

# 桃山台地区 交通バリアフリー基本構想



平成18年(2006年)3月



豊中市



吹田市

## 目 次

第1章	策定の背景と位置づけ	
1.1	桃山台地区基本構想策定の背景	1 - 1
1.2	基本構想の位置づけ	1 - 2
第2章	重点整備地区	
2.1	選定理由	2 - 1
2.2	位置および区域	2 - 2
第3章	桃山台地区の概要	
3.1	桃山台のまちづくり	3 - 1
3.2	地区の現況	3 - 2
3.3	交通施設の現況	3 - 5
3.4	地区内の課題	3 - 8
3.5	施設配置状況	3 - 9
第4章	基本理念と基本方針	
4.1	基本理念	4 - 1
4.2	基本方針	4 - 2
第5章	主な施設、主な経路	
5.1	主な施設	5 - 1
5.2	主な経路	5 - 2
第6章	バリアフリー化事業の内容とスケジュール	
6.1	事業内容とスケジュール	6 - 1
第7章	バリアフリー化の進め方	
7.1	しくみづくり	7 - 1
7.2	交通バリアフリー化に向けた責務と役割	7 - 2

(参考) 基本構想策定の経緯 ~市民参画でつくった基本構想~

# 第 1 章 策定の背景と位置づけ

## 1.1 桃山台地区基本構想策定の背景

### (1) 交通バリアフリー法

現在、我が国では高齢化が急速に進んでおり、平成 27 年(2015 年)には国民の 4 人に 1 人が 65 歳の高齢者となるという他に例を見ない高齢社会を迎えようとしており、高齢者の方々が安心して暮らすことができる社会の形成が望まれています。また、身体障害者等の方々についても、社会・経済活動への積極的参加の実現が強く求められています。

このためには、これらの方々が気軽に安心して公共交通機関を利用して移動できるようにすることが必要ですが、公共交通機関の利用にあたっては現に様々なバリア(障壁)が存在しており、このバリアフリー化(障壁の除去)が大変重要な課題となっています。

このような状況の中で、平成 12 年(2000 年)11 月に、「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の促進に関する法律」、いわゆる「交通バリアフリー法」が施行されました。「交通バリアフリー法」では、駅やバスなどをバリアフリー化するとともに、市町村が駅やその周辺地域について地域の実情に即して基本構想を作成し、関係者が協力してバリアフリー化を進めることとしています。

### (2) 豊中市・吹田市の連携による基本構想

豊中市、吹田市では、平成 13 年度(2001 年度)より「交通バリアフリー法」に基づく基本構想策定に取り組んでいます。

吹田市の西端に位置する北大阪急行桃山台駅(以下「桃山台駅」とする)は、吹田市の全体スケジュールでの第 2 段階に含まれ、平成 17 年度(2005 年度)より基本構想策定に取り組み始めました。

本来、吹田市に位置する桃山台地区の基本構想は、吹田市が単独で基本構想を策定することとなります。しかし、桃山台駅は豊中市に隣接し、豊中市民も多く利用していること、吹田市民のみならず、豊中市民からも桃山台駅や周辺のバリアフリー化の要望が以前より多く出され、交通バリアフリー化が周辺住民から切望されてきていること等を踏まえ、両市民にとってより安全で、より使いやすいバリアフリー化を進めるため、豊中市、吹田市が協働して策定することとしました。

## 1.2 基本構想の位置づけ

### (1) 豊中市・吹田市における交通バリアフリーの取組み

豊中市では、平成13年度(2001年度)から交通バリアフリー法に基づく取組みを始め、平成14年度(2002年度)より随時基本構想を策定し、平成18年度(2006年度)には全ての地区での基本構想を策定する予定です。

吹田市では、平成13年度(2001年度)から交通バリアフリー法に基づく取組みを始め、平成15年(2003年)4月には、第1段階として3地区6駅の基本構想を策定しました。平成17年度(2005年度)からは、本基本構想を含め、随時他地区の基本構想を策定する予定です。

表 1-1 豊中市・吹田市の基本構想策定状況

	豊中市	吹田市
平成14年度 (2002年度)	緑地公園駅地区 (北大阪急行緑地公園駅)	_____
平成15年度 (2003年度)	千里中央駅地区 (モノレール千里中央駅、 北大阪急行千里中央駅)	江坂地区 (大阪市交通局・北大阪急行江坂駅) 山田地区 (阪急山田駅、モノレール山田駅) 吹田・豊津地区 (阪急豊津駅、阪急吹田駅、JR吹田駅)
平成16年度 (2004年度)	庄内駅地区(阪急庄内駅) 岡町駅地区(阪急岡町駅)	_____
平成17年度～ (2005年度)	<b>桃山台地区：平成18年(2006年)3月策定 (北大阪急行桃山台駅)</b>	
	豊中駅地区(阪急豊中駅) 服部・曽根駅地区 (阪急服部駅、阪急曽根駅) 蛍池・大阪空港駅地区 (モノレール蛍池駅、阪急蛍池駅、 モノレール大阪空港駅) 柴原駅地区(モノレール柴原駅) 少路駅地区(モノレール少路駅)	千里山・関大前地区 (阪急千里山駅、阪急関大前駅) 南千里地区(阪急南千里駅)  〔JR岸辺駅周辺、 阪急北千里駅周辺、 モノレール万博記念公園駅周辺、 モノレール公園東口駅周辺〕

## (2) 基本構想の内容

本基本構想は、交通バリアフリー法第6条第1項に基づき、桃山台駅周辺において、高齢者および身体障害者等、誰もが安全で便利に移動できるようにするため、豊中市、吹田市、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、施設管理者等の関係者が互いに連携し、桃山台駅および駅周辺の道路等のバリアフリー化を重点的・一体的に推進していくため、バリアフリー化に関する基本的な考え方と実施すべき事業の内容等を定めたものです。

## (3) 基本構想に基づくバリアフリー化の推進

今後、本基本構想に基づき、公共交通事業者や道路管理者、公安委員会等が駅舎や道路等のバリアフリー化事業を実施していきます。また、市民、公共交通事業者、行政機関等が互いに連携したソフト施策を展開し、「心のバリアフリー」を推進していきます。

なお、バリアフリー化事業として、以下の3つの主要な事業（特定事業）については、本基本構想策定後、構想に基づく事業計画（特定事業計画）を策定し、移動円滑化基準に基づき、原則として目標年次までに事業を完了させるものとします。

### 「公共交通特定事業」

公共交通事業者が実施する旅客施設内におけるエレベーター設置等の事業のうち、必要性および緊急性の高い事業

### 「道路特定事業」

道路管理者が実施する旅客施設周辺の道路における段差や勾配の改善等の事業のうち、必要性および緊急性の高い事業

### 「交通安全特定事業」

公安委員会が実施する旅客施設周辺の道路における視覚障害者用付加装置（音響装置）の設置等の事業のうち、必要性および緊急性の高い事業

## (4) 目標年次

バリアフリー化事業の完了目標年次は、平成22年（2010年）を基本とし、以下の区分に基づいて事業を実施していきます。

### 1) 特定事業の目標年次

特定事業の完了目標年次は、平成22年（2010年）とします。

### 2) 特定事業以外の事業の目標年次

特定事業以外の事業については、可能な限り平成22年（2010年）までに完了するよう努めるとともに、平成23年（2011年）以降を含めた長期的な取組みも進めていくこととします。

なお、特定事業以外の事業は、歩行空間ネットワークや準特定経路、公益法人や民間が事業主体である事業を想定しています。

本基本構想に基づくバリアフリー化推進の流れを図1-2に示します。

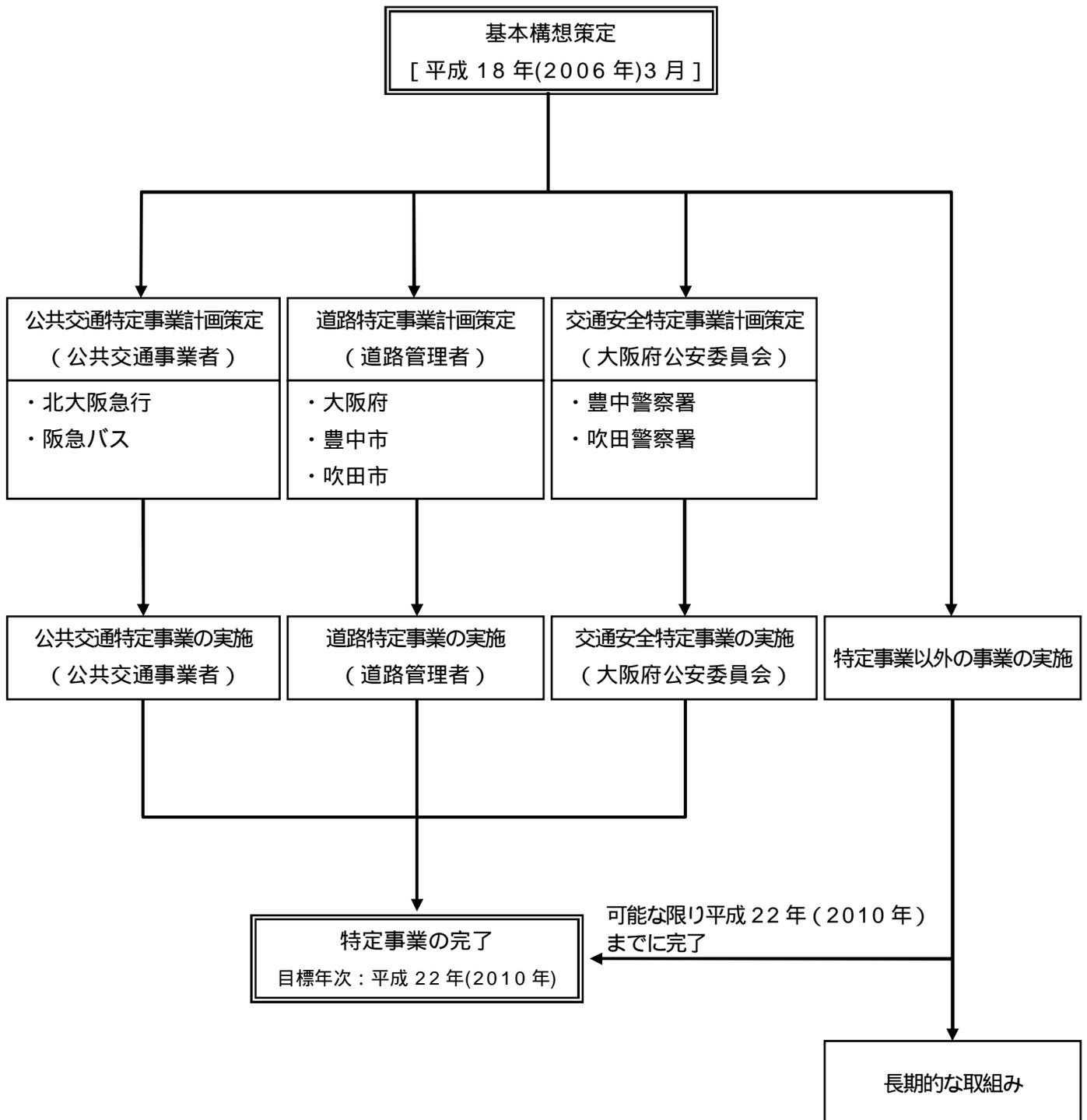


図 1-2 桃山台地区基本構想に基づくバリアフリー化推進の流れ

## 第 2 章 重点整備地区

### 2.1 選定理由

桃山台地区は、桃山台駅の利用者が多く、高齢者の方も多数利用されていること、加えて、周辺住民の方から早急な駅舎のバリアフリー化を望む要望が多いこと等から、重点整備地区に選定しています。

#### (1) 桃山台駅の利用者数

桃山台駅の 1 日平均乗降客数は、約 41,500 人で、特定旅客施設の要件である 5,000 人を超えています。

平成 15 年(2003 年)平均値：北大阪急行調べ

#### (2) 配置要件

桃山台駅は、丘陵地にある良好な住宅地区内に位置しています。

高齢者や身体障害者等がよく利用する施設として、竹見台市民ホールや桃山台市民ホール、良好な住環境の要素の一つである憩いの場になっている桃山公園や竹見公園、二ノ切池公園、つばき公園等があります。

