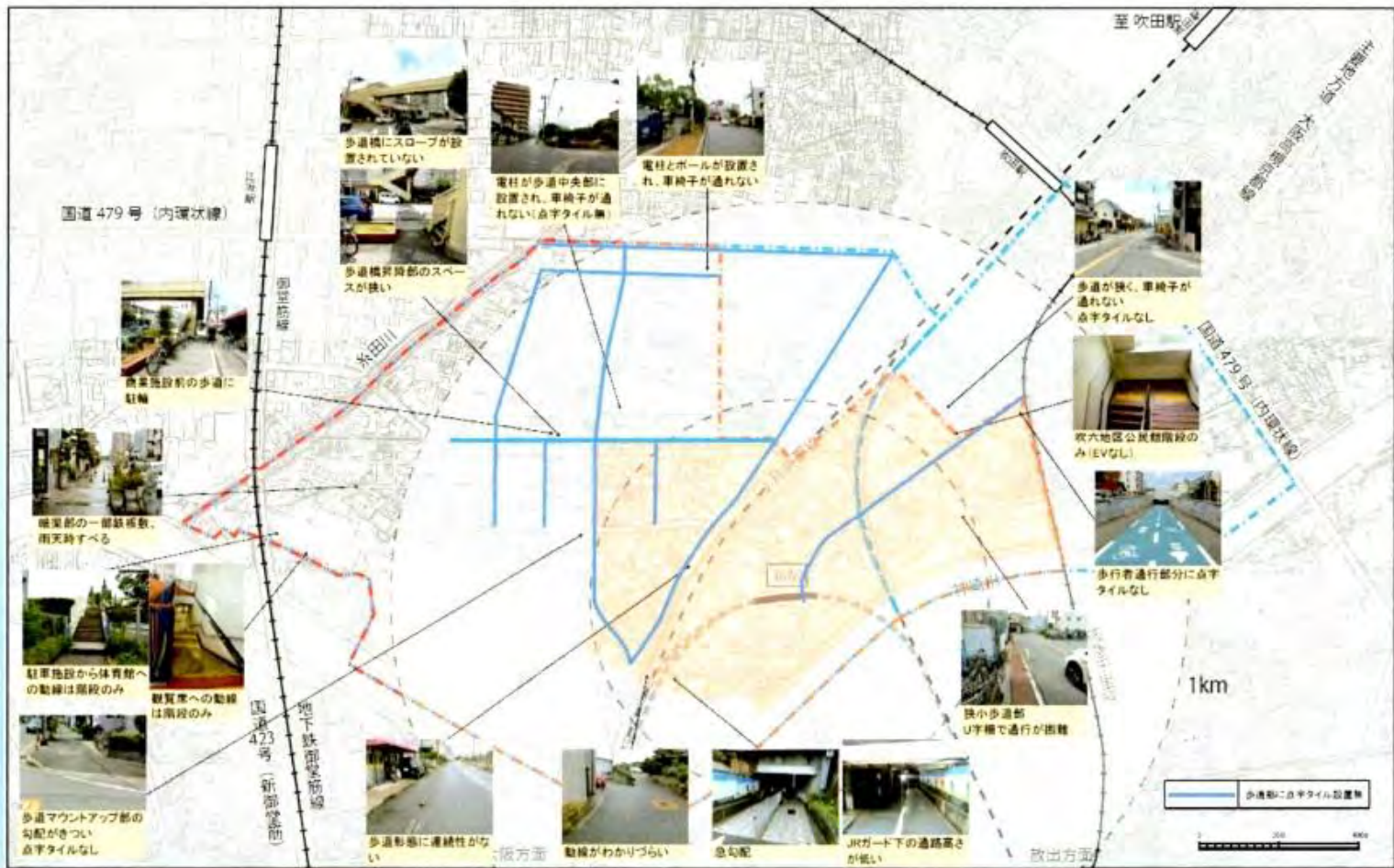
検討範囲内を徒歩等により、現地踏査を実施した。

現地踏査時の主たる問題点の整理を行った。

問題点の結果を以下の表、位置を右図上に示す。

番号	問題点
①	体育館内、観覧席への移動は階段のみ
②	体育館専用駐車場から体育館への移動は階段のみ
③	JR下通路出入口は急勾配・通路内狭い・出入口がわかりづらい
④	交差点歩行者滞りが無い
⑤	交差点内停止線がない・信号機見えない
⑥	歩道内中央に電柱があり車いす通行できない
⑦	歩道内に電柱とポールがあり車いす走行困難
⑧	歩道橋入口、花壇があり狭い、スロープなし、歩道橋内水たまり(歩けない)
⑨	商業施設利用者自転車が駐輪、歩道をふさぐ
⑩	乗入口が連続し、車いす走行ができない(マウントアップ型)
⑪	横断防止策のため、歩道が狭い・点字ブロックがない
⑫	吹六地区公民館内エレベータがない
⑬	地下スロープ、点字ブロックなし
⑭	側道内に通行空間用の着色があるがU字柵があり歩行困難
⑮	歩行者の通行空間が複雑
⑯	溝に鉄製暗渠があり雨天時滑る
⑰	(仮)南吹田駅駅前広場予定地周辺の道路は狭幅員のため歩道無
⑱	歩道上に点字ブロックない 十分な幅がない





問題箇所の整理

(4) 上位・関連計画による南吹田地域の位置づけ

① 都市計画マスタープラン(目標年次 平成36年)

●基本的な考え方

- ・都市計画に関する基本的な方針のことをいい、長期的な見通しを持った上で都市の将来像を明確にし、その実現に向けた大きな道筋を示すものである。
- ・社会経済情勢の変化や上位関連計画の改定、新たな制度への対応など、見直しの必要性が生じた場合には、長期的な目標との整合に留意しながら適宜見直しを行うものとする。

(出典：吹田市都市計画マスタープラン P3・66)

●まちづくりの理念と目標

- ・暮らしに安心と快適性をもたらす定住のまちづくり
- ・誇りと愛着の持てる活力あるまちづくり

(出典：吹田市都市計画マスタープラン P19)

●まちの将来像

①地域ごとの特徴ある拠点市街地の形成

