

### 第3章 重点整備地区及び特定経路の検討

#### 3-1. 重点整備地区設定の基本的な要件

「交通バリアフリー法」では、重点整備地区の設定について概ね表3-1に示す3つの要件が求められています。京阪萱島駅周辺の主要な人の動線もふまえ、これらそれぞれの要件についてみると次の(1)～(3)のようになります。

表3-1 「交通バリアフリー法」における重点整備地区設定要件

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などを含む地区
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であると認められる地区
事業の効果からみた要件	他の地区に優先して、かつ、各事業の整合性を確保して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を増進する上で、有効かつ適切であると認められる地区

#### (1) 施設の立地からみた要件

京阪萱島駅周辺に立地する市民等の利用する施設について、主な利用対象者や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	主な利用対象者	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	公民館周辺の居住者	徒歩等	
萱島自治会館	京阪萱島駅周辺居住の市民	徒歩等	
萱島郵便局	京阪萱島駅周辺居住の市民	徒歩等	
からくる公園	京阪萱島駅周辺居住の市民	徒歩等	
南コミュニティセンター	寝屋川市南部地域居住の市民	徒歩等	京阪萱島駅から約1kmあり、徒歩での利用は不便
市立西南公民館	寝屋川市南部地域居住の市民	徒歩等	
寝屋川市民体育館	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

表3-2に示されるように、京阪萱島駅周辺には、地域の住民をはじめ多くの人を訪れる友呂岐緑地が駅の近くにあり、駅の高架下、京都側改札口の前には萱島市民センターがあります。また、駅周辺の道路に面して商店街やスーパーなどなどがあります。