#### (3) 課題要件

桃山台駅の改札階は、地上を通る新御堂筋の側道と、地下を走る新御堂筋の本線の間狭いスペースに位置するため、駅構外から改札階、ホームへの通路に、垂直移動が多くなっています。しかし、現状では階段と車いす用階段昇降機しかありません。

こういったさまざまな課題を解消するため、バリアフリー化整備を実施する必要があります。

#### (4) 効果要件

豊中市、吹田市が連携して基本構想を策定し、公共交通、歩道、信号等の事業者による一体的なバリアフリー化整備を行うことにより、より効率的、効果的なバリアフリー化をめざします。

#### (5) 緊急性

千里ニュータウンは、まちびらきから 40 年が経過し、少子・高齢化が進行しています。

また、車いす利用者の移動経路として、駅の東口からホームまでの階段昇降機が整備されてはいますが、高齢者等にとっては階段しかなく、駅構外から改札口までの長い距離を移動する必要があり、大変利用しにくい駅となっています。そのため、周辺住民から事業者等へ駅舎改修の要望書が提出され、吹田市議会において請願が採択されるなど、早急なバリアフリー化整備が求められています。

## 2.2 位置および区域

### (1) 位置

桃山台地区は、豊中市の東端、吹田市の西端に位置しています。



图 2-1 桃山台地区位置图

(2) 区域

桃山台地区は、下記の町丁目から構成される区域(約 0.94km<sup>2</sup>)とします。

豊中市：新千里南町 3 丁目、東豊中町 5 丁目

吹田市：桃山台 2 丁目、桃山台 5 丁目、竹見台 3 丁目、竹見台 4 丁目

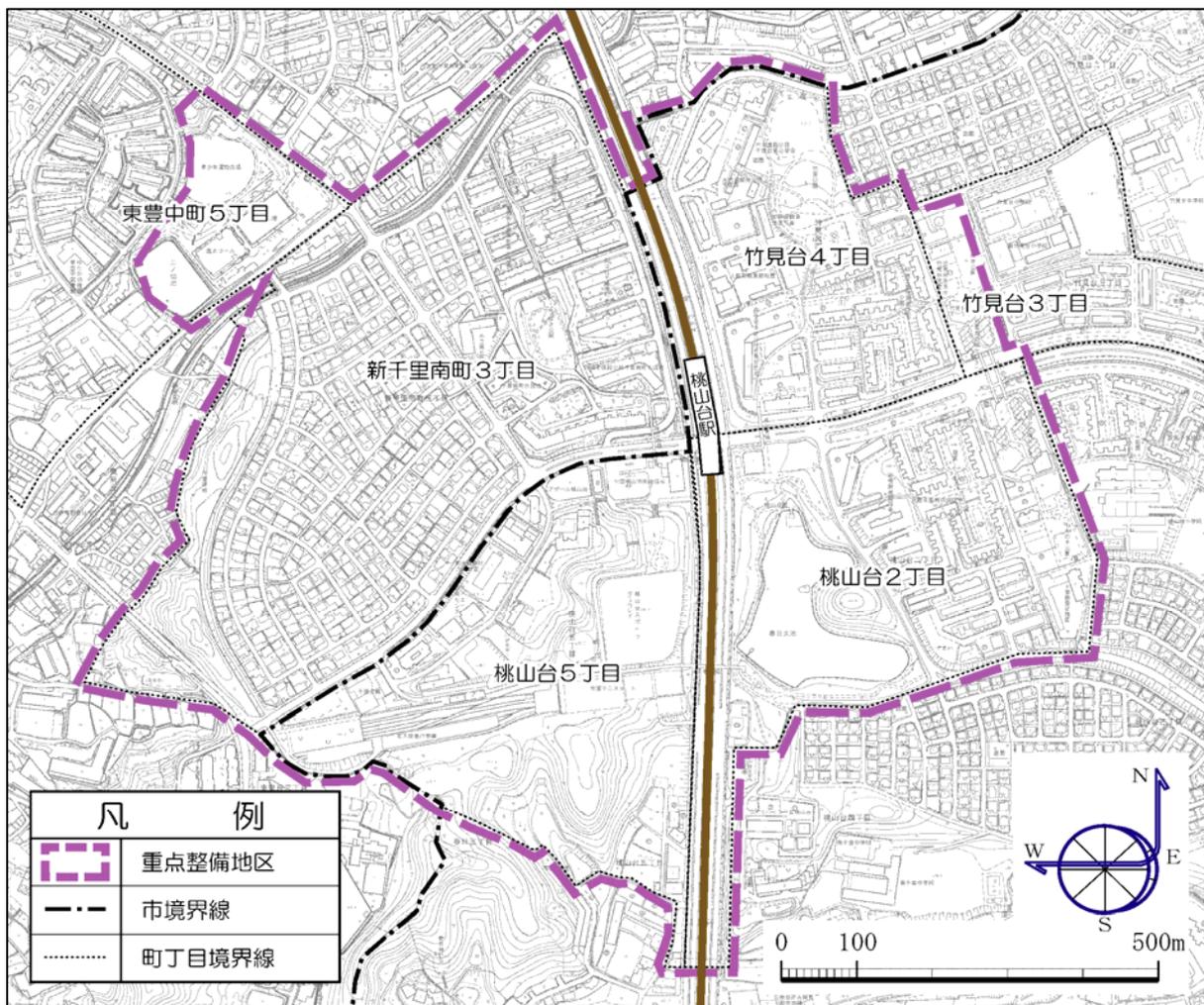


図 2-2 区域図

## 第3章 桃山台地区の概要

### 3.1 桃山台地区のまちづくり

#### (1) 千里ニュータウン<sup>1)</sup>

桃山台駅周辺は、千里ニュータウンとして整備されました。豊中市は新千里南町、吹田市は竹見台・桃山台からなっています。各近隣住区ごとに小学校、近隣センター、診療所群等が計画的に配置され、歩車分離を徹底するなど、近代的住宅都市をめざし、建設が進められたニュータウンとなっています。



図 3-1 竹見台公営住宅

#### (2) まちづくりの経緯<sup>2)</sup>

昭和30年(1955年)代初頭、大阪府では大幅な人口増や、核家族化、所得水準の向上等により、住宅需要や都市施設整備を求める声が強くなっていました。千里ニュータウンは、このような情勢を背景とした要望に応えるため、昭和33年(1958年)頃から住宅問題の解消および新しい都市像実現のために計画されました。昭和36年(1961年)に起工式、翌年に千里ニュータウンまちびらき式典が行われ、昭和42年(1967年)から桃山台、竹見台、昭和43年(1968年)から新千里南町の入居が開始されました。また、昭和40年(1965年)には万国博覧会が吹田市で開催されることが決定し、社会基盤整備は急ピッチで進められるようになりました。昭和45年(1970年)には、万博の開催に合わせて北大阪急行が開業し、桃山台駅、千里中央仮駅や万博中央口駅が新設されました。最近では、平成9年(1997年)にアザール桃山台がオープンしました。



図 3-2 桃山台駅



図 3-3 しいのき橋

\*写真はいずれも1960～70年代

### (3) 地区の抱える課題

高度成長期の短期間に、年齢層の近い核家族世帯が集中して入居したため、現在は初期入居世帯の高齢化に伴い、青年層の減少といった問題を抱えています。さらに、比較的早期に開発された都市であるため、社会基盤の整備水準が、高齢者等に対する配慮が充分ではなく、住民の生活に支障をきたすようになってきています。

#### 【参考文献】

- 1) 大阪府：千里ニュータウンの建設，1970.
- 2) 吹田市：千里ニュータウン再生ビジョン推進事業，p.1-6，2004.