鉄道駅周辺には商業、業務をはじめとする様々な都市機能が集積しており、市民や企業の活動が活発に展開される市街地を「都市拠点」、地域の中心となるべきその他の鉄道駅周辺を「地域拠点」と位置づけている。南吹田地域では、「おおさか東線新駅周辺」が「地域拠点」として位置づけられている。

②都市間・拠点市街地間のネットワークの形成

都市活動の活発化のための広域的なネットワークのうち、吹田市を通過する大阪都市圏の基幹的な軸線を「広域軸」として、また市域における地域間の軸線を「地域軸」として位置づけ、それぞれの機能の充実をめざす。南吹田地域では、「おおさか東線」が「広域軸」として位置づけられている。

③人と自然の共生空間の形成

市街地内にある自然環境は、生物多様性の保全、良好な環境の確保、レクリエーション、潤いのある景観形成、防災などの様々な面から重要な役割を担っている。

(出典：吹田市都市計画マスタープラン P20・21・49)

●基本的な考え方

①土地利用誘導

- ・おおさか東線の新駅を含む各鉄道駅周辺では、近隣住民の生活を支援する商業・サービス機能の立地誘導など、それぞれの駅の立地特性に応じた誘導に努める。

②都市施設整備

③市街地整備

- ・おおさか東線の新駅が設置される地域では、都市計画道路や駅前広場の整備を図り、新駅設置による地域ポテンシャルの向上を踏まえ、市域南部の新たな玄関口として、駅前にふさわしい魅力的な都市環境の形成を図るとともに、地域のまちづくりを促進する。

④災害に強いまちづくり

⑤環境まちづくり

⑥景観まちづくり

⑦安心のまちづくり

⑧拠点市街地のまちづくり

- ・おおさか東線の新駅が設置される地域では、都市計画道路や駅前広場の整備を図り、新駅設置による地域ポテンシャルの向上を踏まえ、市域南部の新たな玄関口として、駅前にふさわしい魅力的な都市環境の形成を図るとともに、地域のまちづくりを促進する。

⑨地域特性を生かしたまちづくり

- ・南吹田地域は、「計画的に開発された地域のまちづくり」として、良好な住環境の維持・保全に努めるとともに、適切な土地利用と良好な景観を誘導に努める。

(出典：吹田市都市計画マスタープラン

P23・24・26・36・38・40・42・44・46・49・50)



(出典：吹田市都市計画マスタープランP56より一部抜粋)

