

### 第3章 重点整備地区及び特定経路等の考え方

#### 3-1. 重点整備地区設定の基本的な要件

重点整備地区を定めるためには、交通バリアフリー法等において、表3-1に示す3つの要件が必要となっています。京阪萱島駅周辺地区における人の主要な動線もふまえると次の(1)~(3)のようになります。

表3-1 重点整備地区の設定要件

項目	内容
施設の立地からみた要件	駅から徒歩圏（約500m～1kmまで）にあり、相当数の高齢者や身体障害者等が利用する施設を含む地区
事業実施の必要性など整備課題からみた要件	駅や道路、公共用施設について、高齢者や身体障害者等の利用の状況や既に行われたバリアフリー化のための事業の状況から総合的に判断して、バリアフリー化への事業が特に必要な地区
事業の効果からみた要件	他の地区に優先し、各事業の整合性を確保したバリアフリー化のための事業が実施されることが、重点整備地区のみならず、都市全体の様々な機能の増進が期待できる地区

#### (1) 施設の立地からみた要件

京阪萱島駅周辺に立地する公共公益施設について、主に利用される人とその交通手段をみると表3-2のようになります。

表3-2 京阪萱島駅周辺の市民等が利用する施設と交通手段

1km圏内立地施設	主な利用者	交通手段	備考
萱島市民センター	京阪萱島駅周辺居住の市民	徒歩等	
友呂岐緑地	寝屋川市民他	鉄道、徒歩等	
老人憩いの家	京阪萱島駅周辺居住の高齢者	徒歩等	
下神田公民館	京阪萱島駅周辺の居住者	徒歩等	
萱島自治会館	京阪萱島駅周辺の居住者	徒歩等	
萱島郵便局	京阪萱島駅周辺の居住者	徒歩等	
からくる公園	京阪萱島駅周辺の居住者	徒歩等	
南コミュニティセンター	寝屋川市南部地域の居住者	徒歩等	京阪萱島駅から約1kmあり、駅から徒歩での利用は不便
西南地区公民館	寝屋川市南部地域の居住者	徒歩等	
市民体育館	寝屋川市民	鉄道、徒歩等	
京阪萱島駅前バス停	鉄道とバスの乗り継ぎ者	鉄道・バス	公共交通の乗り継ぎ利便の向上

図3-1に示されるように、京阪萱島駅の近くには、駅の東改札口前に萱島市民センターがあります。

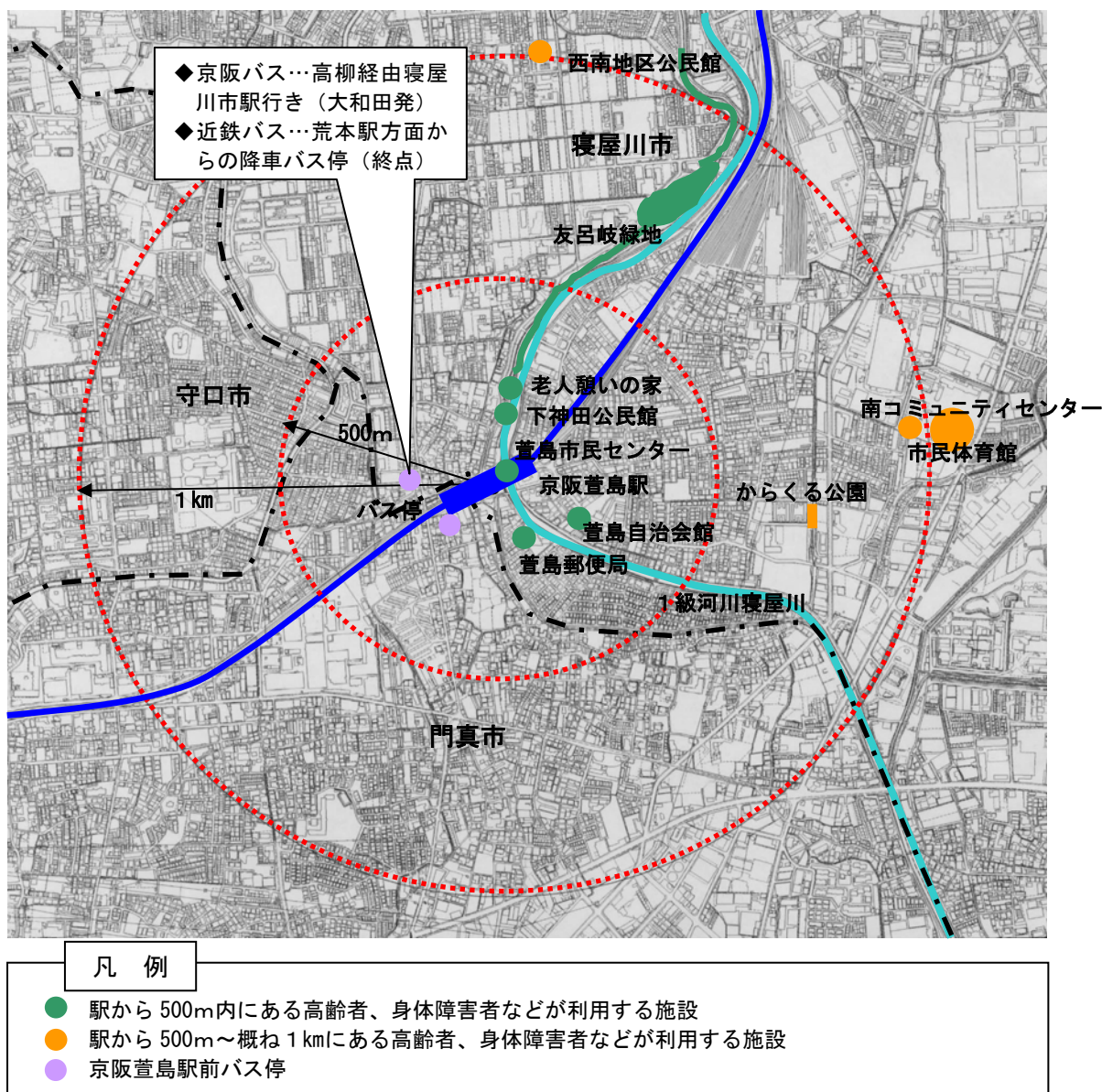
駅の東側地区は、駅から約1kmところに市民体育館や南コミュニティセンターが、約100mのところ萱島自治会館や萱島郵便局があります。

