

重点整備地区及び特定経路等の整備の方向（案）

1. 重点整備地区設定の方向

京阪萱島駅周辺地区におけるバリアフリー化を推進していくためには、事業の効果や実現性などに配慮し、重点整備地区を設定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、駅と駅前広場、駐輪場、萱島市民センター、友呂岐緑地入口、萱島自治会館、老人憩いの家、商店街などを連絡する移動経路については、駅や商業施設の利用者だけでなく、当事者の交通量も多い状況にあります。（資料1に示す「駅周辺暮らしの中心ブロック」と「駅周辺住商複合ブロック」に該当するエリア）

駅東側については、都市再生緊急整備地域にも指定されており、プロジェクトの実施にあたっては、バリアフリー化推進要綱（バリアフリーに関する関係閣僚会議 平成16年6月1日決定）等に基づき、バリアフリー化に配慮することが求められています。

以上から、京阪萱島駅周辺地区では、下図に示すように、「駅周辺暮らしの中心ブロック」と「駅周辺住商複合ブロック」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」として設定します。

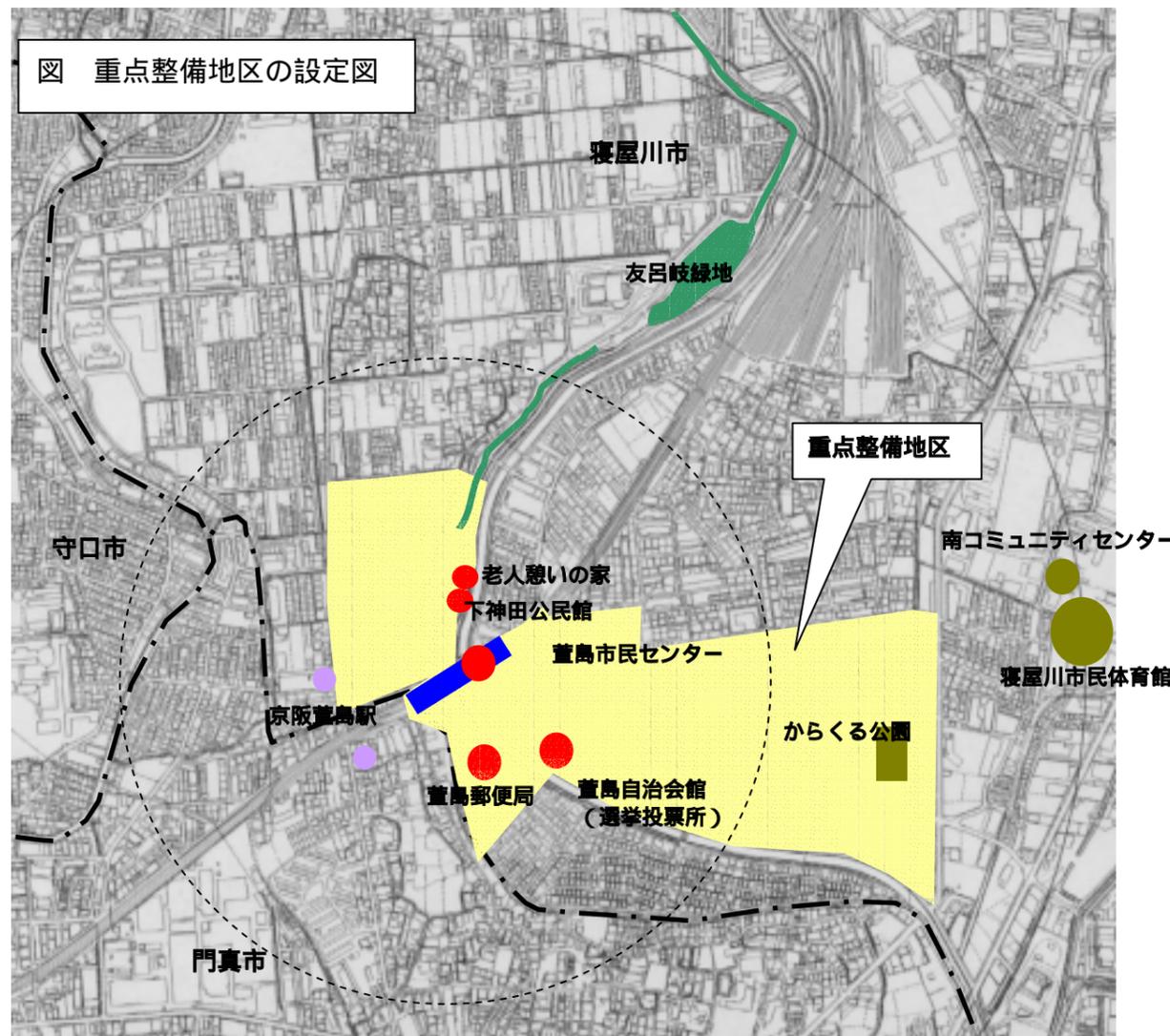


図 重点整備地区の設定図

2. 特定経路等の設定の方向

資料1の表3-4に示す「駅北ルート」「駅南ルート」は、当事者の利用も多く、駅とともにバリアフリー化を推進することにより、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の重要なルートです