都市空間の将来像図

②南吹田地域のまちづくり基本計画

【目標年次】

平成30年度（2018年度）

【目標像】

「地域とともにつくる、魅力ある吹田の南の玄関口」

【位置づけ】

吹田市上位計画である「吹田市第3次総合計画」と「吹田市都市計画マスタープラン」の将来像の実現に向け、吹田市が進める南吹田地域におけるまちづくりの方針とする



【方針】

「地域とともにつくる、魅力ある吹田の南の玄関口」を目標像とし、本市が南吹田地域で推進するまちの方向性とまちづくりの方策を以下に示す。

地域とともにつくる、魅力ある吹田の南の玄関口	
まちの方向性	まちづくり方策
<u>人の行き来がしやすいまち</u>	①おおさか東線及び新駅の整備促進への取り組み
	②新たな地域分断とならない鉄道計画
<u>住んでいる人、働いている人が安心して、便利に楽しく過ごせるまち</u>	③便利で利用しやすい駅前交通広場の整備
	④地域と周辺のまちをつなげる道路の整備
	⑤みんなが安心して歩ける道づくり
	⑥駅周辺での自転車駐車場の整備計画
	⑦周辺のまちとつながる路線バスの導入
<u>花や緑が いっぱいで美しいまち</u>	①子どもから高齢者まで誰もが使いやすい公園整備
	②便利に暮らせる憩業施設、公共施設等の立地
	③住みやすい環境を守るためのルールづくり
	④活気のあるまちにするための学びの場づくり
<u>ふれあい・憩う・笑顔のまち</u>	⑤暮らしの安心感を高める地域づくり
	①花や緑のある駅前交通広場づくり
	②散歩したくなる並木道づくり
	③幹線道路沿いの美しい景観づくり
	④住宅地での花や緑のあるまちなみづくり
<u>地域の風土に親しむまち</u>	⑤花や緑のある公園づくり
	①地域の個性を表現し、愛着を持って利用する駅駅の整備
	②神崎川を活用した地域ブランドづくり
<u>働く場もある活力あふれるまち</u>	③神崎川沿いのうまいある空間形成
	④地域の歴史と文化を留め伝える取り組み
	⑤地域コミュニティを育てる場・きっかけづくり
<u>働く場もある活力あふれるまち</u>	①防犯・防災、よりよいまちにするためのまちづくり活動
	①地域と企業が共存したまちづくり
	②住環境に配慮した企業活動への支援

南吹田地域で計画されている主な事業



新駅完成イメージ

- | | |
|---|---|
| <p>①大阪外環状線鉄道「おおさか東線」の整備
「放出」から「久宝寺」までは平成20年開業であり、「新大阪」から「放出」までの区間は平成23年度末完成予定である。
吹田市内では、南吹田二丁目に新駅が計画されている。</p> | <p>②都市計画道路西吹田駅前線（駅前広場を含む）の整備
現在、大阪外環状線鉄道の駅駅設置にあわせて、整備を計画している。</p> |
| <p>③十三高槻線（舞町工区）の整備
現在、阪急千里線を地下で立体交差するための工事を始め、国道479号（大阪内環状線）から吹田第六小学校前付近の区間（舞町工区）で事業が進められている。計画では平成22年度末に開通予定となっている。</p> | <p>④十三高槻線の一部改修
新大阪橋北詰～舞町工区起点までの間において、歩道を拡幅して、植樹帯を設けるなど改修を行う予定である。</p> |
| <p>⑤貨物専用道路の整備
吹田貨物ターミナル駅(仮称)の整備に伴い、貨物関連自動車の運行経路として設置される専用の道路で、計画では平成22年度末に開通予定となっている。</p> | <p>⑥阪急京都線・千里線連続立体交差事業
地域分断の解消及び交通の円滑化を図るとともに、沿路駅周辺においては交通結節点にふさわしい街づくりの推進が計画されている。
高架化される駅は、「東舞町駅」「法路駅」「東扇駅」「下新庄駅」である。</p> |

【注1】(都)②南吹田駅前線は、平成23年7月に(都)南吹田駅前線に路線名称変更の都市計画変更。

【注2】③十三高槻線(舞町工区)の整備 ④十三高槻線の一部改修 ⑤貨物専用道路の各整備事項は平成29年9月1日現在整備済となっている

■計画対象区域における上位計画・関連計画の整理



【注】(都)南吹田駅前線は、平成23年7月に(都)南吹田駅前線に路線名称変更の都市計画変更。

③(都)南吹田駅前線 計画諸現



事業名称	北摂大塚都市計画道路事業 3-4-205-19号 南吹田駅前線(南吹田駅前線立体交通事業)
路線名	3-4-205-19号 南吹田駅前線
事業主体	吹田市
所在地	吹田市南吹田1丁目～南吹田3丁目
事業計画区間	約390m
道路幅員	14.3m～26.7m
道路幅員数	2車線
事業認可期間	平成23年度～平成30年度