駅の北側地区は、駅から約100mのところ老人憩いの家や下神田公民館、友呂岐緑地が、約1kmのところ西南地区公民館があります。

これら京阪萱島駅の周辺に立地する施設のなかで、鉄道（京阪萱島駅）を活用して利用される施設は、友呂岐緑地や市民体育館などです。

また、鉄道とバスの乗り継ぎのためのバス停は駅から少し離れた府道木屋門真線にあります。

図3-1 駅から約1kmにある高齢者や身体障害者等が利用する施設分布図



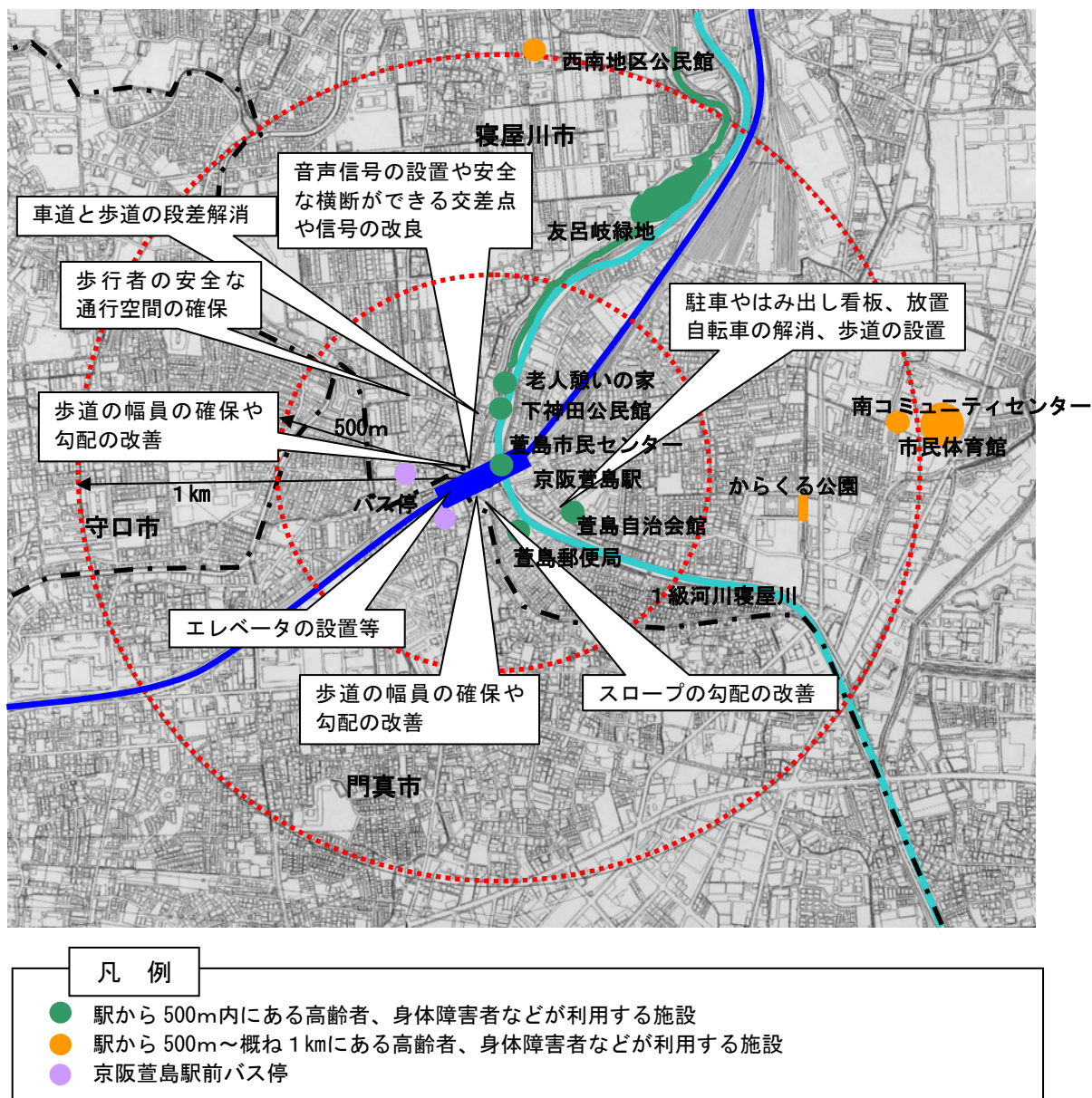
## (2) 事業実施の必要性など整備課題からみた要件

京阪萱島駅周辺の道路については、円滑な移動のために支障となる箇所が多くあります。

すでに第2章でみたように、アンケート調査やタウンウォッチング調査の結果から、京阪萱島駅の改札口からプラットフォームまでの円滑な移動の確保と、周辺道路での安全で円滑な移動ができる道路や交差点の整備が求められています。

また、鉄道とバスの乗り継ぎのためのバス停は、駅から少し離れた府道木屋門真線にあり、高齢者、身体障害者等が公共交通を利用するうえで、鉄道とバスの乗り継ぎのための円滑な移動を確保することも望まれています。