## 3.2 地区の現況

### (1) 地形

桃山台地区は丘陵地を開発しているため、地形の起伏が大きくなっています。

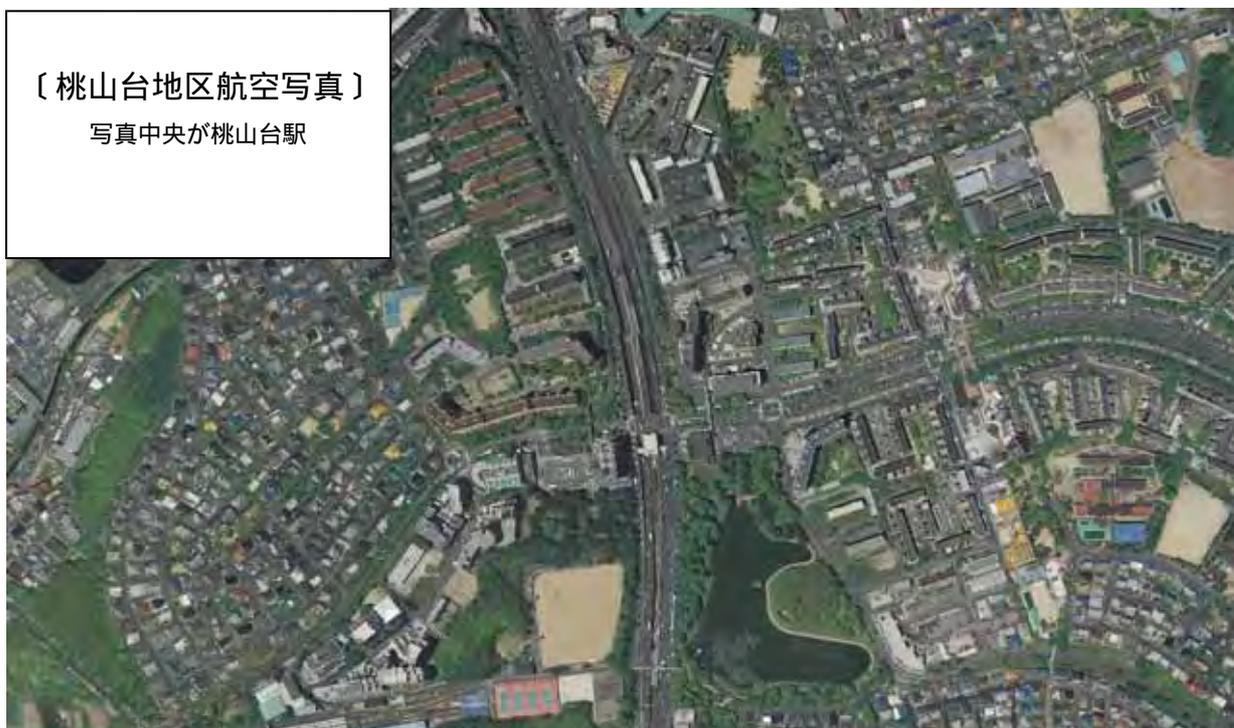


図 3-4 桃山台地区航空写真

(2) 人口

・人口の推移

人口は、豊中市がほぼ横ばい、吹田市が微増であるのに対し、桃山台地区は昭和50年(1975年)から平成17年(2005年)までに30%減となっています。

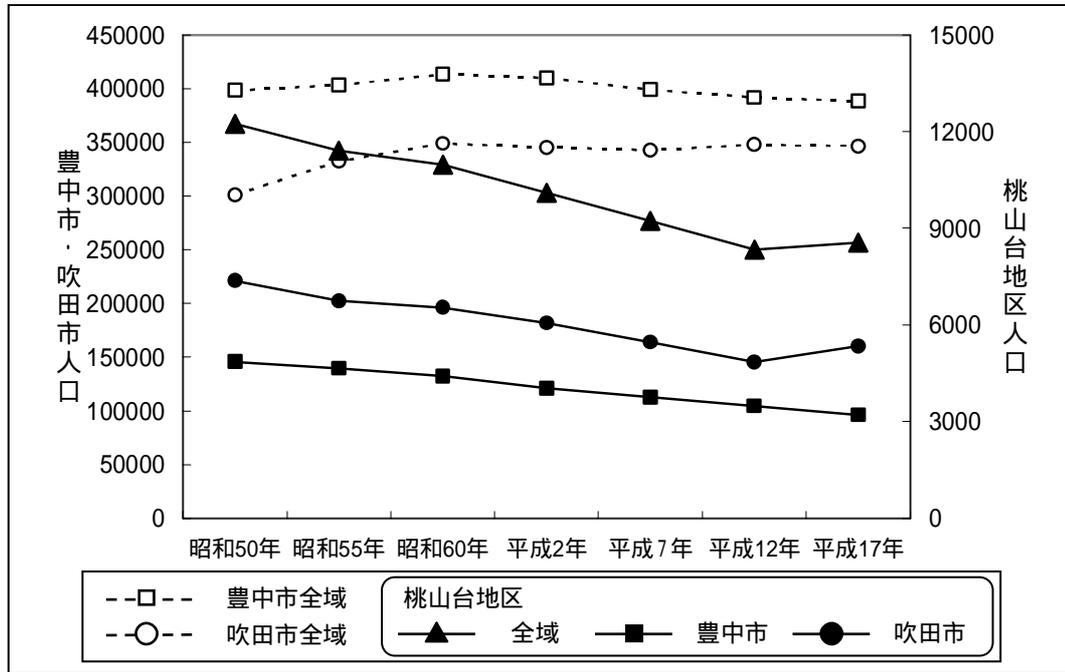


図 3-5 桃山台地区の人口の推移

資料：国勢調査 (S50～H12)、H17 住民基本台帳

・高齢化率の推移

高齢化率は、豊中市・吹田市ともに、平成17年度(2005年度)で15%程度であるのに対し、桃山台地区は、25%程度の高い数字となっています。

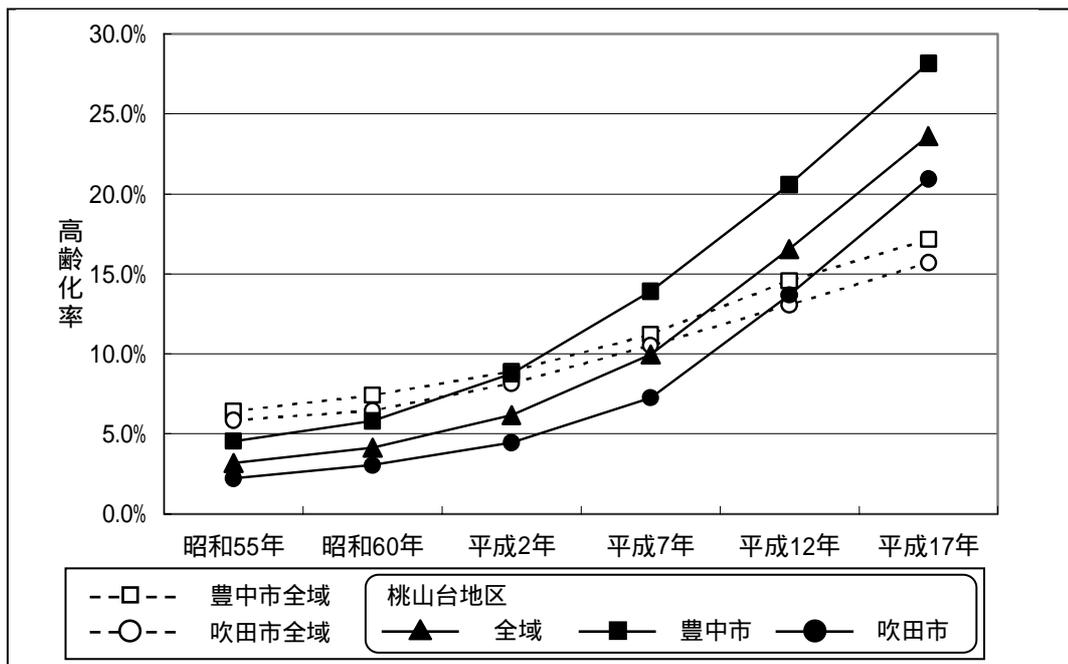
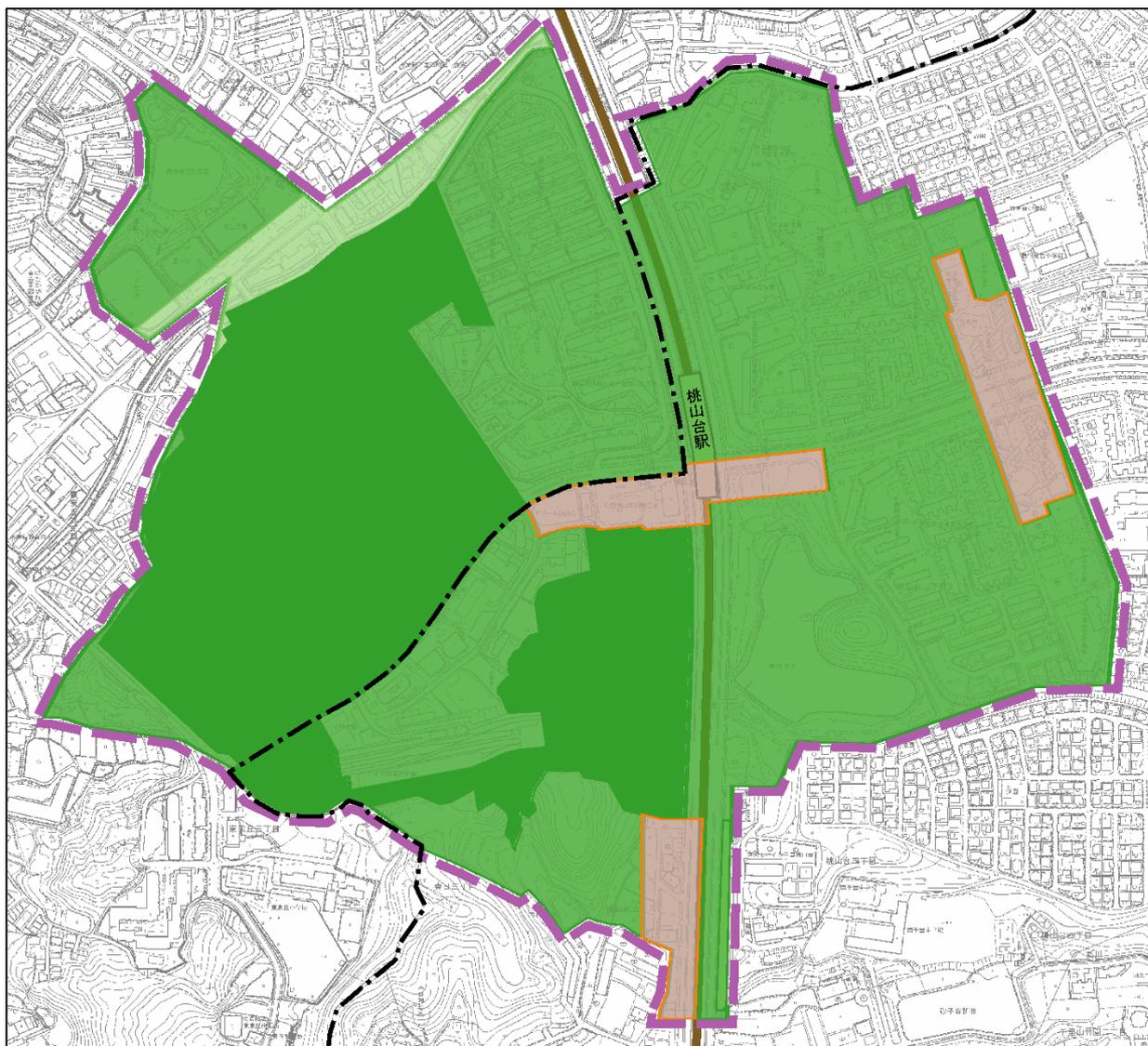


図 3-6 桃山台地区の高齢化率の推移

資料：豊中市データ、吹田市データ

(3) 用途地域

駅南側・竹見台近隣センター・桃山台近隣センターは、近隣商業地域となっています。その他は、住居専用地域となっています。



凡 例	
	第1種低層住居専用地域
	第1種中高層住居専用地域
	第2種中高層住居専用地域
	近隣商業地域
	市境界線
	重点整備地区

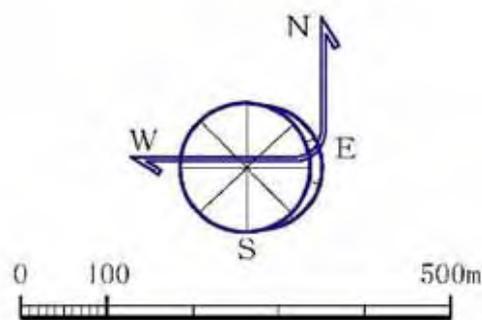


図 3-7 桃山台地区用途地域図

### 3.3 交通施設の現況

#### (1) 桃山台駅

桃山台駅は、1日あたりの乗降客数が4万人を超え、吹田市にある14の鉄道駅の中でも2番目に利用者の多い駅となっています。駅舎は、国道423号の上下線の間位置しており、桃山台駅上では国道423号の側道と千里ニュータウン内を横断する府道が交差しています。

通勤・通学時間帯には多くの自動車・歩行者が桃山台駅周辺へと集中します。

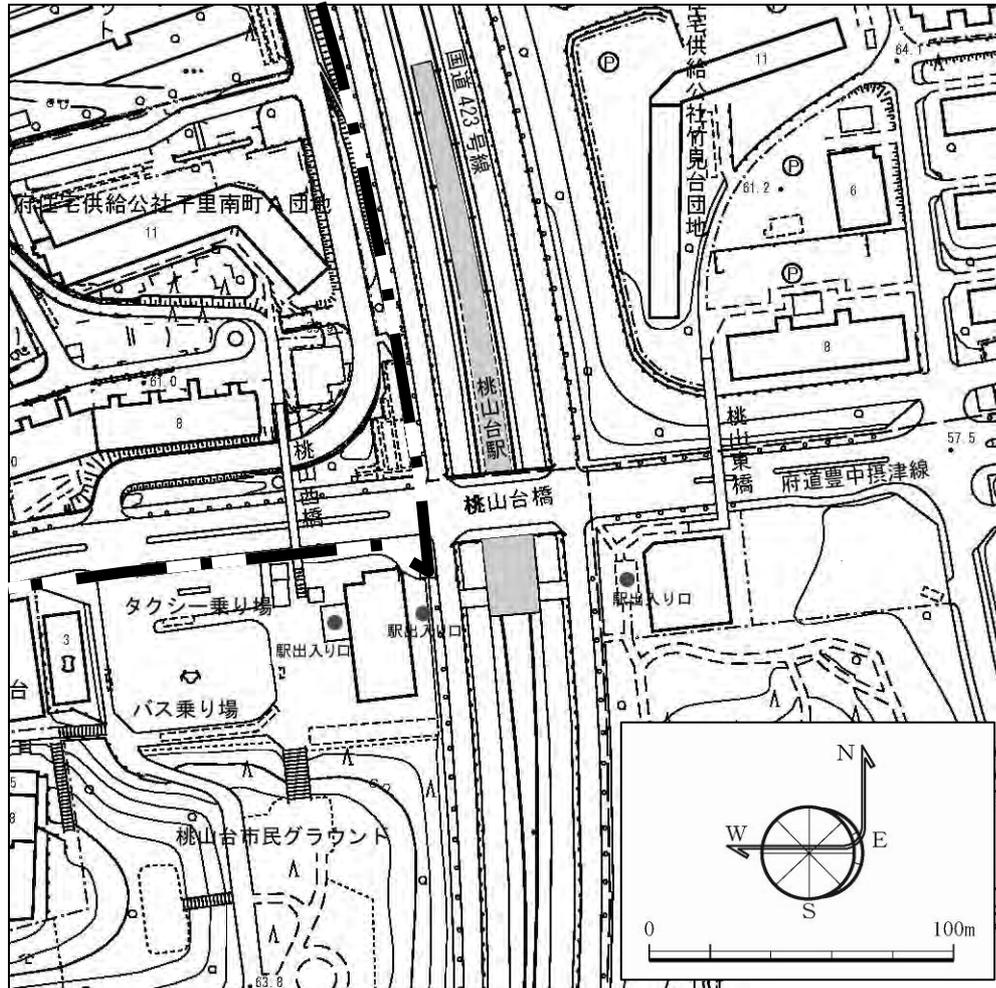


図 3-8 桃山台駅周辺図

- 1) ホーム
  - ・島式1面(梅田方面、千里中央方面)(ホームと交差する府道のレベル差は5.5m)
- 2) 改札口
  - ・地下階に位置します。(自動改札機は7台、うち車いす対応は1台。)
- 3) 改札からホームへの連絡
  - ・階段(1箇所)を利用します。エレベーターおよびエスカレーターの設置はありません。
  - ・車いす用に階段昇降機を設置しています。
- 4) 改札から地上への連絡
  - ・改札から東西2方向へ連絡してます。いずれもエレベーターおよびエスカレーターの設置はなく、階段のみとなります。
  - ・改札から東方向へは、車いす用に階段昇降機を設置しています。
- 5) トイレ
  - ・改札内に設置しています。男女用とは別に車いす用トイレを設置しています。