この他、駅の東方約1kmには、寝屋川市立体育館や南地区コミュニティセンターなどの施設が立地しています。

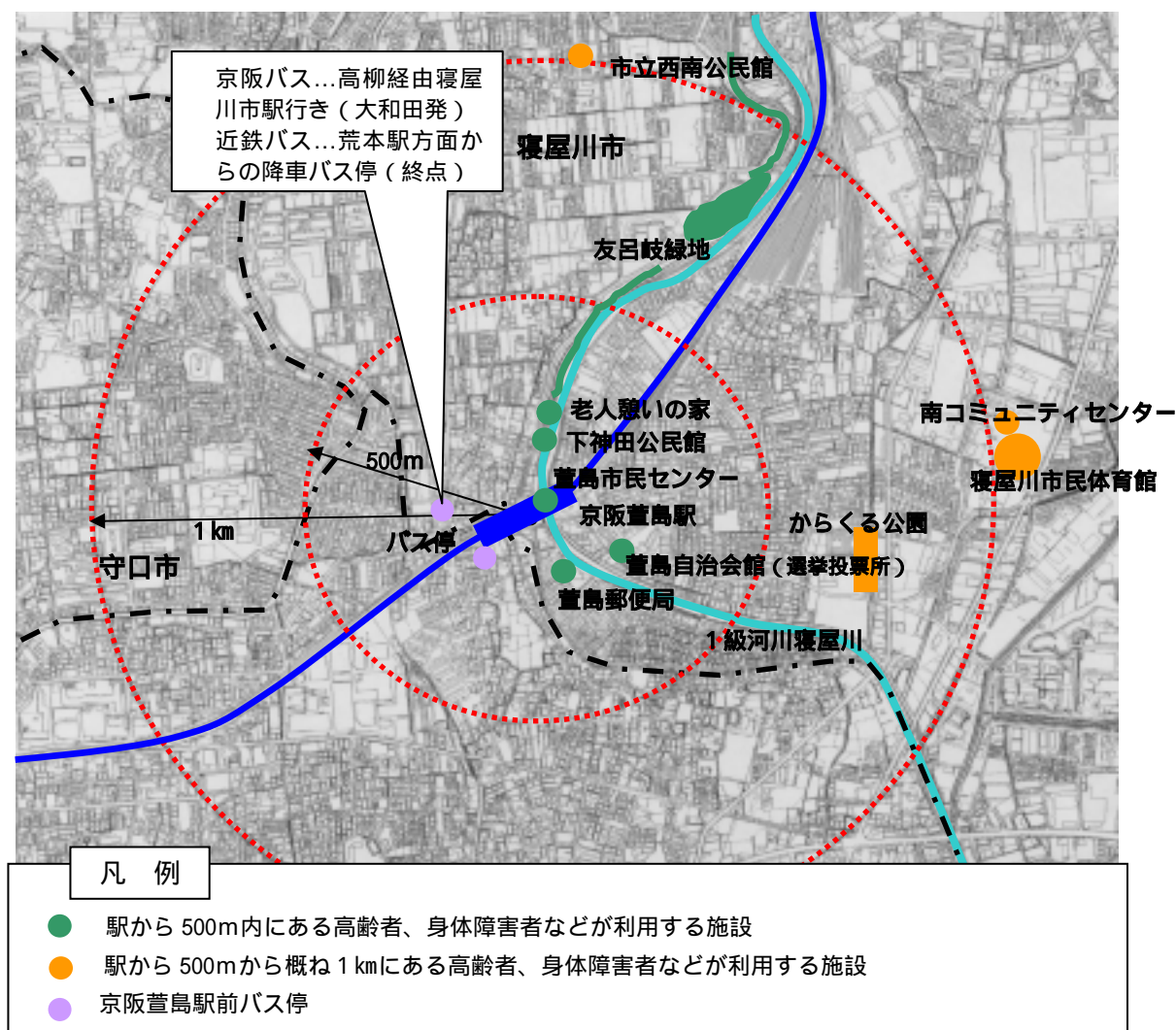
駅の南東約100mには、選挙に際して投票会場となる萱島自治会館があります。

駅の北約100mには、老人憩いの家や下神田公民館が、約1kmには市立西南公民館があります。

これら京阪萱島駅の周辺に立地する施設のなかで、主に鉄道（京阪萱島駅）を經由して利用される施設は、友呂岐緑地や寝屋川市立体育館などです。

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



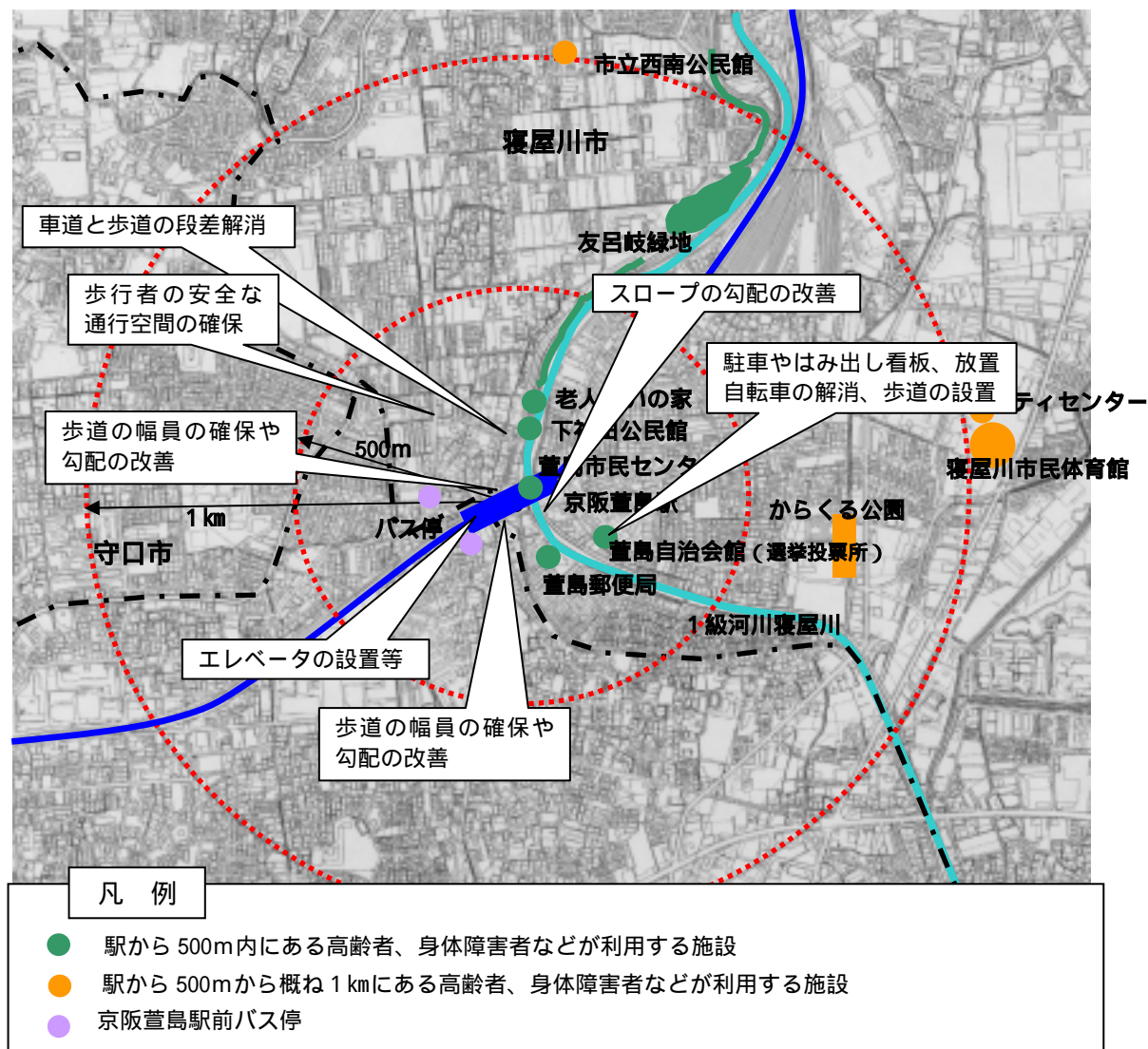
## (2) 事業実施の必要性など整備課題からみた要件

京阪萱島駅をはじめ周辺の道路については、まだ多くの円滑な移動の支障となる箇所があります。

すでに第2章でみたように、アンケート調査やバリアフリー点検(タウンウォッチング)調査の結果では、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や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、高齢者や身体障害者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必要です。

図3-2 高齢者、身体障害者などからみた整備課題



### (3) 事業の効果からみた要件

高齢者や身体障害者をはじめ、あらゆる人々の暮らしの利便を向上し、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進めていくことが必要です。

京阪萱島駅周辺においては、公共交通機関を経由して利用される施設と京阪萱島駅との間を中心に、高齢者や身体障害者などの円滑な移動（通行）を確保するための整備を推進することにより、暮らしの利便が向上し、交流が促進されるなど、本市の南核としての充実に向けた多様な効果を得ることができると考えられます。

そこで、駅からの距離\*や施設の位置、居住地の集積状況をもとに、図3-3に示すブロックに分割し、「人の集積面（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面」「バリアフリー整備の効果面」「バリアフリー整備の事業実施面」などから、事業の効果や課題、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、整備の効果が得られるブロックからバリアフリー化を推進していくことが必要です。