図3-2 アンケート調査やタウンウォッチング調査結果からみた整備課題図



### (3) 事業の効果からみた要件

高齢者、身体障害者等をはじめ、あらゆる人々の生活の利便性を向上させ、人々の交流を促進していくためには、駅や駅周辺のバリアフリー化を推進していくことが重要です。

京阪萱島駅周辺地区においては、公共交通機関を活用して利用される施設と京阪萱島駅との間を中心に、高齢者、身体障害者等の円滑な移動（通行）を確保するための整備を行うことにより、生活の利便性が向上し、交流の促進が期待されるなど、本市の南核としての充実に向けた多様な効果が得られると考えます。

そこで、土地利用状況や駅からの距離等により、図3-3に示すようなゾーンを分類しました。また、「人の集積（主な通行者・利用者）」や「アンケート調査等における居住者の要望」、「バリアフリー化の整備効果」、「バリアフリー化の事業実現性」などから、課題や事業効果、整備の優先性などについて整理すると表3-3のようになります。

整備の優先性が高く、整備効果が得られるゾーンからバリアフリー化を推進していくことが必要です。

図3-3 ゾーン設定図

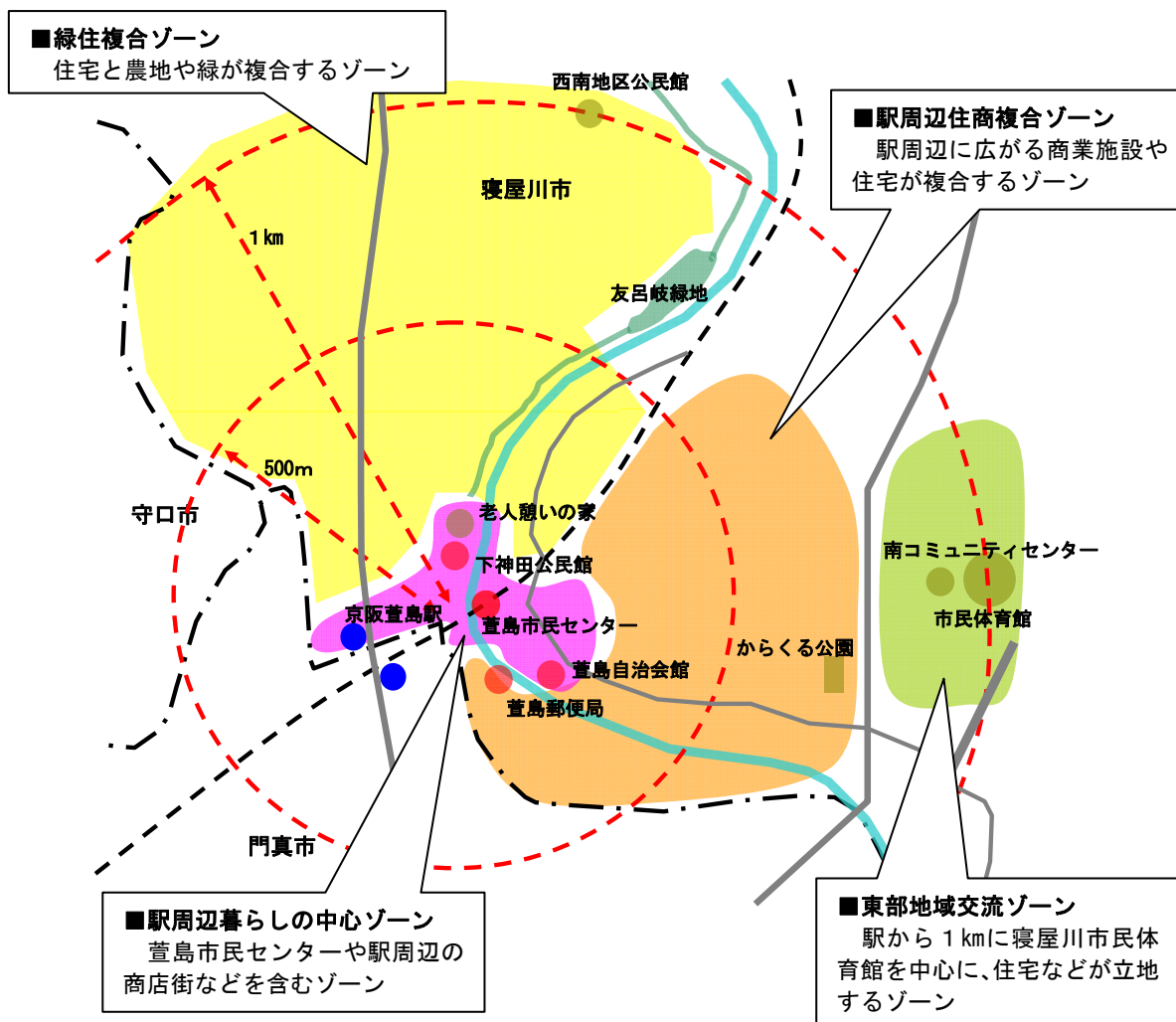


表 3-3 各ゾーンのバリアフリー整備の効果及び課題と優先性

	駅周辺暮らしの中心ゾーン	駅周辺住商複合ゾーン	東部地域交流ゾーン	緑住複合ゾーン
人の集積 (市民等利用施設)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・萱島市民センター</li> <li>・萱島自治会館</li> <li>・萱島郵便局</li> <li>・老人憩いの家</li> <li>・下神田公民館</li> <li>・友呂岐緑地</li> <li>・商店街やスーパー</li> <li>・萱島駅前バス停</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・からくる公園</li> <li>・商店街やスーパー</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市民体育館</li> <li>・南コミュニティセンター</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・西南地区公民館</li> </ul>
アンケートにおける課題や要望	<p>駅周辺道路は、</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が狭い</li> <li>・段差がある</li> <li>・違法駐車や放置自転車が多い</li> </ul> <p>など、日常的に利用するため整備の要望が多い。</p> <p>交差点で安全な横断に関する要望が多い。</p>	<p>市道萱島堀溝線は、カーブが多く、違法駐車や放置自転車も多いため、見通しが悪く、危険なことから、歩道整備の要望が多い。</p> <p>商店街は、日常的に利用する道路として、安全な通行に関する要望が多い。</p>	<p>駅前広場から体育館方面へのバスの運行要望がある。</p>	<p>府道木屋門真線は、バスや大型車が多く通行し、子どもを連れて歩くのが危険なため、安全な通行に関する要望が多い。</p>
バリアフリー化の整備効果	<p>駅及び駅周辺のバリアフリー化を一体的に推進することにより、駅周辺における円滑な移動が確保できる。また、駅周辺への人の集積を促進し、駅周辺の活性化への寄与が期待できる。</p>	<p>日常的に利用されているゾーンとして、バリアフリー化の推進により、安全で円滑な通行が確保できる。</p>	<p>寝屋川市民体育館などへの徒歩による移動経路としては、距離が長く、不便である。このため、経路のバリアフリー化による整備効果は低いと考えられる。</p>	<p>京阪萱島駅を經由して利用される施設はなく、経路のバリアフリー化による整備効果は低いと考えられる。</p>
整備の優先性	<p>京阪萱島駅周辺において、最も人が集積する地区として、バリアフリー化の推進効果が高く、最も優先して整備を図る必要があるゾーンである。</p> <p>◆最も優先して整備を図るべきゾーン</p>	<p>京阪萱島駅周辺の居住者や商業施設利用におけるバリアフリー化の整備効果は高いが、駅周辺の整備が推進されない限り整備効果は低い。</p> <p>◆駅周辺暮らしの中心ゾーンの整備に引き続き優先して整備を図るべきゾーン</p>	<p>徒歩による京阪萱島駅への移動距離が長いこと、駅への経路の整備が連続して行わない限りバリアフリー化の効果は低い。</p> <p>◆バス等により移動の円滑化を確保すべきゾーン</p>	<p>交通バリアフリー法の対象施設は立地しない。居住地から徒歩による駅への経路の整備を連続して行わない限り整備効果は得られない。</p> <p>◆駅周辺暮らしの中心ゾーンの整備後に、順次整備を図るべきゾーン</p>

### 3-2. 重点整備地区の検討

京阪萱島駅周辺地区においてバリアフリー化を推進していくためには、事業効果や実現性などに配慮し、重点整備地区を検討していく必要があります。

京阪萱島駅周辺地区では、「駅周辺暮らしの中心ゾーン」や「駅周辺住商複合ゾーン」内の駅と周辺の公共施設を結ぶ経路において、高齢者、身体障害者等をはじめ多くの利用者がいます。

このため、京阪萱島駅周辺地区では、図3-4に示すように、「駅周辺暮らしの中心ゾーン」と「駅周辺住商複合ゾーン」を中心とした約32haを、バリアフリー化を推進する「重点整備地区」として検討します。