また、これらのルートは、京阪萱島駅の京都側改札口と大阪側改札口を結び、いずれの方面からも駅周辺施設の利用に際し、重要な経路となっています。

更に、「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、バリアフリー化の推進が必要です。

以上のように、京阪萱島駅周辺地区におけるいずれのルートとも、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利便性や安全性を確保するため、バリアフリー化の推進が重要な課題となっています。

しかし、これらのいずれのルートともバリアフリー化の推進は必要ですが、「駅南ルート」の駅前広場を除くいずれのルートとも沿道に建物が建並ぶことから、沿道関係者との協議調整や事業協力が必要となります。

更に、本地域では、寝屋川の堤防など地形上の制約から、交通バリアフリー法に基づき定められた整備基準への適合が難しく、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は難しいと考えられます。

以上のような状況を踏まえ、京阪萱島駅周辺地区の重点整備地区では、京阪萱島駅から徒歩利用が多い「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、整備基準に適合した整備を目指すことが可能な道路を特定経路として位置付けます。

また、地形上の制約等により整備基準への適合が難しく、沿道関係者などとの協議調整が必要となる経路については準特定経路として位置づけ、バリアフリー化の推進を図って行くこととします。

表 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への適合を目指した整備を推進して行きます。 |
| 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、移動の円滑化の確保を目指した整備を目指して行きます。 |