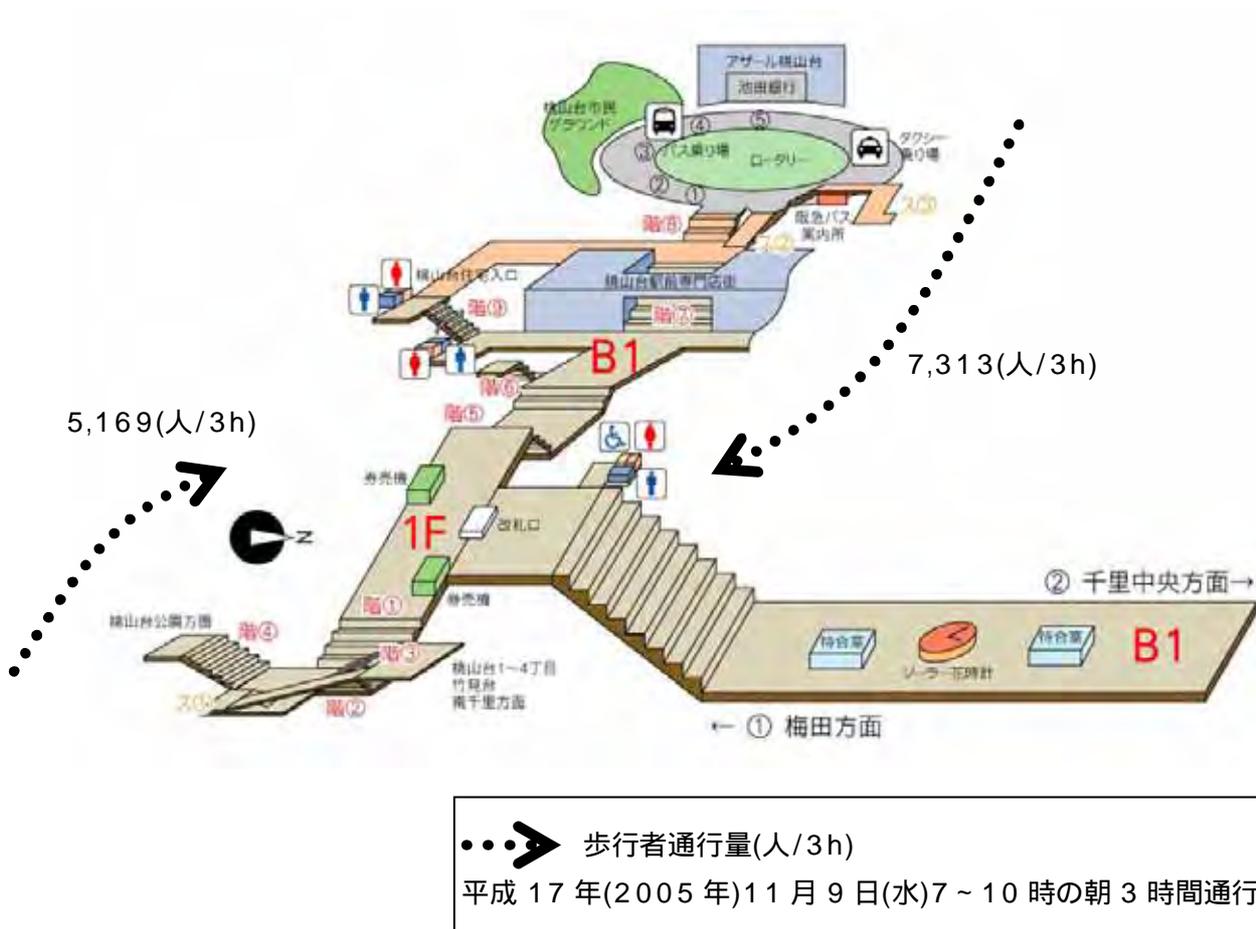


図 3-9 桃山台駅および周辺イメージ図

## (2) バス

桃山台地区では、路線バスと高速バスが運行しています。

路線バスの乗り場は駅前広場に位置しており、桃山台駅での北大阪急行への乗継利用等も含めて、周辺地域への交通の起点となっています。高速バスの乗り場・降り場は国道423号の側道に位置しており、広域交通手段の核となっています。

駅前広場および、高速バスの乗り場・降り場共に、吹田市に位置していますが、豊中市民も多く利用しています。

### 1) 駅前広場(桃山台1号線)

路線バスのバス停「桃山台駅前」からは、阪急バスが31系統を運行しています。

### 2) 「千里ニュータウン」乗り場・降り場(国道423号)

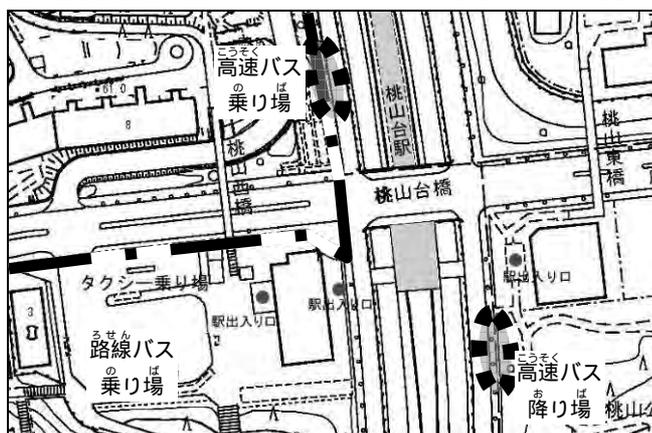
高速バスのバス停「千里ニュータウン」からは、阪急高速バス、西日本JRバス等が、合計41路線を運行しています。



図 3-10 桃山台駅前広場



図 3-11 高速バス乗り場



阪急高速バス<sup>1</sup>が23路線、西日本JRバス<sup>2</sup>が11路線、日本交通が3路線、全但バスが2路線、国際興業大阪が2路線の合計41路線が運行。

1 共同運行：南国交通・丹後海陸交通バス・伊予鉄道・京都交通・土佐電鉄・備北バス・高知県交通・中国バス・四国高速バス・広島電鉄・伊那バス・中鉄バス・信南交通・一畑電鉄・松本電鉄・中国JRバス・諏訪バス・サンデン交通・川中島バス・西日本鉄道・新潟交通・長崎県営バス

2 共同運行：JR東海バス・神姫バス・名阪近鉄バス

### 3.4 地区内の問題点

桃山台地区のバリアフリーに関する主な問題点は次のとおりです。

表 3-1 (1) 地区内の問題点

	主な問題点	
桃山台駅	<p>&lt; 垂直移動 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅構外からホームまで、階段と階段昇降機しかありません。</li> <li>・ 階段昇降機は駅の東側にしかありません。</li> <li>・ 改札口が一つであるため、ラッシュ時には、改札階からホームまでの階段に通勤・通学客が溢れ、とても危険な状態となっています。</li> </ul> <p>&lt; 個別施設 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車いす対応トイレが、改札階にしかありません。</li> <li>・ 券売機の蹴り込みが小さく、車いすでは利用しにくくなっています。</li> </ul> <p>&lt; 誘導案内情報施設 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 公共施設への案内がわかりにくくなっています。</li> <li>・ 視覚障害者誘導用ブロックの設置位置が統一されていません。</li> </ul>	  
西側駅前広場	<p>&lt; 駅からの連続性 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 駅からの経路上には階段しかなく、車いすでは移動できません。</li> </ul> <p>&lt; バス停 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ バス停が曲線上に設置されている箇所では、バスの寄りつきが悪くなっています。</li> </ul>	
交差点	<p>&lt; 移動 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 車道と歩道の段差が大きくなっています。</li> </ul> <p>&lt; 横断歩道等との切下部 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ たまり部が少なくなっています。</li> </ul> <p>&lt; 信号機 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 歩行者用灯器の青時間が短く、音響信号機等がありません。</li> </ul>	

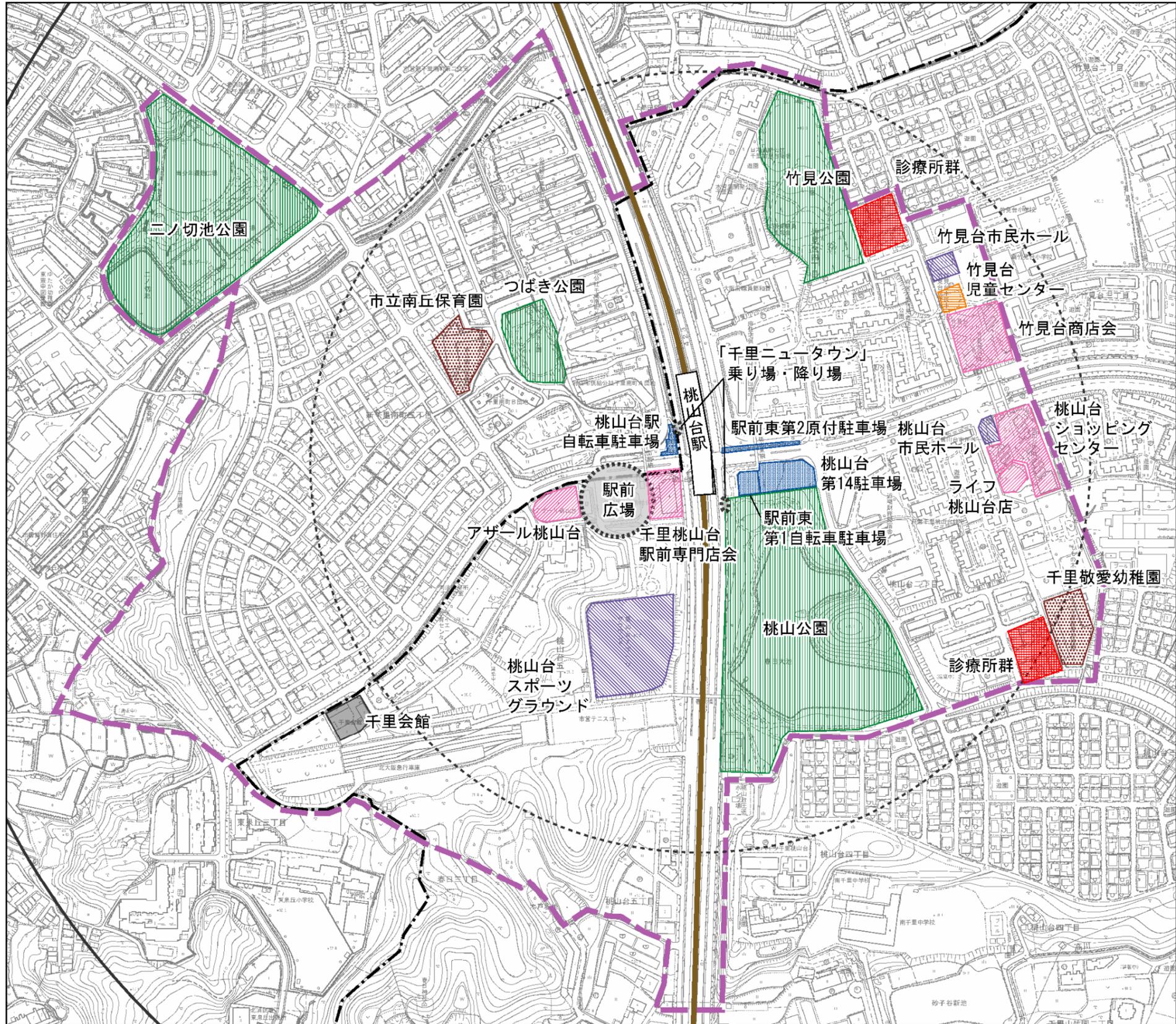
表 3-1 ( 2 ) 地区内の問題点

	主な問題点
歩道	<p>&lt; 移動 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部、歩道と車道の段差が大きい箇所があります。</li> <li>・舗装等が老朽化しており、歩きにくい箇所があります。</li> </ul> <p>&lt; 個別施設 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道照明がなく、夜間が暗い箇所があります。</li> </ul> <p>&lt; 誘導案内 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない箇所が多くあります。</li> </ul> 
桃山台橋周辺	<p>&lt; 移動 &gt;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・一部、歩道と車道の段差が大きい箇所があります。</li> </ul> <p>そのため、車いす利用者が通行しにくくなっています。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・自動車交通が集中するため、歩行者に危険があります。</li> </ul> 