図3-4 重点整備地区の検討図

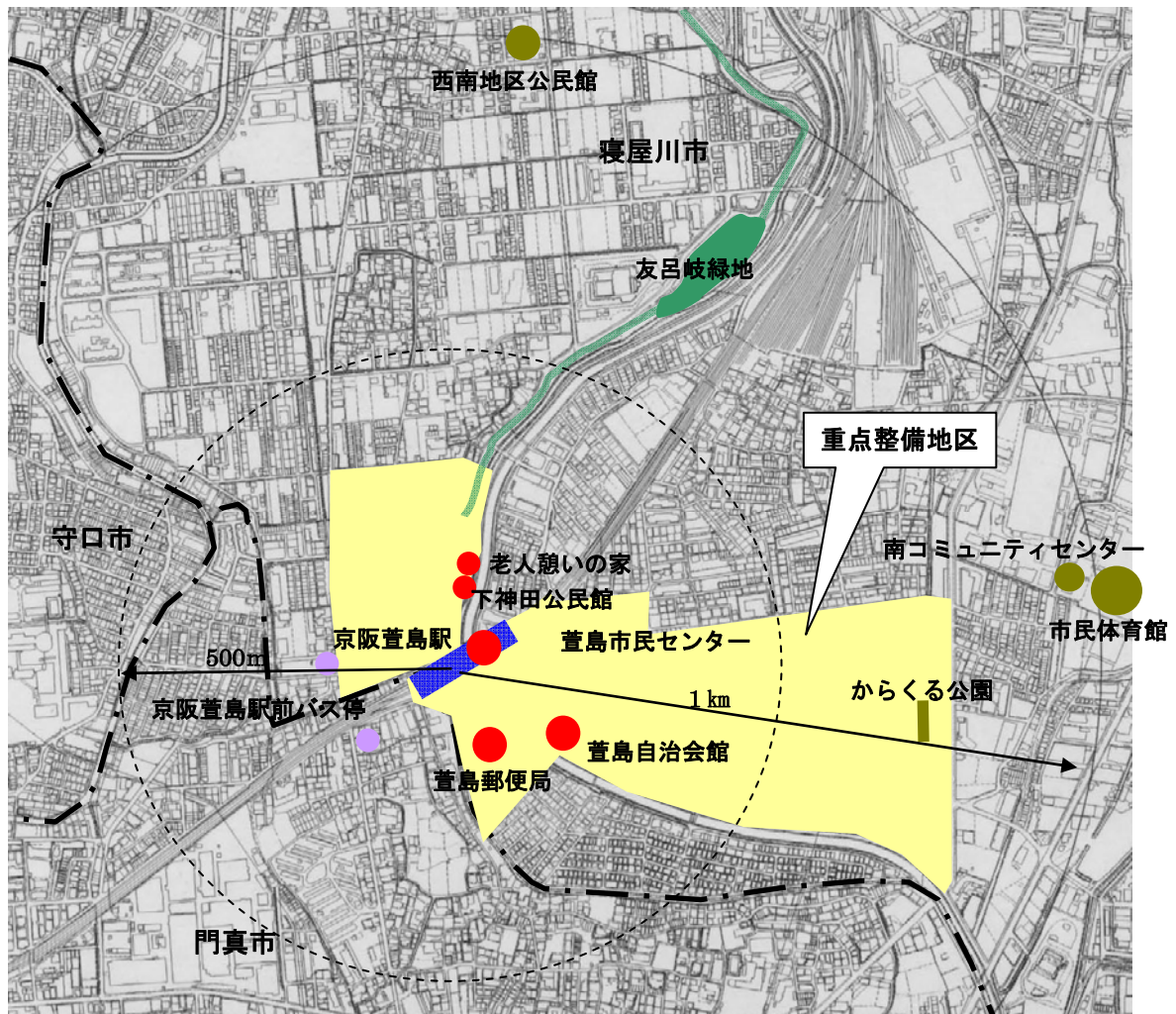


図3-5 特定経路として検討する主要な人の動線

### 3-3. 特定旅客施設、特定経路等の検討

#### (1) 特定旅客施設や特定経路の要件・条件

特定旅客施設や特定経路は、交通バリアフリー法に基づき、次のように定められています。

##### ■特定旅客施設

次のいずれかの条件をみたす旅客施設です。

- ① 1日当たりの平均的な利用者の人数が5,000人以上の旅客施設
- ② 当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者の人数が①の旅客施設と同程度と認められる旅客施設
- ③ その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化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施設

##### ■特定経路

駅と高齢者や身体障害者などが利用する施設を結ぶ主たる動線において、移動の円滑化を促進するために、一定の期間（2010年まで）に交通バリアフリー法等に定められる整備基準にしたがい整備を行う道路などです。

\*特定経路の整備については、幅員2m以上の歩道の設置や段差の解消など、移動の円滑化を確保するための整備基準が設けられています。

#### (2) 特定旅客施設や特定経路として検討する施設

京阪萱島駅の1日当たりの乗降客数は平成14年において29,640人です。したがって、1日の利用者の人数は5,000人以上あり、京阪萱島駅を特定旅客施設とします。

また、特定経路は、アンケート調査の結果から多くの高齢者、身体障害者等が利用しており、問題点の指摘も受けた経路で、駅と駅周辺の公共公益施設を結ぶ図3-5に示す7ルート候補路線として検討します。