\* 駅から概ね500m以内の徒歩圏と500mを超える徒歩圏外に分割

図3-3 ブロック分割図

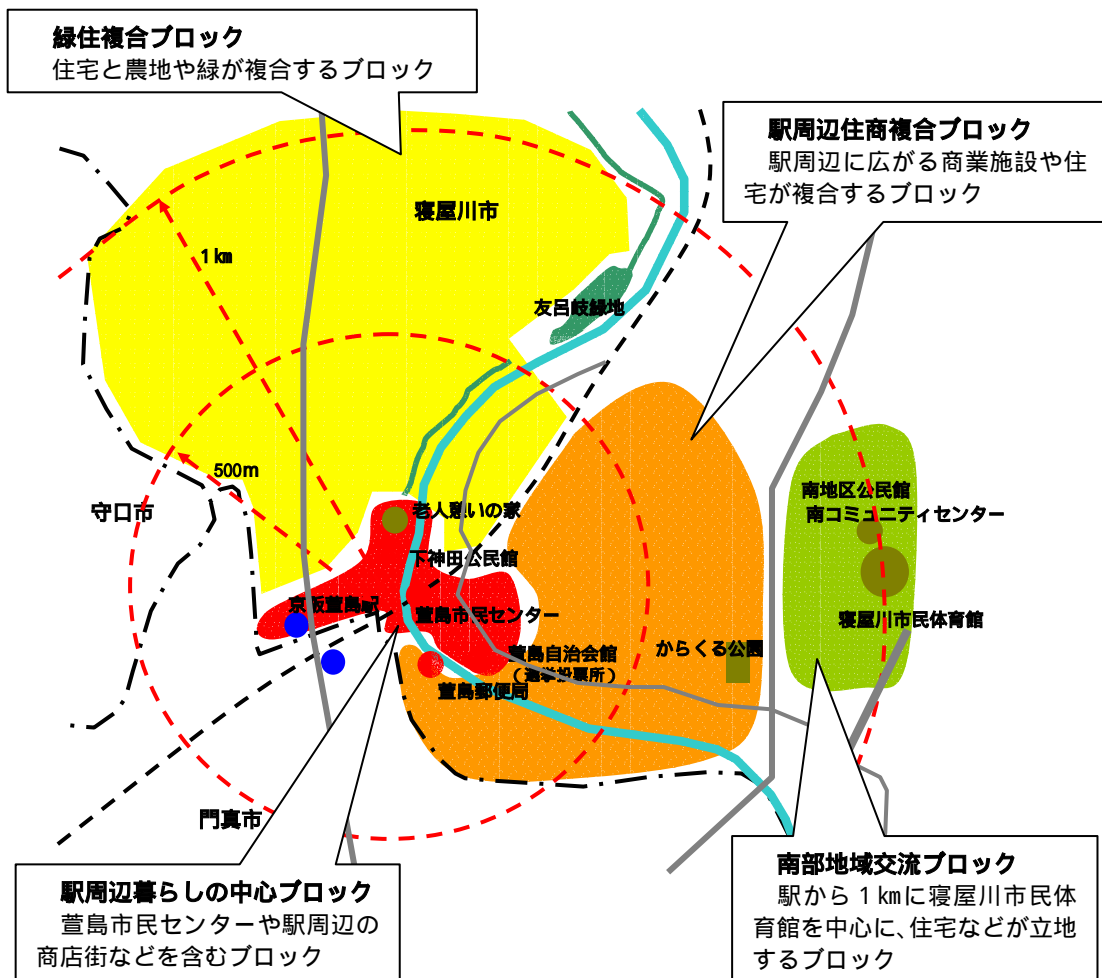


表3-3 各ブロックのバリアフリー整備の効果及び課題と優先性

	駅周辺暮らしの中心 ブロック	駅周辺住商複合ブ ック	南部地域交流ブロッ ク	緑住複合ブロック
人の集積面 (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 (選挙投票会場)</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(入口)</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>・寝屋川市民体育館</li> <li>・南コミュニティセ ンター</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・市立西南公民館</li> </ul>
アンケートにおけ る課題や要望面	<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>・不法駐車や放置自 転車が多い</li> </ul> <p>など、日常的に利用 する地区として整備 の要望が多い。</p> <p>交差点での安全で円 滑な横断に関する要 望が多い。</p>	<p>市道萱島堀溝線は、 カーブが多く、駐車 や放置自転車も多い ので見通しが悪く、 危険であり、歩道整 備の要望が多い。</p> <p>商店街の通りは、日 常的に利用する地区 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 の要望がある。</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 れて歩くのが危険で あり、安全な通行に 関する要望が多い。</p>
バリアフリー整備 の効果面	<p>駅のバリアフリー化 とあわせ駅周辺での バリアフリー化の推 進により、高齢者や 身体障害者などの駅 周辺一体における円 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 に寄与する。</p>	<p>日常利用される地区 として、バリアフリ ー化の推進により、 高齢者や身体障害者 の安全で円滑な通行 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 離が遠く、不便であ るため、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 して整備を図るべき ブロックである。</p> <p>最も優先して整備 を図るべきブロッ ク</p>	<p>京阪萱島駅周辺居住 者の駅利用や商業施 設利用に際するバリ アフリー整備の効果 は高いが、駅周辺の 整備が推進されないとその整備効果は低 い。</p> <p>駅周辺暮らしの中 心ブロックの整備 に引き続き優先し て整備を図るべき ブロック</p>	<p>徒歩による京阪萱島 駅への利用が不便で あるため、駅への経 路における整備が推 進されないとバリア フリー化推進の効果 は低い。</p> <p>バス等により移動 の円滑化を確保す べきブロック</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 の整備を優先しないと効果は得られな い。</p> <p>駅周辺暮らしの中 心ブロックの整備 後に、順次整備を 図るべきブロッ ク</p>