(都)南吹田駅前線 整備イメージパース
(新駅前付近)

(都)南吹田駅前線 整備イメージ

南吹田駅前線
 高規格
立体
 交差事業

道路構造について

平面図



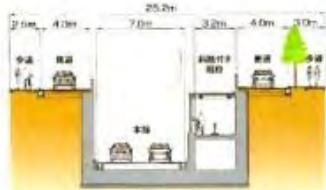
凡例

- : 立体交差区間
- : 地下歩道・斜路付き階段
- : 歩道
- : エレベーター
- : 車道(平面道路)
- : 駅前交通広場

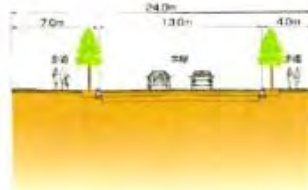
横断面



鉄道ボックス区間(A-A断面)



掘削区間(B-B断面)



平面道路区間(C-C断面)

④吹田市自転車利用環境整備計画

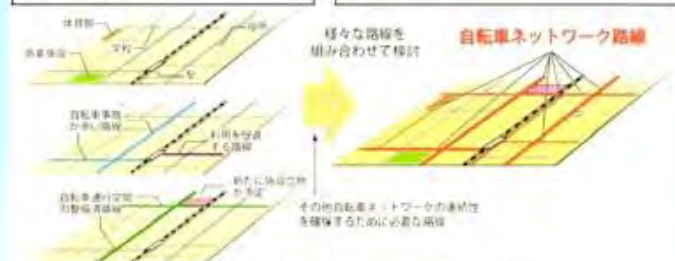
本市では、「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」に基づき、自転車ネットワーク路線を組み込んでいる。

平成28年8月に「安全で快適な自転車利用環境創出ガイドライン」が改定され、見直しが実施された。

新駅周辺の自転車ネットワーク路線は、(府)大阪高槻京都線、(都)南吹田駅前線が車道混在型で指定されている。

自転車通行空間ネットワーク路線選定の基本的な考え方

国ガイドラインにおける路線選定項目	本計画における選定項目
地域内における自転車利用の主要路線としての役割を担う各種施設、主な居住地区等を結ぶ路線	・自転車利用ニーズが高い路線 (居住地区から駅・大規模商業施設へのアクセスルート・市民アングート開通等による)
自転車と歩行者の混雑や自転車関連の事故が多い路線の安全性を向上させるため、自転車通行空間を確保する路線	・自転車交通量が多い路線 ・自転車関連事故が多い路線
自転車通学路の対象路線	・通学に使用されている路線 (市民アングート開通等による)
自転車の利用増加が見込まれる、沿道で新たに施設立地が予定されている路線	・新たに自転車利用のニーズが高い商業施設等の立地が予定されている路線 ・新規に整備される路線
既に自転車の通行空間が整備されている路線	・既に自転車通行空間が整備されている路線及び沿道が整備を予定している沿道
その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線	・その他自転車ネットワークの連続性を確保するために必要な路線 ・隣接市の自転車ネットワークと接続する路線
地域の課題やニーズに応じて自転車の利用を促進する路線	・上記の結果、自転車ネットワークに選定する路線



自転車通行空間ネットワーク路線の選定イメージ



新たに自転車利用のニーズが高い集客施設等が立地予定のある路線



自転車ネットワーク路線



車道混在型のイメージ(青葉丘)

(5) 重点整備地区の設定と特定関連生活経路の設定

① 重点整備地区の考え方

移動等の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に進めるため、バリアフリー化を推進する一定の区域を、重点整備地区として定める。

※「重点整備地区」とは、次に掲げる法定要件に該当する区域を指す。

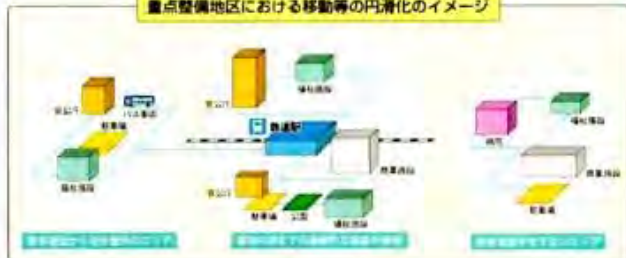
バリアフリー新法第2条二十一项

- イ 生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設）の所在地を占み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。
- ロ 生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、道路その他の一般交通の用に供する施設をいう）において移動等円滑化のための事業が実施されることが特に重要であると認められる地区であること。
- ハ 当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。