これら特定経路の候補路線の現状や課題について整理すると表3-4のようになります。

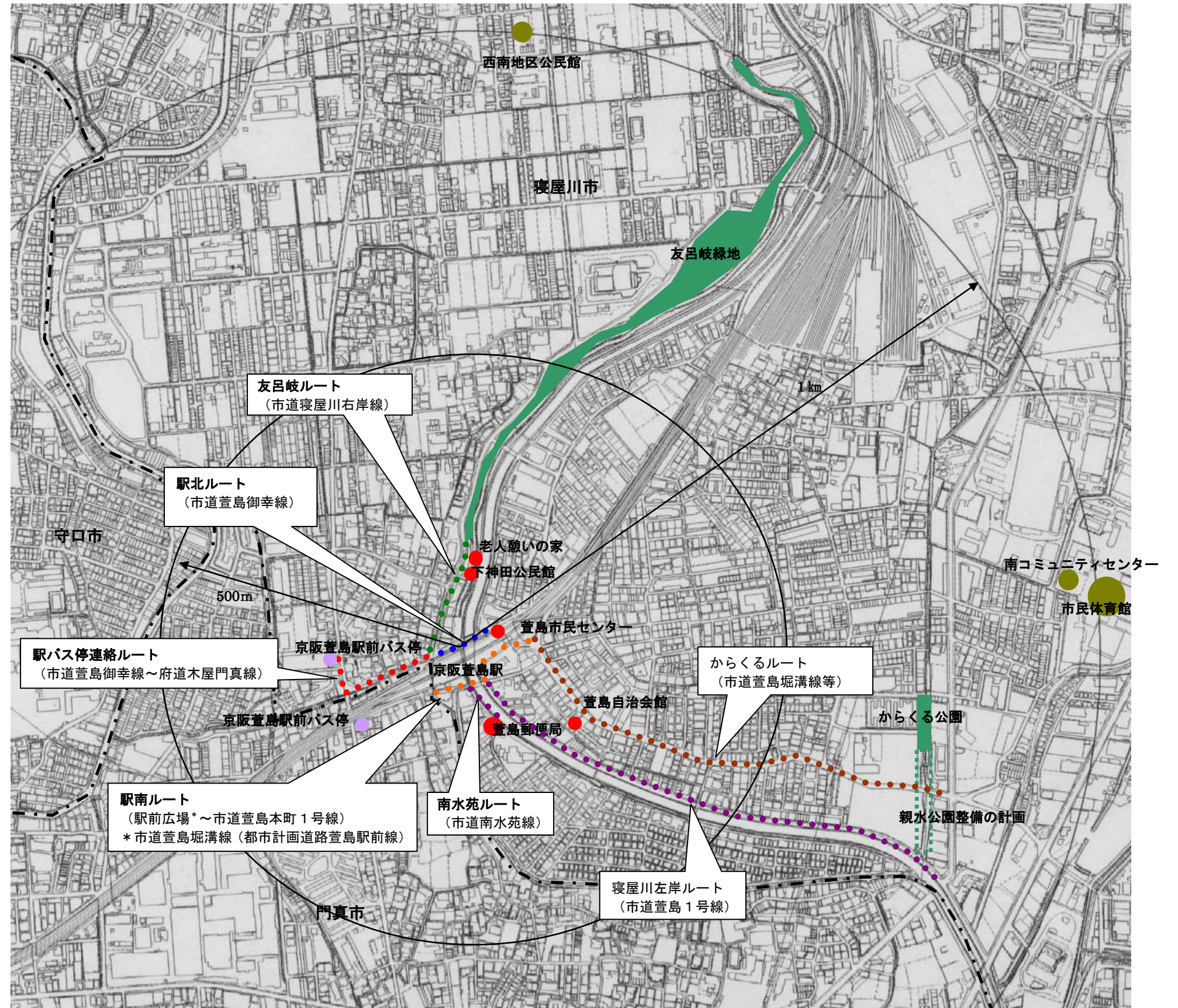


表3-4 特定経路として検討するルートの変りアフリー整備の課題と効果

特定経路として検討するルート	ルートの主な利用状況と目的	アンケートにおける問題点等	都市計画	整備に向けての課題	変りアフリーの課題と効果
駅北ルート	◆駅や駅周辺施設の利用 ・萱島市民センター ・駅周辺の商業など	・歩道が狭い。 ・段差があり、勾配がきつい。 ・違法駐車や放置自転車がたひ。	—	・沿道は、全て市街化されているため、交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した歩道の整備は、沿道関係者との調整などが必要である。	・駅とともに周辺でのバリアフリー化により、駅周辺における高齢者、身体障害者等の円滑な移動が確保でき、また、駅周辺の活性化への寄与が期待できる。
駅南ルート	◆駅や駅周辺施設の利用 ・萱島市民センター ・駅周辺の商業など	・駅前広場のスロープの勾配がきつい。 ・歩道が狭い。 ・段差があり、勾配がきつい。 ・違法駐車や放置自転車がたひ。	萱島駅前線<W=16m> ・整備済み *駅前広場 3,100 m <sup>2</sup> 及び駅前広場進入路 70m 萱島河北線<W=18m> *市道萱島本町1号線 ・未整備(門真市境界まで)	・寝屋川横断に際して、河川の高水位に配慮が必要なため、道路の縦断勾配が交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した整備は困難である。	
駅バス停連絡ルート	◆駅とバス停及び駅周辺施設の利用 ・京阪萱島駅前バス停 *高柳経由寝屋川市駅方面 ・駅周辺の商業など	・府道木屋門真線は、歩道が設置されていない上に、バスや大型車通行が多く、危険である。	千里丘寝屋川線 <W=27.5m~46.5m> *府道木屋門真線 ・重点整備地区付近は未整備	・沿道は、商店などで全て市街化されているため、交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した歩道の整備については沿道関係者との調整などが必要である。	・京阪萱島駅と交通量のたひ府道木屋門真線を経由する京阪萱島駅前バス停(北向き)との連絡が必要であり、バリアフリー化の推進により、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が可能である。ただし、将来のバスの運行経路とも合わせて整備方法を検討する必要がある。