図3 - 4 特定経路として検討する主要な人の導線

### 3 - 2 . 特定旅客施設、特定経路の検討

#### (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では、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く旅客施設です。

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

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の旅客施設と同程度と認められる旅客施設

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要な動線において、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」など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、「交通バリアフリー法」では幅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、駅と周辺施設を結ぶ主要な人の動線となっている「駅北ルート」「駅南ルート」「駅バス停連絡ルート」「友呂岐緑地ルート」「からくるルート」「南水苑ルート」「寝屋川左岸ルート」など、図3 - 4に示す7ルートを候補として検討します。

これら特定経路の候補として検討する7ルート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。

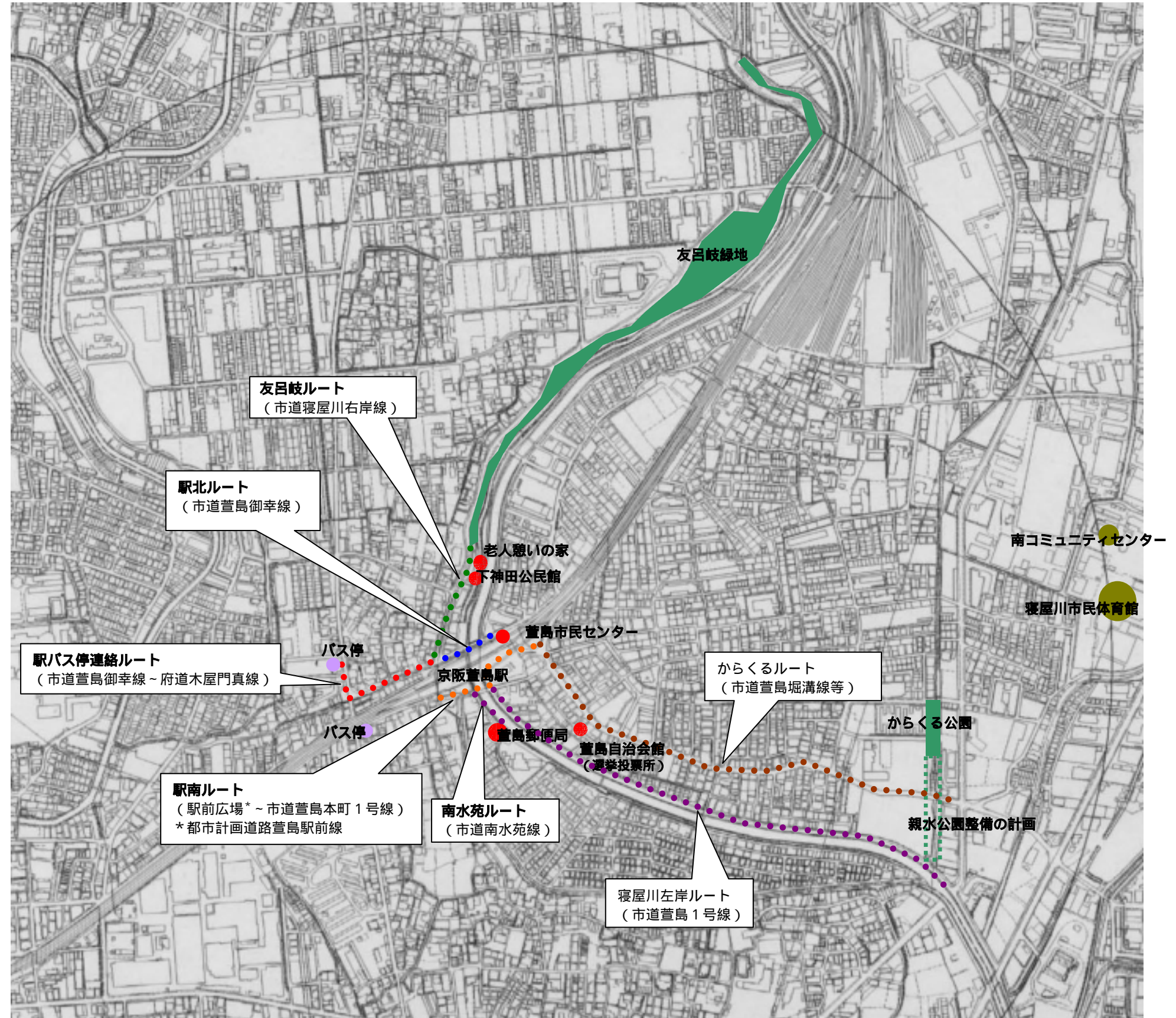


表3 - 4 特定経路として検討するルートの変りアフリー整備の課題と効果

特定経路として検討するルート	ルートの主な利用目的	アンケートにおける要望等	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 ・駅周辺商業など	・歩道が狭い ・段差がある、傾斜がある ・不法駐車や放置自転車がが多い	-	・沿道は、全て市街化されているため、変りアフリー法の整備基準に基づく歩道の整備は、沿道関係者との調整や整備のための財源などと調整を図りつつ整備の検討が必要である。 ・寝屋川横断に際して、河川の高水位に配慮する必要があるため、縦断勾配が変りアフリー法の整備基準に適合しない可能性を有している。	・駅とともに周辺での変りアフリー化により、駅周辺地区一帯において高齢者や身体障害者などの円滑な移動が確保でき、また、駅周辺の活性化に寄与する。
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 ・段差がある、傾斜がある ・不法駐車や放置自転車がが多い	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)		