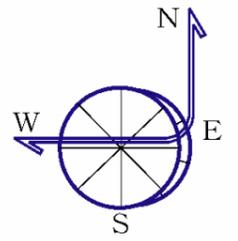
### 3.5 施設配置状況

#### ( 1 ) 施設配置状況

桃山台地区の施設配置状況は図 3-12 のとおりです。



凡 例	
	商業施設
	官公庁施設・公共施設
	教育施設等
	医療・保健施設
	福祉施設
	公園施設
	公益施設
	駐車場・駐輪場
	駅前広場、バス停
	市境界線
	重点整備地区
	駅から500mの範囲
	駅から1000mの範囲



図名 桃山台地区 地区内施設配置図

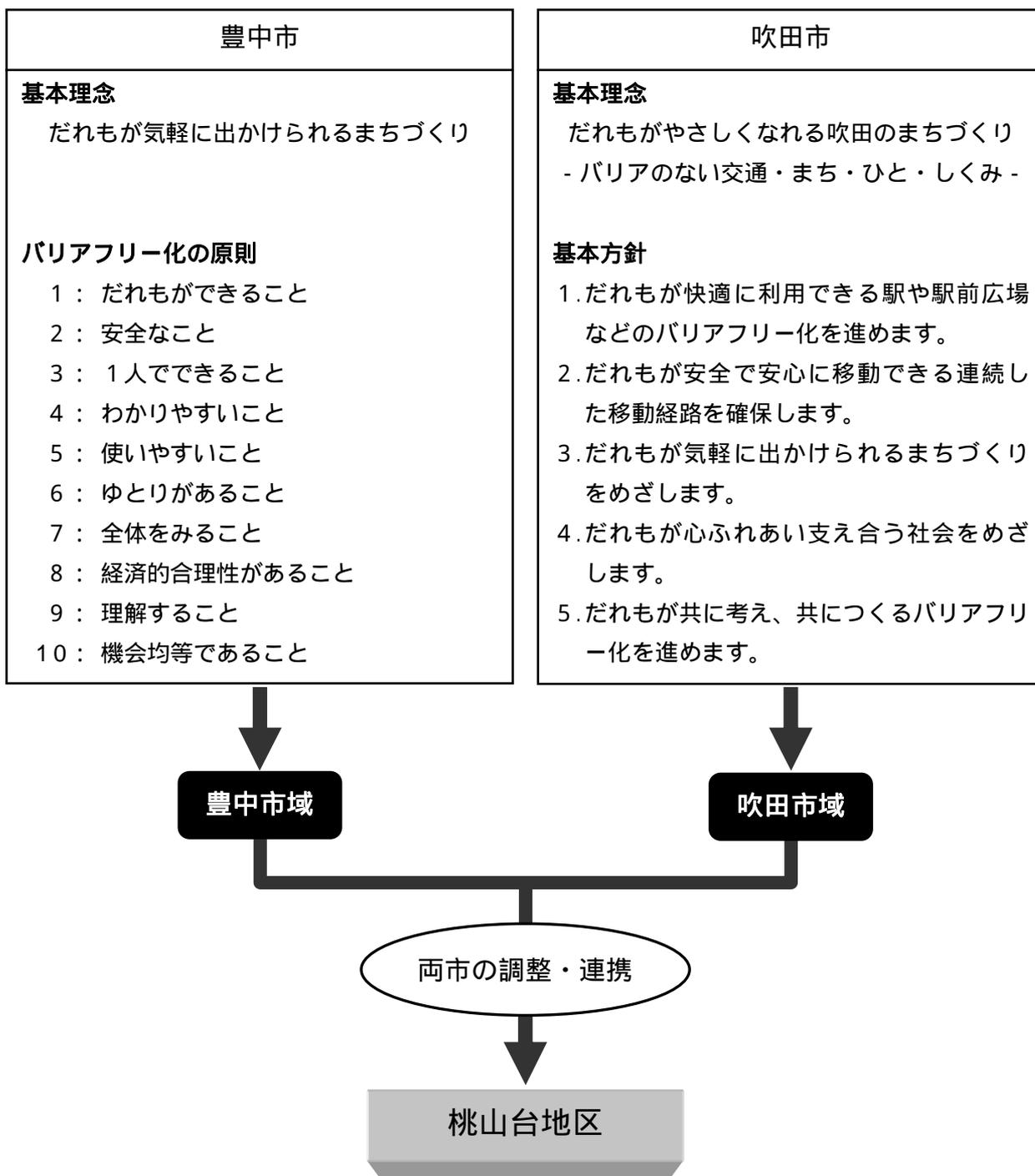
図 3-12 桃山台地区地区内施設配置図

## 第4章 基本理念と基本方針

### 4.1 基本理念

豊中市、吹田市では、市全域のバリアフリー化推進に係る基本理念、整備方針等に基づき、交通バリアフリー化を進めています。

桃山台地区においては、豊中市域、吹田市域において、各市の基本的な考え方に基づき整備を進めていきます。ただし、一体的なエリアとして連続性のあるバリアフリー化を進めるために、バリアフリー化事業の内容やスケジュール等について、両市で十分な調整を行い、整合を図りながら進めます。



## 4.2 基本方針

桃山台地区の特徴を踏まえ、桃山台地区の基本方針を以下のとおりとします。

### **駅構外からホームまでの移動円滑化された経路を確保します**

桃山台駅では、駅構外からホームまでの垂直移動設備として、階段と車いす用の階段昇降機が設置されています。しかし、階段昇降機は駅員の介助が必要であり、車いす利用者にとって使いにくい駅となっています。また、高齢者や大きな荷物を持った人等にとっても、階段のみでは大変使いにくく、駅舎の早急な改善が住民から望まれています。

このため、エレベーターやエスカレーターといった垂直移動施設の設置等の検討を行い、駅舎の移動円滑化された経路を1経路確保します。

### **安全・安心・快適に移動できる歩行空間を確保します**

桃山台駅周辺の歩道は比較的幅員が確保されており、周囲には緑も多く、千里ニュータウン内の移動経路として快適な空間が創出されています。しかし、整備されてから30年以上経過した路線が多く、歩道と車道の段差、舗装の老朽化といったバリアが部分的にみられます。

これらのバリアを解消し、より安全・安心・快適に移動できる歩行空間を確保します。

### **連続したバリアフリー化を進めます**

桃山台地区は、豊中市域、吹田市域が含まれていますが、両市の調整を図りながら一体的なエリアとして連続したバリアフリー化を進めていきます。あわせて、バス - 鉄道といった乗り継ぎや、施設と歩道の連続性にも配慮していきます。

## 第5章 主な施設、主な経路

### 5.1 主な施設

#### (1) 主な施設の考え方

交通バリアフリー法の定義や、豊中市・吹田市での基準を元に、以下のとおり定めます。

##### 【主な施設の定義】

特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われている施設かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活において利用する施設

利用者が一定規模以上の施設

広域的な利用がされている施設（駅からの利用者が多い施設）

##### 【各施設の定義】

- ・官公庁施設・公共施設：国、府、市の主な施設
- ・教育施設：養護学校、大学、高等学校等
- ・医療・保健施設：(医療施設)入院施設があり、病床数が100床以上
- ・福祉施設：高齢者福祉施設、身体障害者福祉施設等
- ・公園施設：広域公園、総合公園、地区公園
- ・商業施設：吹田市商工振興ビジョンに記載されている、「第1・2種大規模小売店舗、商店街・商店会」

#### (2) 桃山台地区の主な施設

以上の考え方から、桃山台地区の主な施設は以下のとおりとします。(表5-1、図5-1参照)

表5-1 主な施設

	施設名	種類	選定理由	
豊中市	二ノ切池公園	公園施設	市民の利用が多い。	
	つばき公園			
吹田市	千里桃山台駅前専門店会	商業施設	市民の利用が多い。	
	アザール桃山台			
	竹見台商店会			
	ライフ桃山台店			
	桃山台ショッピングセンター			
	竹見台市民ホール	公共施設	公共施設や商業施設等が集積している。	
	桃山台市民ホール			
	竹見台児童センター	福祉施設		
	桃山台スポーツグラウンド	公共施設		
	桃山公園	公園施設		市民の利用が多い。
	竹見公園			
千里会館	公益施設	豊中市・吹田市からの利用が多い。		

## 5.2 主な経路

特定旅客施設と高齢者や身体障害者等がよく利用する施設を結ぶ主な経路を、特定経路とし、重点的かつ速やかにバリアフリー化を進めます。また、その他の主な経路として、豊中市、吹田市でそれぞれ歩行空間ネットワーク、準特定経路を選定しており、バリアフリー化に努めます。

以上の考え方から、桃山台地区の主な経路は以下のとおりとします。(表 5-2、図 5-1 参照)

### 各経路の位置づけ

#### ・特定経路：

特定旅客施設と高齢者や身体障害者等がよく利用する施設（以下「主な施設」とする）を結ぶ主な経路を、特定経路と位置づけます。

平成 22 年度（2010 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。

#### ・歩行空間ネットワーク(豊中市)：

特定経路と一体となって地区内移動のネットワークを形成する経路を、歩行空間ネットワークとし、バリアフリー化に努めます。

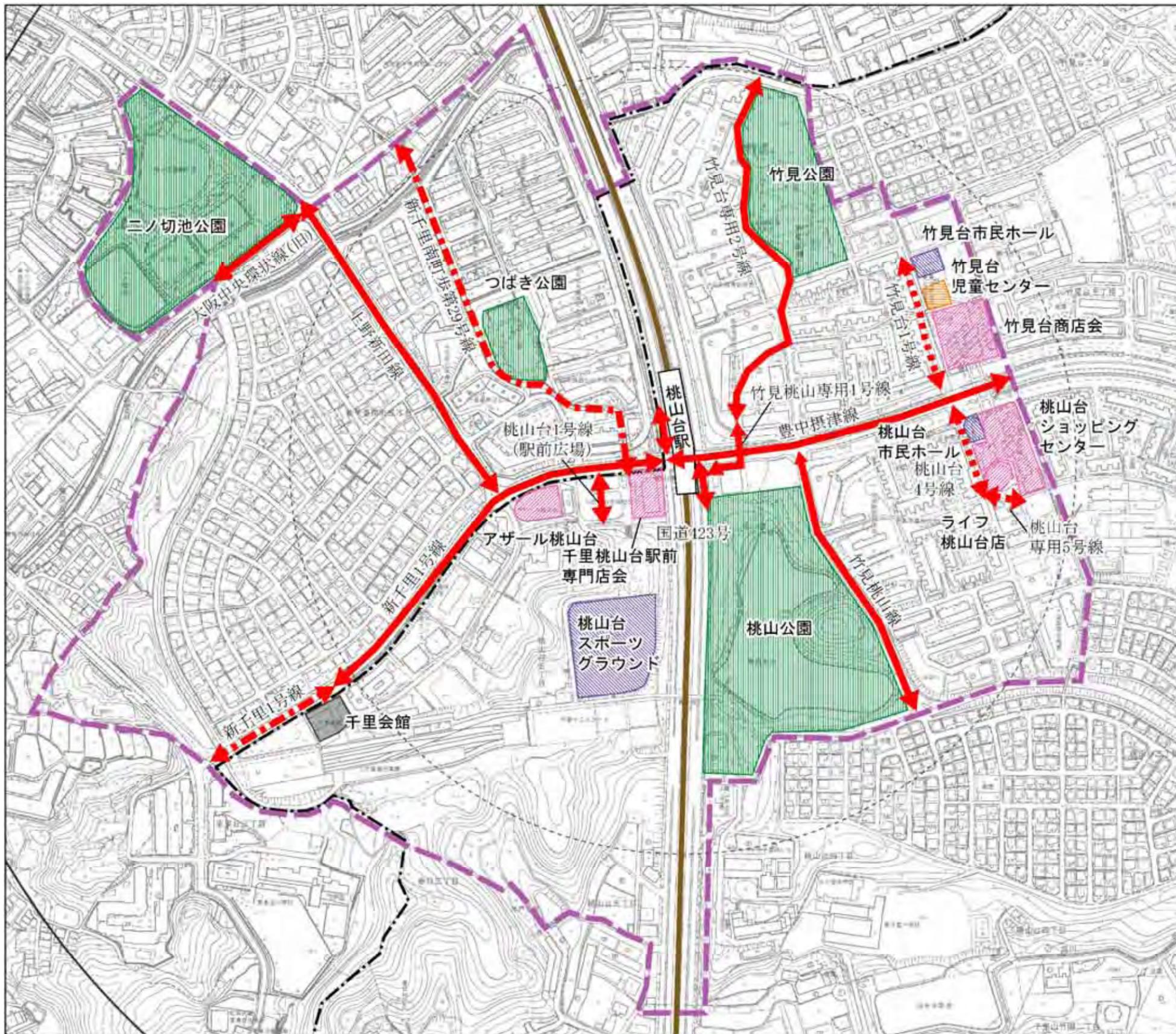
#### ・準特定経路（吹田市）：

特定旅客施設と主な施設を結ぶ経路のうち、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な経路を、準特定経路と位置づけます。