移動等円滑化の促進に関する基本方針

生活関連施設が徒歩圏に集積している地区をいい、地区全体の面積がおおむね四百ヘクタール未満の地域であって、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね3以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区。

重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ



② 特定旅客施設及び重点整備地区の選定

移動等の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に進めるため、バリアフリー化を推進する一定の区域を、重点整備地区として定める。

※「重点整備地区」とは、次に掲げる法定要件に該当する区域を指す。

バリアフリー新法 第二条第六号

- 六 特定旅客施設 旅客施設のうち、利用者が相当数であること又は相当数であると見込まれることその他の政令で定める要件に該当するものをいう。

バリアフリー新法施行令第一条

- 第一条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下「法」という。）第二条第六号の政令で定める要件は、次の各号のいずれかに該当することとする。
 - 一 当該旅客施設の日当たりの平均的な利用者の人数（当該旅客施設が新たに建設される場合にあつては、当該旅客施設の日当たりの平均的な利用者の人数の見込み）が五千人以上であること。
 - 二 次のいずれかに該当することにより当該旅客施設を利用する高齢者又は障害者の人数（当該旅客施設が新たに建設される場合にあつては、当該旅客施設を利用する高齢者又は障害者の人数の見込み）が前号の要件に該当する旅客施設を利用する高齢者又は障害者の人数と同程度以上であると認められること。
 - イ 当該旅客施設が所在する市町村の区域における人口及び高齢者の人数を基準として国土交通省令・内閣府令・総務省令の定めるところにより算定した当該旅客施設を利用する高齢者の人数が、全国の区域における人口及び高齢者の人数を基準として国土交通省令・内閣府令・総務省令の定めるところにより算定した前号の要件に該当する旅客施設を利用する高齢者の人数以上であること。
 - ロ 当該旅客施設が所在する市町村の区域における人口及び障害者の人数を基準として国土交通省令・内閣府令・総務省令の定めるところにより算定した当該旅客施設を利用する障害者の人数が、全国の区域における人口及び障害者の人数を基準として国土交通省令・内閣府令・総務省令の定めるところにより算定した前号の要件に該当する旅客施設を利用する障害者の人数以上であること。
 - 三 前二号に掲げるもののほか、当該旅客施設及びその周辺に所在する官公庁施設、福祉施設その他の施設の利用の状況並びに当該旅客施設の周辺における移動等円滑化の状況からみて、当該旅客施設について移動等円滑化のための事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められるものであること。

※バリアフリー法の移動等円滑化の基本方針で定めた目標である特定旅客施設は、3,000人/日が対象

③生活関連経路の設定

重点整備地区内の生活関連施設間を結ぶ主要な経路を、今後バリアフリー化を推進する生活関連経路として設定する。
生活関連経路の定義は下記のとおりである。

バリアフリー新法第2条二十一項

- ロ 生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。）相互間の経路

重点整備地区内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

歩道の有効幅員が最低2m以上確保できる経路、2m確保することが著しく困難な区間については、車いすが転回でき、車いす使用者と人がすれ違うことができる歩道（有効幅員1.5m以上）が確保できる経路