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 * 高柳經由寝屋川市駅方面 ・駅周辺商業など	・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、変りアフリー法の整備基準に基づく歩道の整備については沿道関係者との調整や整備のための財源などと調整を図りつつ整備の検討が必要である。	・京阪萱島駅と交通量の多い府道木屋門真線を経由する京阪萱島駅前バス停(北向き)との連絡は重要であり、経路の変りアフリー化の推進により、高齢者や身体障害者などの公共交通を利用した移動の円滑化に寄与する。ただし、将来のバスの運行経路とも合わせて整備効果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	-	・歩道と車道の段差や一部狭隘幅員の区間の整備が課題であるが、歩道と車道の段差は、沿道宅地高さとの関係から、変りアフリー法の整備基準を満たすことは困難である。 ・一部狭隘幅員区間の変りアフリー法の整備基準に基づく歩道の整備は、沿道関係者との調整や整備のための財源などと調整を図りつつ整備の検討が必要である。	・京阪萱島駅から友呂岐緑地への変りアフリー化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。
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 ・駅周辺施設や商店街	・カーブが多く、駐車や放置自転車も多いので見通しが悪く、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多く、変りアフリー法の整備基準に基づく歩道の整備はかなり困難であるため、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。	・変りアフリー法の整備基準を満たす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、変りアフリー化を推進することにより、長期的な移動の円滑化に寄与する。 ・駅から少し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	・路面が凸凹で傾斜がある	-	・概ね歩道幅員は変りアフリー法の整備基準を満たしているが、段差、傾斜等の問題がある。しかし、寝屋川堤防と沿道宅地の段差があり、段差、傾斜の解消は困難である。	・沿道は片側が寝屋川であり、一方は市街化されており、堤防とかなりの段差を有している。このため、段差解消など変りアフリー法の整備基準を満たす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変りアフリー化を推進することにより、長期的な移動の円滑化に寄与する。
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変りアフリー法の整備基準を満たしていない。段差、傾斜の解消は、寝屋川堤防と沿道宅地の段差があり困難である。	