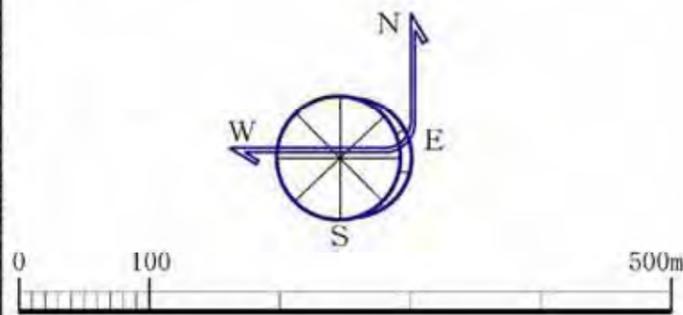
中長期的には基準に近づけるよう努めながら整備を進めます。

表 5-2 主な経路

事業区分	管理者	路線名	道路延長 (km)
特定経路	府	豊中摂津線	0.4
		国道 423 号	0.1
		大阪中央環状線(旧)	0.2
	豊中市	新千里 1 号線	0.5
		上野新田線	0.4
	吹田市	桃山台 1 号線	0.1
		竹見台専用 2 号線	0.5
		竹見桃山専用 1 号線	0.1
		竹見桃山線	0.4
	小計		
歩行空間 ネットワーク	豊中市	新千里南町歩第 29 号線	0.6
		新千里 1 号線	0.2
	小計		
準特定経路	吹田市	竹見台 1 号線	0.2
		桃山台 4 号線	0.1
		桃山台専用 5 号線	0.1
	小計		
合計			3.9



凡 例	
	商業施設
	官公庁施設・公共施設
	教育施設等
	医療・保健施設
	福祉施設
	公園施設
	公益施設
	市境界線
	重点整備地区
	駅から500mの範囲
	駅から1000mの範囲
	特定経路路線
	歩行空間ネットワーク
	準特定経路路線



図名 桃山台地区 特定経路路線図

図 5-1 桃山台地区特定経路路線図

## 第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール

### 6.1 事業内容とスケジュール

本基本構想は、交通バリアフリー法に基づく、国・地方公共団体・公安委員会・公共交通事業者・市民が、それぞれの役割と責務を果たすことによって、桃山台地区の交通バリアフリー化を実現していくことを前提として作成しています。

このような前提条件が整わないときには、バリアフリー整備目標や事業の実現時期が相当に遅れることがあります。事業が円滑に進められるよう行政はもとより、それぞれの関係機関において、必要な資金の確保や地域との合意形成にむけた理解と調整等の最大限の努力を行います。

#### (1) 駅舎(桃山台駅)

項目	内容	時期	
		H18	H22
垂直移動施設の整備	関係者、国等との協議を進めながら、地上・改札階・ホームを結ぶ垂直移動施設の設置		
	改札階とホームを結ぶエスカレーター設置		
駅の出入口	駅前広場や周辺施設との連続性および駅利用者の動線等に配慮した、効率的かつ効果的な出入口の設置箇所の検討		
個別施設の整備改良等	車両内に文字案内装置の充実の検討		
	誰もが利用しやすい券売機の導入および設置位置の検討		
	車いす用トイレの設置(オストメイト仕様トイレ <sup>1</sup> を含む多機能トイレの設置)		
誘導案内情報施設の整備	構内案内表示の充実の検討		
	構外への案内表示の充実の検討		
	視覚障害者誘導用ブロックの改善		
ソフト施策	駅員による車いす利用者等の乗降時における補助の徹底(スロープ板の利用等)		
	駅員の教育の充実		

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。

## 整備内容

### a . 垂直移動施設、駅の出入口

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。

ただし、構造上、既存の駅舎へのエレベーター設置は難しいため、駅前広場や周辺施設との連続性等に配慮した、効率的かつ効果的な出入口の設置箇所の検討も含めて、関係者、国等との協議を進めながら、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(以下、バリアフリー経路とする)を1経路以上設けるように努めます。

(ワークショップで検討された案の1つ)



桃山台橋の北側に新駅舎を設け、エレベーターを設置する案

注意：具体的な整備内容については、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。

### 【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、利用される方々の様々な特性に配慮するよう努めます。

### 【エスカレーター】

駅利用者の利便性向上を図るため、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。

### 【駅の出入口】

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。

### b . 個別施設の整備改良等

#### 【車両】

文字案内装置等を設置したバリアフリー化車両を積極的に導入するよう努めます。

**【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。

**c . 誘導案内情報施設の整備**

**【案内設備（構内、構外）】**

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。

**【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。

**d . ソフト施策**

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。

(2) 歩道(図5-1参照)

1) 特定経路

項目	内容	時期	
		H18	H22
既設道路の改良	歩道の有効幅員の確保(交通標識や電柱等の再配置・側溝、水路、公共用地等の活用等)		
	段差・勾配の解消		
	バリアフリー化に配慮した路面舗装		
	車道・横断歩道等との段差・勾配の解消		
垂直移動施設の整備	主な経路に含まれる歩道橋の垂直移動について、駅の出入口、駅前広場等、動線に配慮した垂直移動施設の設置を検討		
個別施設の整備改良等	照明施設の整備		
	案内標識の整備		
誘導案内の整備	視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良		
障害物等の撤去・規制	啓発活動強化・取締強化等の歩道上の迷惑駐輪、看板等の不法占用物対策		
	交差点・横断歩道上の違法駐車対策		
駅前広場	バリアフリー化に配慮した駅前広場の整備を検討		

具体的な整備内容 : 現況の問題点を踏まえ、各特定経路の主な整備内容を示します。

a. 豊中摂津線

- ・車道と歩道の段差・路面舗装の老朽化の解消等の歩道改良を行います。
- ・横断歩道等との切下部には、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。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備を行います。



歩道と車道の段差が大きい



路面舗装の老朽化

図 6-1 豊中摂津線の現況

b . 国道 423 号

- ・車道と歩道の段差・路面舗装の老朽化の解消等の歩道改良を行います。
- ・横断歩道等との切下部には、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。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良を行います。



路面舗装の老朽化

図 6-2 国道 423 号の現況

c . 大阪中央環状線（旧）

- ・路面舗装の老朽化の解消等の歩道改良を行います。
- ・横断歩道等との切下部には、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。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良を行います。



路面舗装の老朽化

図 6-3 大阪中央環状線（旧）の現況

d . 桃山台 1 号線（駅前広場）

- ・バリアフリー化に配慮した駅前広場の整備を検討します。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良を行います。



図 6-4 桃山台 1 号線（駅前広場）の現況

e . 竹見台専用 2 号線・竹見桃山専用 1 号線

- ・豊中摂津線との交差部の立体横断施設に、垂直移動施設の設置を検討します。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良を行います。



図 6-5 竹見台専用 2 号線・竹見桃山専用 1 号線の現況

f . 竹見桃山線

- ・桃山公園に接する西側の歩道のバリアフリー化整備を行います。
- ・照明柱の位置を移設し、有効幅員 2m 以上を確保します。
- ・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。
- ・横断歩道等との切下部には、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。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良を行います。



東側の歩道の現況



西側の歩道の現況



歩道の真ん中にある照明柱

図 6-6 竹見桃山線の現況

g . 新千里 1 号線

- ・路面舗装の老朽化・急勾配の解消等の歩道改良を行います。
- ・横断歩道等との切下部には、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。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良を行います。



路面舗装の老朽化

図 6-7 新千里 1 号線の現況

h. 上野新田線

- ・路面舗装の老朽化・急勾配の解消等の歩道改良を行います。
- ・横断歩道等との切下部には、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。
- ・視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良を行います。



図 6-8 上野新田線の現況

2) 歩行空間ネットワーク、準特定経路

歩行空間ネットワーク：新千里南町歩第 29 号線、新千里 1 号線  
 準特定経路：竹見台 1 号線、桃山台 4 号線、桃山台専用 5 号線

項目	内容	時期		
		H18	H22	H23 以降
既設道路の改良	歩道の有効幅員の確保に努力（交通標識や電柱等の再配置・側溝、水路、公共用地等の活用等）			
	段差・勾配の解消に努力			
	バリアフリー化に配慮した路面舗装に努力			
	車道・横断歩道等との段差・勾配の解消に努力			
個別施設の整備改良等	照明施設の整備の検討			
	案内標識の整備の検討			
誘導案内の整備	視覚障害者誘導用ブロックの整備・改良の検討			
障害物等の撤去・規制	啓発活動強化・取締強化等の歩道上の迷惑駐輪、看板等の不法占用物対策に努力			
	交差点・横断歩道上の違法駐車対策に努力			

( 3 ) バス・バス停

項 目	内 容	時 期	
		H18	H22
バス車両	低床型バスの導入		
バス停	バリアフリー化に配慮したバス停の改良		

整備内容

a . 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。
- ・文字案内装置等を設置したバリアフリー化車両を基本とします。

b . バス停

- ・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 ) 交通安全特定事業

項 目	内 容	時 期	
		H18	H22
信号機	信号機の改良		
横断歩道	横断歩道設置の検討		

整備内容

a . 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行いながら、音響信号機や、弱者感应信号を必要とする箇所の検討を行い、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。

b . 横断歩道

- ・特定経路上で、横断歩道の設置を必要とする箇所の検討を行います。

(5) 施設

項目	内容	時期	
		H18	H22
駐車場・駐輪場	場内施設、経路、出入口のバリアフリー化		
公園、公共施設等	公園出入口部、園路の改善		
	施設出入口部の改善		

整備内容

a. 駐車場、駐輪場

- ・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。

b. 公園、公共施設等

- ・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。

(6) その他

項目	内容	時期	
		H18	H22
駅等への歩行者動線の整備	駅舎とバス乗り場の円滑な移動のためのバリアフリー化の検討		

整備内容

- ・駅舎とバス乗り場の移動を円滑にするため、歩行者の安全性にも配慮したバリアフリー化を検討します。

## (7) 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り組みとして、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、身体障害者用の駐車スペース、公園等における迷惑・違法駐車や駐輪、不法占用物（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）を行う取り組みを導入します。

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。

### 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。

## 第7章 バリアフリー化の進め方

### 7.1 しくみづくり

継続的に桃山台地区において交通バリアフリー化を進めていくためのしくみづくりを行い、両市が協働してバリアフリー化の実現を図っていきます。基本構想策定後、市の道路特定事業計画検討時においても、より多くの市民の意見を反映させるため、ワークショップを開催します。また、道路特定事業計画を検討する際には、ユニバーサルデザインにも配慮を行います。