上記の条件を満たす、生活関連経路の候補として考えられる主要な経路の抽出を行った。

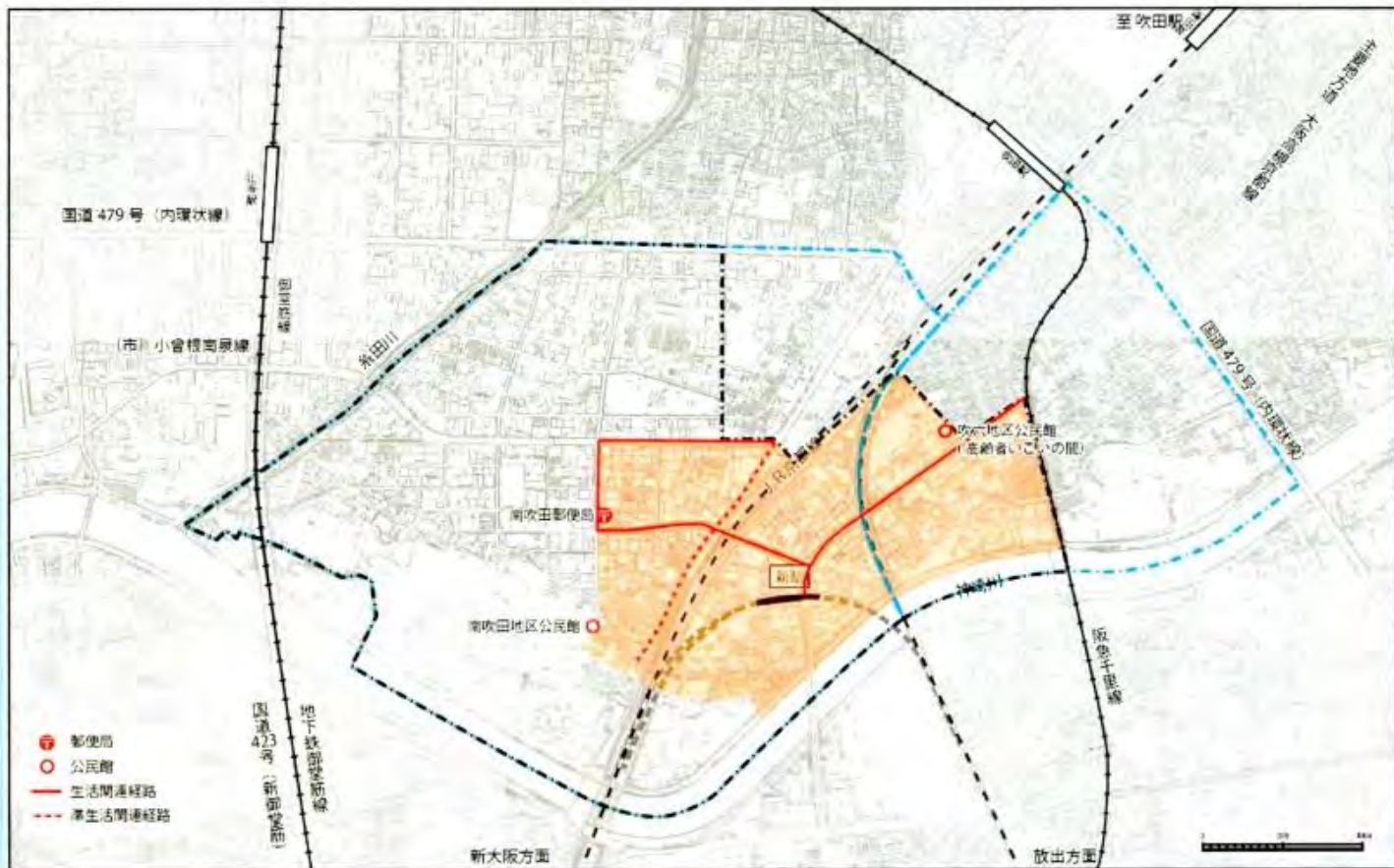
これら候補経路の中からバリアフリー化を推進すべき経路（生活関連経路）を、現地調査結果や問題解消の実現性等を考慮しながら設定を行っていく。

検討範囲内において、旅客施設は平成30年度末の開業を目指して建設中の、おおさか東線の新駅がある。

地下鉄江坂駅・阪急吹田駅、市役所方面へのバス路線への乗り換え駅であること、郵便局を始めとした生活関連施設の立地した地区であること等、移動円滑化を図ることが特に必要であると考え、特定旅客施設として捉えることとする。

新駅を中心に徒歩圏内である半径500m程度の区域内で、郵便局、公民館等の生活関連施設相互の移動が通常徒歩で見込まれる地域を重点整備地区として考える範囲とする。

また、これら生活拠点を結ぶ生活関連経路を(府)大阪高槻京都線、(都)南吹田駅前線、(市)小曾根南泉線とし、JR東海道本線に沿った市道を準生活関連経路として設定する。



重点整備地区と生活関連経路

(6)新駅周辺重点整備地区の問題

①高齢化の進行

高齢化率が高くなっている地区は、居住期間が長くなっており、戸建住宅が密集した地域となっている。

②医療・公共施設の立地

医療・公共施設の立地が少なく、その殆どは地下鉄江坂駅周辺の立地となっている。

③歩きづらい歩道(現地踏査)