友呂岐緑地ルート	◆住宅地から駅や駅周辺施設の利用 ・友呂岐緑地	・歩道と車道の段差がある。	—	・歩道と車道の段差解消や歩道の幅員が狭い区間の整備が課題であるが、歩道と車道の段差は、沿道宅地の高さの関係から、交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した整備は困難である。 ・歩道の幅が狭い区間の交通バリアフリー法の整備基準に基づく整備は、沿道関係者との調整などが必要である。	・京阪萱島駅から友呂岐緑地へのバリアフリー化により高齢者、身体障害者等の円滑な移動が確保できる。
からくるルート	◆住宅地から駅や駅周辺施設の利用 ・からくる公園 ・駅周辺の施設や商業など	・カーブが多く、違法駐車や放置自転車もたひなので見通しが悪く、危険である。	本市道萱島堀溝線の北側に都市計画道路萱島河北線<W=18m>があるが、全線未整備	・沿道は、商店などで全て市街化され、コンクリート造などの建物もたひ、交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した歩道の整備は困難であるため、現状の道路空間での安全対策などを沿道関係者と調整を図りつつ推進していく必要がある。	・交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した歩道の整備は困難であるが、沿道関係者と調整を図りつつ、バリアフリー化を推進することにより、移動の円滑化が期待できる。 ・駅から離れた施設や住宅地などへのバスサービスにより、高齢者や身体障害者などの円滑な移動が確保できる。
南水苑ルート	◆住宅地から駅や駅周辺施設の利用 ・萱島郵便局	・路面が凸凹であり、勾配がきつい。	—	・概ね歩道幅員は交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した整備がなされているが、段差等の問題がある。しかし、寝屋川の堤防と沿道宅地との段差があり、段差解消は困難である。	・寝屋川の堤防と沿道の市街地とは、相当な段差があるため、段差解消など交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した歩道の整備は困難であるが、沿道関係者と調整を図りつつバリアフリー化を推進することにより、移動の円滑化が期待できる。
寝屋川左岸ルート	◆住宅地から駅や駅周辺施設の利用 ・からくる公園		—	・歩道は設置されているが、歩道の有効幅員や段差などについて交通バリアフリー法に基づく整備基準を満たしていない。段差解消は、寝屋川の堤防と沿道宅地との段差があり困難である。	



表 3-4 に示す「駅北ルート」及び「駅南ルート」は、高齢者、身体障害者等の利用も多く、駅及び駅周辺一帯における円滑な移動の確保を図るためには重要なルートです。

また、これらのルートは、京阪萱島駅の東改札口と西改札口を結び、いずれの方面からも駅周辺施設の利用に際して重要な経路となっています。

さらに、「友呂岐緑地ルート」、「駅バス停連絡ルート」、「からくるルート」、「南水苑ルート」、「寝屋川左岸ルート」は、いずれも駅や駅周辺の施設、住宅地を結ぶ重要なルートであり、バリアフリー化の推進が望まれています。