駅舎等の公共交通特定事業計画については、作成段階で説明会を開催するなど情報公開に努めます。

基本構想策定後のしくみのイメージを図7-1に示します。

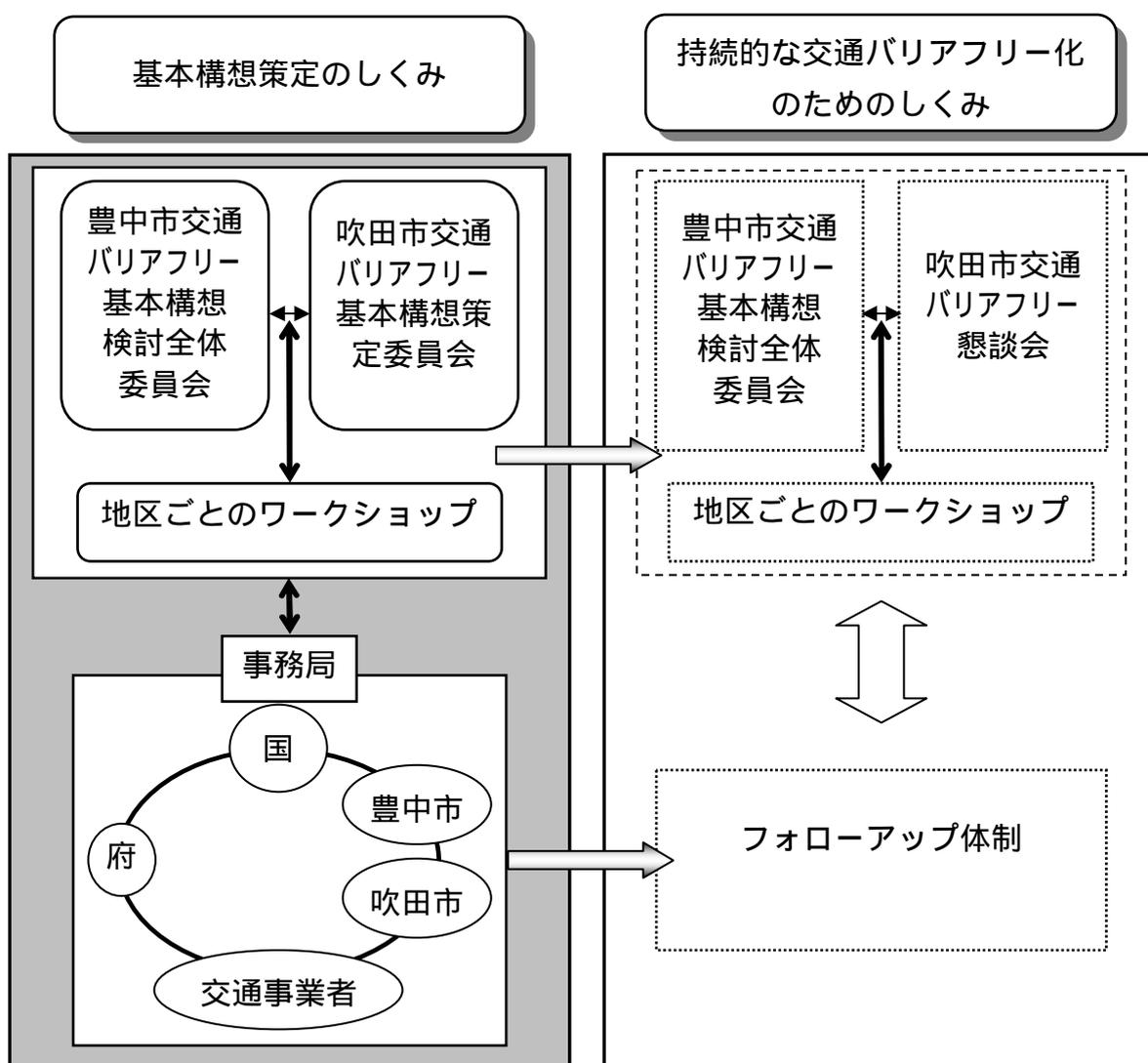


図7-1 交通バリアフリー化を進めるためのしくみ

## 7.2 交通バリアフリー化に向けた責務と役割

本基本構想は、交通バリアフリー法に基づく、国・地方公共団体・公安委員会・公共交通事業者・市民が、それぞれの役割と責務を果たすことによって、交通バリアフリー化を実現していくことを前提として策定しています。

このような前提条件が整わないときには、バリアフリー整備目標や事業の実現時期が相当に遅れることがあります。事業が円滑に進められるよう豊中市・吹田市はもとより、それぞれの関係機関において、必要な資金の確保や地域との合意形成にむけた理解と調整等の最大限の努力を必要とします。

担当	役割	責務
国	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化の促進に関する基本方針を定めます。</li> <li>・「移動円滑化基準」を定め、基準適合性を審査し、認定および事業実施を勧告します。</li> <li>・市町村が策定する基本構想への助言を行います。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・移動円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めます。</li> <li>・移動円滑化に関する研究開発の推進およびその成果の普及に努めます。</li> <li>・広報活動等を通じて移動円滑化の促進に関する国民の理解を深めるよう努めます。</li> </ul>
地方公共団体	<ul style="list-style-type: none"> <li>・単独又は共同して「基本構想」を作成します。</li> <li>・公共交通特定事業実施を交通事業者に要請します。</li> <li>・道路特定事業計画を作成し実施します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国の施策に準じて移動円滑化を促進するために必要な措置を講ずるよう努めます。</li> </ul>
公安委員会	<ul style="list-style-type: none"> <li>・単独又は共同して「交通安全特定事業計画」を作成し実施します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本構想の作成に協力します。</li> </ul>
公共交通事業者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「基本構想」に即して「公共交通特定事業計画」を作成し実施します。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本構想の作成に協力します。</li> <li>・新設旅客施設等についての「移動円滑化基準」の適合義務。</li> <li>・既存旅客施設等についての「移動円滑化基準」適合努力義務。</li> </ul>
市民	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した円滑な移動を確保するために協力するよう努めます。</li> </ul>	

## (参考) 基本構想策定の経緯 ~ 市民参画でつくった基本構想 ~

### 1. 基本構想策定のしくみ

本基本構想は、「吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会(以下、委員会と記す)」を諮問組織として検討を進めました。委員会は、学識経験者をはじめ、鉄道・バス事業者、吹田市の各関連部門の職員、および高齢クラブや障害当事者、市民の代表の方などの委員 28 名と、オブザーバー 2 名から構成されています。

また、市民の要望にかなう質の高い交通バリアフリー化を進めるためには、基本構想の検討段階において、市民の皆様と共に考えていくことが重要であるという認識のもと、「桃山台地区ワークショップ」を開催し、多くの市民の皆様の意見を反映してきました。