検討地域内の歩道は、大部分がマウントアップ型の歩道が整備されており、数多くの乗入があり凸凹状況となっており、また、歩道上に電柱や横断防止策、ポール等が隣接しており、車椅子利用者や高齢者の通行が困難である。

④乗車しやすいバス停

バス停留所は、バスベイが整備がされておらず、バスの乗降がしづらくなっている。

⑤点字ブロックがない歩道(現地踏査)

現地踏査より、殆どの歩道で点字ブロックが整備されておらず、視覚障害者にとっては歩く上での情報がない状況である。

⑥高齢者や障がい者に配慮した信号機設備がない

現地踏査より、重点整備地区内の交通信号機は聴覚障がい者に配慮した「音」を発する音響信号機や高齢者などが安全に横断するため、「歩行者時間を延長する」歩行時間延長信号機の設置がされていない。

上位・関連計画

バリアフリー基本構想の整備目標(課題)

- 急速な高齢化に伴う通行環境の確立
- 障がい者にやさしい通行環境の確立

(7)重点整備地区の整備方針

生活関連施設・生活関連経路のバリアフリー化の現状を踏まえ、新駅周辺地区（重点整備地区）におけるバリアフリー化の推進に向け、以下の整備方針を掲げる。

ここに示す整備方針は、吹田市がめざす“新駅周辺地区におけるバリアフリー化の姿”を示したものである。

今後、この地区において、バリアフリー化の整備を進める際には、各整備方針に基づき、事業の実施主体となる事業者が、特定事業計画の作成などによって推進していく。

①生活関連施設の整備方針

公共交通

【鉄道】

- ◆新駅は、現在建設が進められており、計画では高架線上に相対式ホームが整備され、各々にエスカレーター、エレベーターの設置が計画されている。

【路線バス】

- ◆ノンステップバスのさらなる導入を進めていくものとする。
新駅前には、現在駅前広場が整備前でありバス乗降場におけるバス案内の充実や音声案内・バス接近表示装置の導入、ユニバーサルデザインに配慮した上屋・ベンチの設置など、バス利用者の利便性・快適性の向上をめざして行くよう関係機関に働きを掛けていく。

駐車場

- ◆移動等円滑化基準にとどまらず、利用者の利便性に配慮したバリアフリー化を図っていく。

都市公園

- ◆児童向け広場にあるトイレの改善など、より一層のバリアフリー化を進めていく。
- ◆バリアフリー経路や公園施設について、わかりやすい案内表示を設置するなど、だれもが利用しやすい公園とするよう努めていく。

建築物（※）現在、該当する建築物はなし

- ◆高齢者や障害者のエレベーター優先利用の案内表示の設置、だれでもトイレの設置ならびに高機能化、車いす使用者の利用に配慮したカウンター等の設置、視覚障害者や外国人に配慮した案内表示の設置、授乳スペースの確保など、だれもが使いやすい施設整備に努めていく。
- ◆簡易な改良や心のバリアフリーなどについては短期での達成及び着手をめざし、大幅な改修や大規模修繕については長期的な改修計画や店舗等の建替え時に取り組む。

②生活関連経路の整備方針

道路

- ◆誰にもやさしい歩行者空間を目指していくため、例えば、歩道のセミフラット形式や電線類の地中化、歩道の有効幅員の確保、段差や勾配の解消、点字ブロックの設置など、移動等円滑化のための道路の構造に関する基準を定める省令（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律第10条第1項の規定）に基づく基準に沿った整備を検討していく。
- ◆点字ブロックを設置する際には、連続性や利用者の動線、視認性などに配慮し、視覚障害者の円滑な移動の確保を検討していく。
- ◆歩道上の占有物への指導強化、放置自転車対策、自転車利用マナー向上に関する広報・啓発活動等の推進により、既存空間の最大限の活用を図り、安全な歩行空間の確保に検討していく。
- ◆歩道整備が難しい経路においては、路肩のカラー化、点字ブロックの設置推進（横断歩道手前等）など、高齢者や障害者の視点に立った歩行空間の確保に検討していく。

交通安全施設

- ◆必要に応じた横断歩道へのエスコートゾーンの整備、音響式信号機の設置推進、道路標識の高輝度化及び違法駐車取締りなどにより、高齢者や障害者等の安全で快適な移動支援に向けた整備を進める。