このように、京阪萱島駅周辺地区におけるいずれのルートも、高齢者や身体障害者などが公共交通機関を利用した移動の円滑化を図るために、バリアフリー化の推進は重要な課題です。

しかし、「駅南ルート」の駅前広場を除くいずれのルートも沿道は市街化され、交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した歩道の幅員を確保するためには、沿道関係者との調整や協力が必要となります。このため、交通バリアフリー法に基づく基本方針で定められた平成 22 年（2010 年）までに整備基準に適合した整備を推進することは難しいと考えられます。

また、京阪萱島駅周辺地区では、寝屋川を横断する地形上の制約から、交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した縦断勾配を確保することも難しい状況にあります。

### 3-4. 重点整備地区及び特定経路等の設定

京阪萱島駅周辺地区の状況を踏まえ、「駅周辺暮らしの中心ゾーン」と「駅周辺住商複合ゾーン」を中心とした約 32ha をバリアフリー化の推進を図る「重点整備地区」とします。また、京阪萱島駅から主に徒歩で利用される「萱島市民センター」「萱島自治会館」「老人憩いの家」「友呂岐緑地」「からくる公園」を結ぶ経路のうち、平成 22 年(2010 年)までに、交通バリアフリー法に基づく整備基準に適合した整備を目指す道路を特定経路とします。これらを図示すると図 3-6 及び図 3-7 のようになります。

#### 特定経路

##### ◆ 駅南ルート…市道萱島堀溝線（萱島駅前広場）

\* 萱島駅前交差点～市道萱島本町 1 号線の区間

また、沿道関係者などとの調整が必要であり、地形上の制約等により交通バリアフリー法に基づく整備基準の適合が難しい経路は準特定経路とし、順次、バリアフリー化に向けた取り組みを図っていくこととします。

#### 準特定経路

##### ◆ 駅南ルート…市道萱島本町 1 号線（駅前広場～門真市境界）

##### ◆ 駅北ルート…市道萱島御幸線（京阪萱島駅東改札スロープ出入口～市道寝屋川右岸線）

##### ◆ 駅バス停連絡ルート…市道萱島御幸線（市道寝屋川右岸線～府道木屋門真線）

府道木屋門真線（市道萱島御幸線～京阪萱島駅前北向き方面バス停）

##### ◆ 友呂岐緑地ルート…市道寝屋川右岸線（市道萱島御幸線～友呂岐緑地出入口）

##### ◆ からくるルート…市道萱島堀溝線（駅前広場～市道太秦萱島線）

##### ◆ 南水苑ルート…市道南水苑線（市道萱島本町 1 号線～萱島郵便局）

##### ◆ 寝屋川左岸ルート…市道萱島 1 号線（市道萱島本町 1 号線～市道太秦萱島線）

なお、徒歩による駅への利用が困難な地区については、京阪萱島駅前広場を活用したバスサービスなども視野に入れた移動の円滑化を検討していきます。

表 3-5 特定経路及び準特定経路の整備等の考え方

経路の種類	整備等の考え方
特定経路	沿道地域等の協力を得ながら、平成 22 年（2010 年）までに、交通バリアフリー法に基づく整備基準の適合をめざした整備を推進していきます。
準特定経路	沿道地域の理解と協力を得ながら、整備内容や事業期間などについて検討を行い、順次、バリアフリー化に向けた取り組みを図ります。