図 重点整備地区及び特定経路等設定（案）図

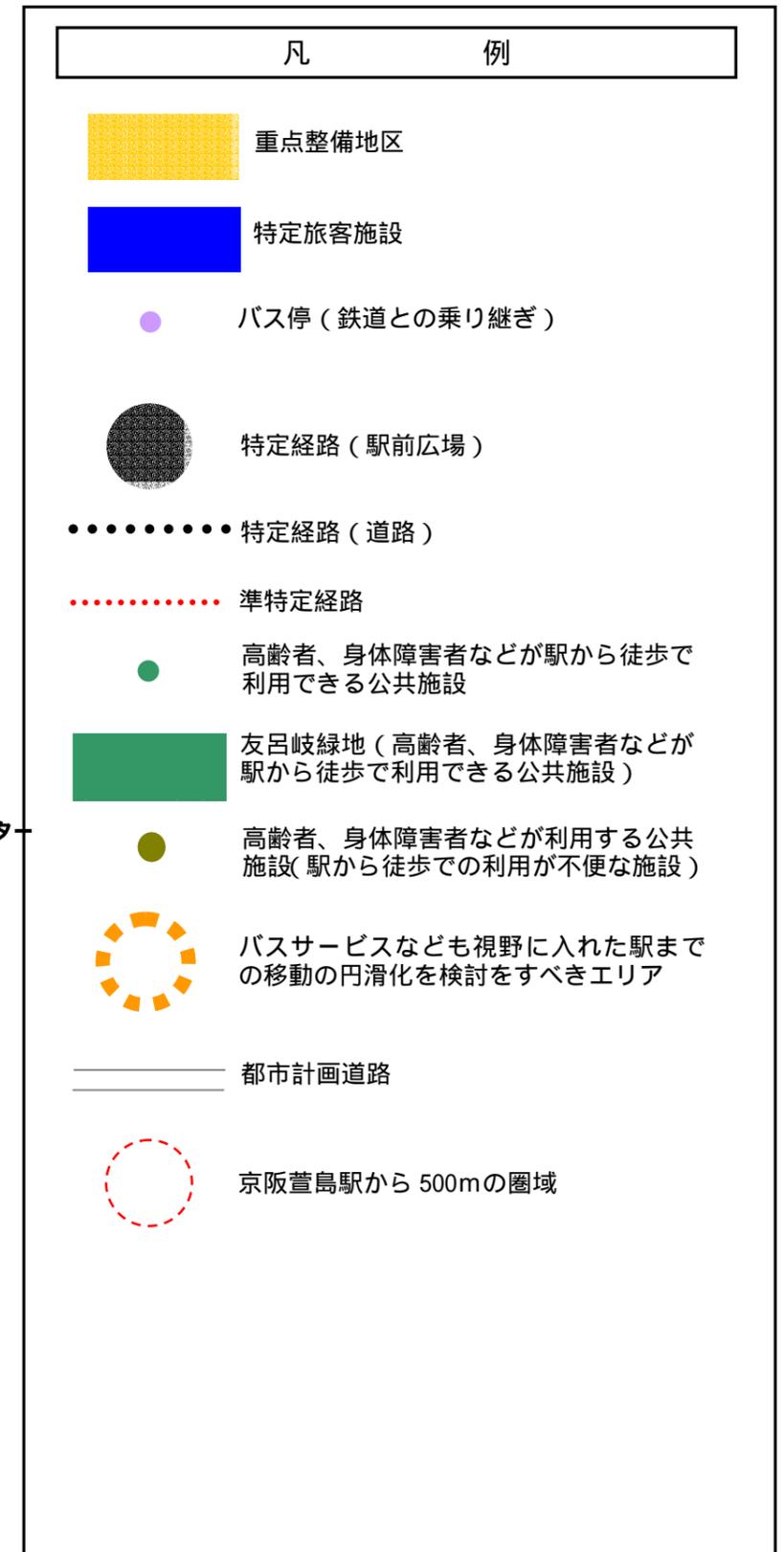
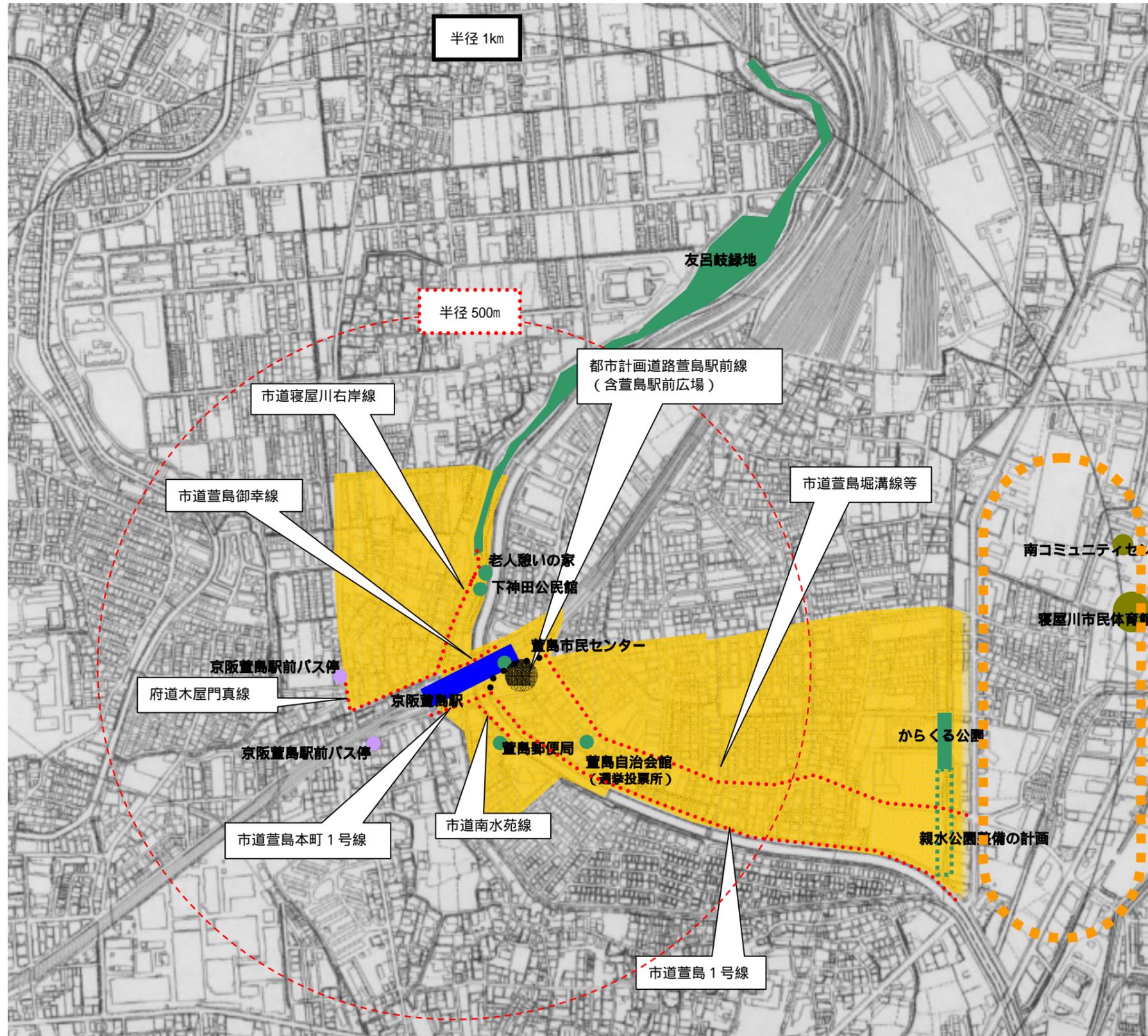


図 特定旅客施設、特定経路等の整備の課題と方向(案)