図3-6 重点整備地区及び特定経路等設定図

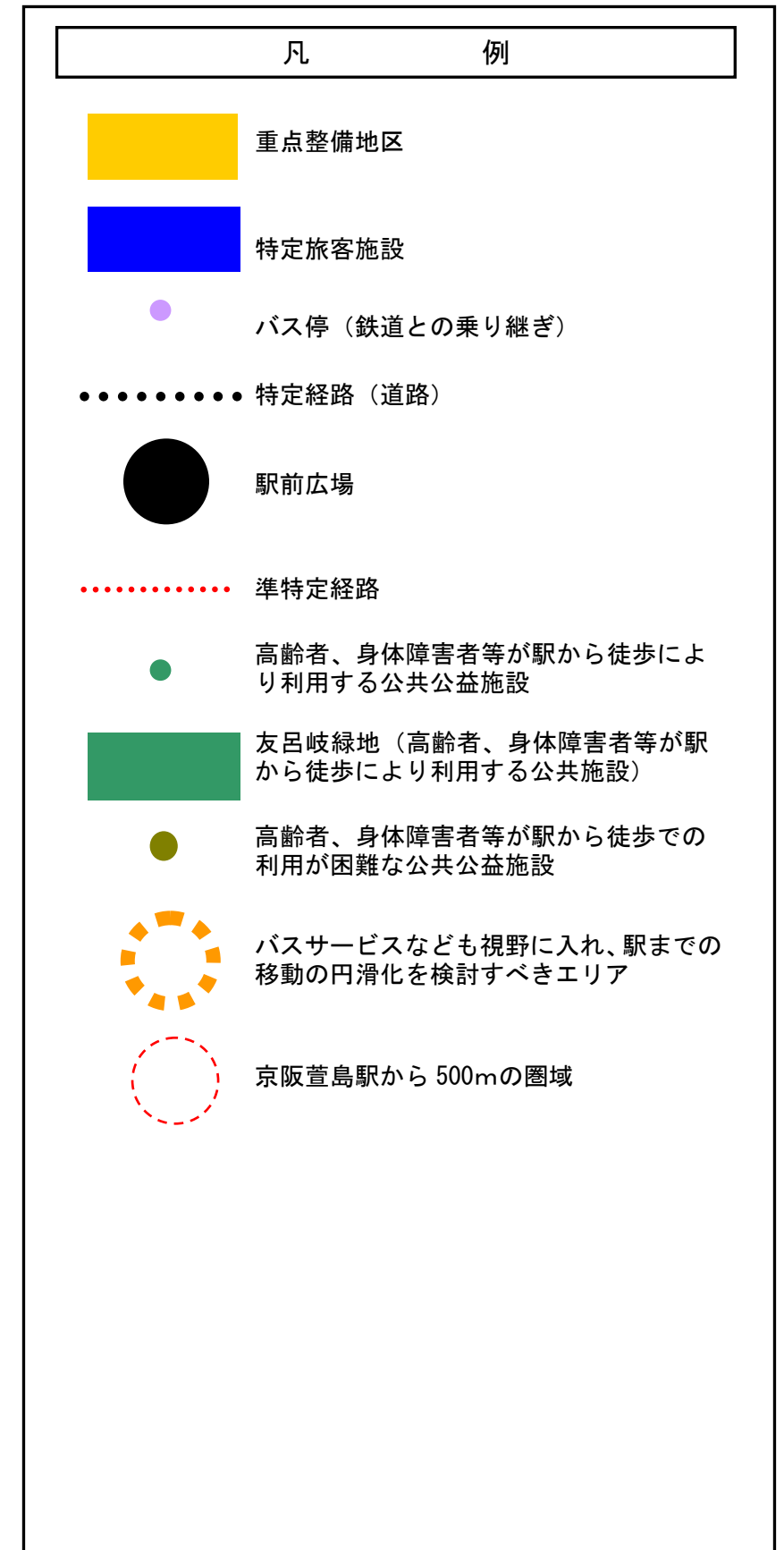
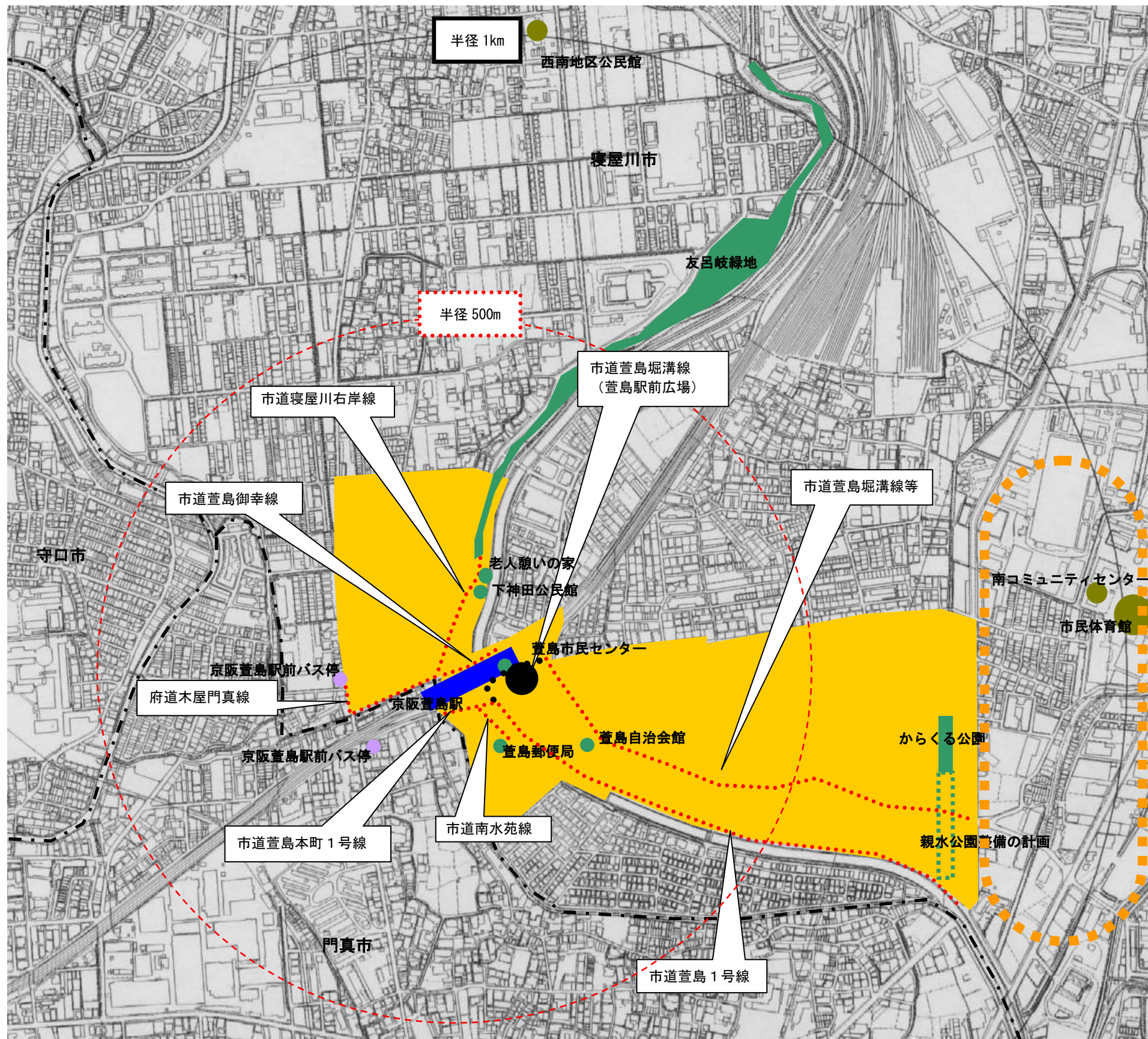


図3-7 重点整備地区及び特定経路等設定（京阪萱島駅周辺拡大）図