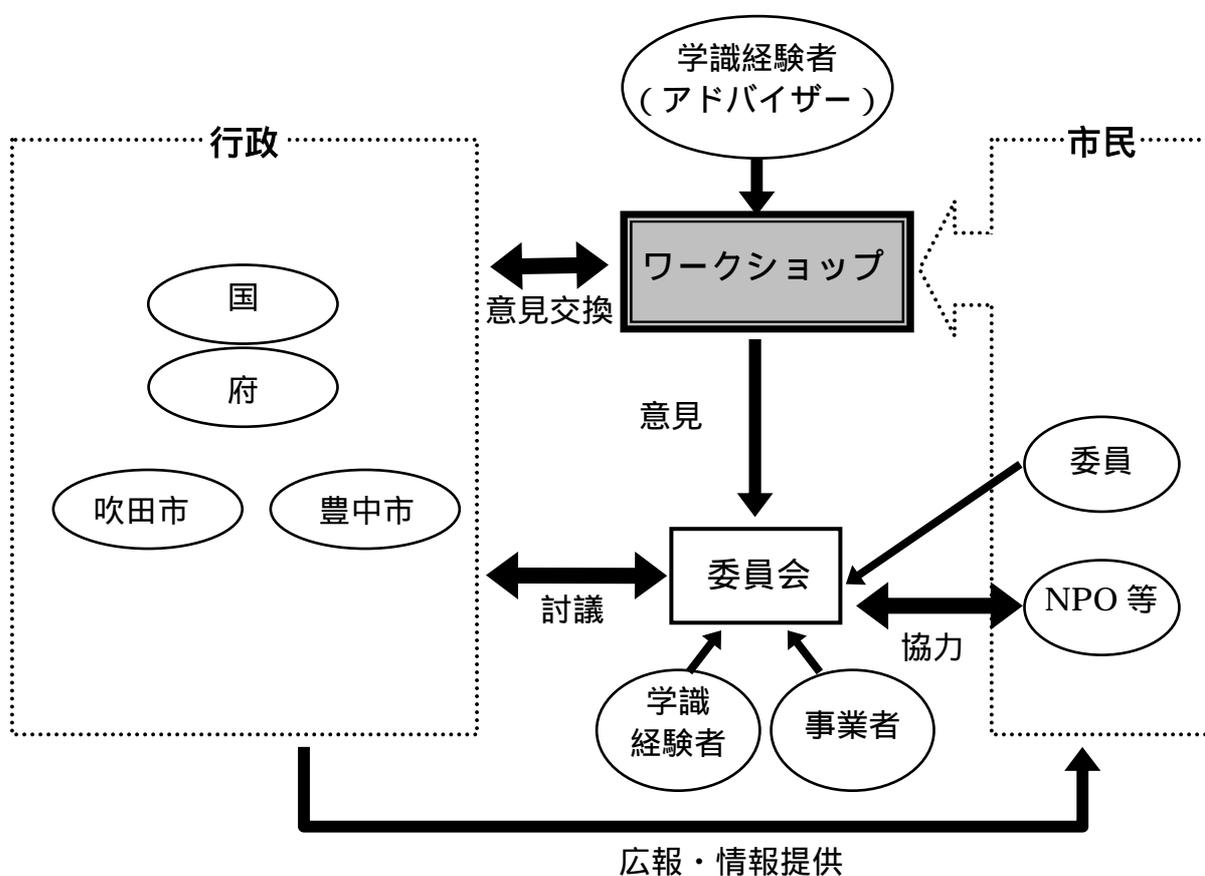


図 1 基本構想策定のしくみ

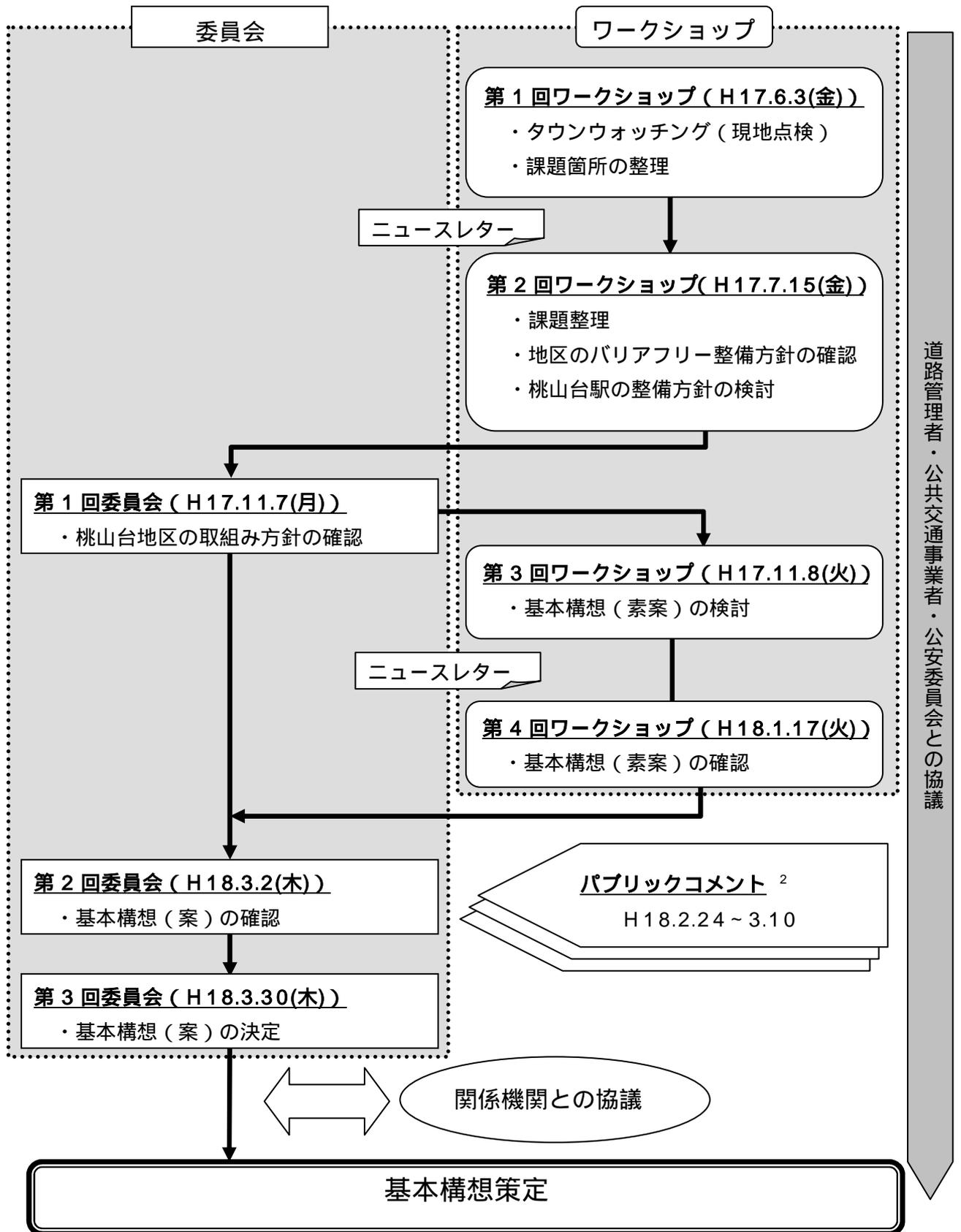


図2 基本構想策定の経緯

2) パブリックコメント

政策の立案や規制の設定等を行う際、案を公表し、この案に対して広く一般市民の皆さまから意見や情報を求め、それを考慮して意思決定を行う制度。

表 1 吹田市交通バリアフリー基本構想策定委員会 委員名簿（平成 18 年（2006 年）3 月現在）

	氏 名	役 職
委員長	新田 保次	大阪大学大学院 工学研究科 教授 (地球総合工学専攻 社会基盤工学コース 交通システム学研究室)
委員	岡田 明	大阪市立大学大学院 生活科学研究科 教授(人間工学)
"	斉藤 弥生	大阪大学大学院 人間科学研究科 助教授 (高齢社会研究)
"	永田 昌範	吹田市自治会連合協議会 会長
"	関 信行	吹田市高齢クラブ連合会 会長
"	田井中 力	吹田商工会議所 事務局長
"	松尾 亜里	男女共同参画推進員
"	北嶋 玉枝	社会福祉法人 吹田市社会福祉協議会
"	大江 卓司	バリアフリー吹田市民会議
"	金澤 穂子	バリアフリー吹田市民会議
"	比嘉 財定	バリアフリー吹田市民会議
"	廣瀬 弥生	介護又はボランティア経験のある公募市民
"	大仲 里美	子育て中の方又は子育ての経験のある公募市民
"	松場 圭一	国土交通省近畿運輸局 交通環境部 消費者行政課長
"	井出 仁雄	大阪府茨木土木事務所 建設課長
"	肥田 正和	大阪府吹田警察署 交通課長
"	隅野 洋治	大阪市交通局 建設技術本部 計画部 計画課長
"	林田 弘幸	北大阪急行電鉄株式会社 鉄道部 施設課長
"	神谷 昌平	阪急電鉄株式会社 都市交通事業本部 鉄道技術部 調査役
"	中村 智	西日本旅客鉄道株式会社 京都支社 総務企画課長
"	角 洋介	阪急バス株式会社 自動車事業部 管理課長
"	溝川 俊夫	大阪高速鉄道株式会社 運輸部次長
"	荒起 一夫	吹田市 助役
"	山中 久徳	吹田市 企画部 部長
"	福井 登志宏	吹田市 市民文化部 部長
"	木下 修二	吹田市 福祉保健部 部長
"	阪口 純一	吹田市 都市整備部 部長
"	安室 淳一	吹田市 建設緑化部 部長
オブザーバー	山下 明	大阪府 建築都市部 建築指導室 建築企画課 福祉タウン推進グループ 課長補佐
"	山本 幸久	豊中市 土木下水道部 土木下水道建設課 課長補佐

表 2 桃山台地区ワークショップアドバイザー（平成 18 年（2006 年）3 月現在）

	氏 名	役 職
アドバイザー	飯田 克弘	大阪大学大学院 工学研究科 助教授 (地球総合工学専攻 社会基盤工学コース 交通システム学研究室)

### 第1回ワークショップ

開催日時：平成17年(2005年)6月3日(金) 14:00～17:00

参加人数：101名(うち市民：59名)

概要：桃山台駅や道路の点検調査(タウンウォッチング)を行った後、調査で気づいた課題等についてのグループ討議(ワークショップ)を行いました。

特に、「桃山台駅」のバリアフリー化が早急に望まれていることが大変よく分かりました。



### 第2回ワークショップ

開催日時：平成17年(2005年)7月15日(金) 19:00～21:00

参加人数：68名(うち市民：37名)

概要：第1回ワークショップでの意見を基に、桃山台地区の課題整理、バリアフリー整備方針の確認を行ったあと、北大阪急行より桃山台駅の改修方針(案)が説明され、その整備方針についての検討を行いました。主な施設・主な経路への追加要望、桃山台駅の改修方針についてのご意見をたくさん頂きました。



### 第3回ワークショップ

開催日時：平成17年(2005年)11月8日(火) 19:00～21:00

参加人数：70名(うち市民：39名)

概要：桃山台地区基本構想(素案)として、桃山台地区の基本的な方針、主な施設・主な経路、重点整備地区の範囲等を検討しました。地区の一番の課題は、桃山台駅の課題や早急な整備が必要なことであり、それらの特徴とした基本構想をまとめることとなりました。



### 第4回ワークショップ

開催日時：平成18年(2006年)1月17日(火) 19:00～21:00

参加人数：58名(うち市民：35名)

概要：これまでのワークショップ等での意見を反映した桃山台地区基本構想(素案)について説明を行い、質疑応答を行いました。桃山台駅の早急な整備を望んでいること、基本構想策定後の事業実施計画作成時も、住民参加で進めてほしい等のご意見を頂きました。



**4回のワークショップを通じて、桃山台駅の早急な整備、具体的な整備方針についてのご意見を多く頂きました。**

図3 ワークショップ開催の経緯

## 2. タウンウォッチングでの意見

第1回ワークショップで行ったタウンウォッチングでの各班の意見まとめを下記に示します。



**<重要項目>**

- 上下移動が多いのに、階段しかない
- エレベーター・エスカレーターの早期設置に対する要望が多い
- 現在の昇降機は使いにくい
- 駅とバス乗り場への移動をしやすくしてほしい

**【バス乗り場までの経路】**

- 階段が急 (写真10)
- 階段が多い (写真5)
- 点字案内も書かれて案内が小さい

**【改札】**

- 広い改札口を駅員側につけてほしい (写真5)

**【トイレ】**

- トイレの入口にも案内が必要 (写真6)

① 梅田方面  
② 千里中央方面

**【券売機】**

- 車いすの方は手が届かない (写真)
- 車いす用の券売機がほしい
- 漢字表示が小さい
- 案内板がわかりにくい
- 表示を大きく、見やすくしてほしい

**【ホームまでの経路】**

- 階段は遠るのが大変 (写真7)
- 昇降機の回り回りに点字ブロックがあり、ごわい (写真8)

**【改札間までの経路】**

- スロープがきつい (写真2)
- リターンの場所が狭い
- 階段が多い (写真3)
- 車いす用インターホンの位置が高い (写真4)

**【ホーム】**

- アナウンスの音が聞こえないときがある
- 千里中央側の行き先表示板がないので、遅くから見えにくい
- 非常用押しボタンの位置が高い
- ホームの点字ブロックをもう少し内側にずらしてほしい (人が多いとき通りにくい) (写真9)

**<重要項目>**

- 音響信号機がない
- 車道と歩道の段差が大きい

**【交差点C】**

- 車道と歩道の段差が大きい (写真3)
- 点字ブロックの敷き方が正しくない (写真4)
- 音響信号機がない
- 押しボタンがない

**【交差点D】**

- 道路が狭く、車もよく通るため危険
- 車道と歩道の段差が大きい

**□側溝にフタがない (写真5)**

**□駅に階段が多く、坂道も多いので、休憩用ベンチを設置してほしい (写真2)**

**□地割れや車の跡で路面がたがたしている (写真1)**

**□砂利が多い (写真1)**

**<重要項目>**

- 階段が多い
- エレベーター・エスカレーター設置に対する要望が多い

**【東西連絡通路】**

- 駅から施設への案内がない
- 階段が多く、荷持ちきつい

**【階段昇降機】**

- 車いす用の昇降機は、はずかしくて利用しづらい (写真1)



**【ホームまでの経路】**

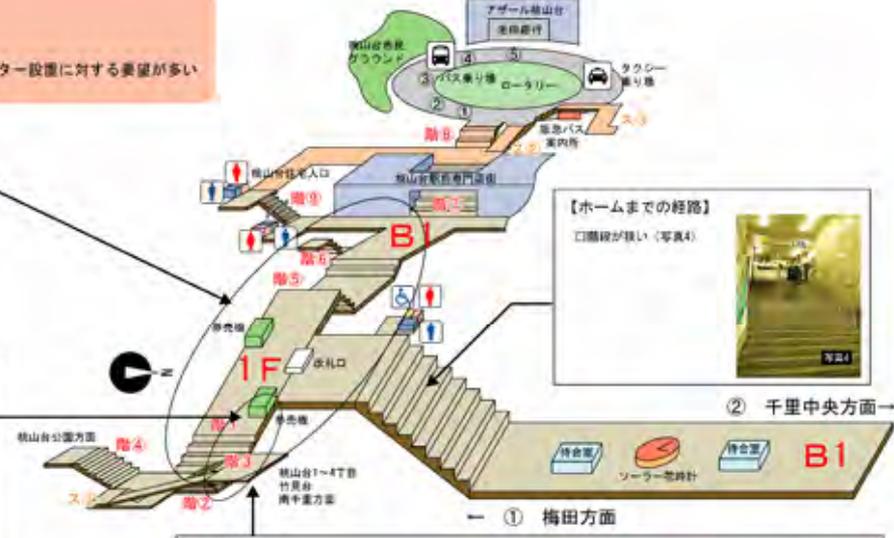
- 階段が多い (写真4)



**【案内】**

- 商店が駅前で案内が見にくい (写真2)
- 案内図の案内表示にミスがある
- 階段の数が傾斜しているため危険 (写真3)



**<重要項目>**

- 信号の青時間が短い
- 横断歩道・信号機がない
- 車道と歩道の段差が大きい

- 側溝にフラがない

- 舗装が腐んでいる箇所が多い
- 路面が凹凸である (写真1)
- 点字ブロックがない
- マンホールのフタで段差ができています
- 道路の傾斜が邪魔



- 舗装が腐んでいる箇所が多い
- 歩道の幅が狭い
- 放置自転車が多い
- 側溝にフラがない

**【交差点F】**

- 信号の青時間が短い (写真2)
- 信号機が壊れている
- 信号機に押しボタンがない
- 車道と歩道の段差が大きい



**【交差点E】**

- 横断歩道がない (写真3)



- 点字ブロックがない
- 入ローブがない

- 階段のすり止めが老朽化して滑りやすい (写真4)



**【交差点A】**

- 信号の青時間が短い
- 車道と歩道の段差が大きい
- 横切りが大きい危険



<重要項目>

- 階段が多い
- 券売機が利用しにくい

**【券売機】**

□券売機の料金表まで点字ブロックが誘導していない (写真1)

□色がわかりにくい



**【バス乗り場までの経路】**

□階段が多い (写真2)



② 千里中央方面一

← ① 梅田方面

<重要項目>

- 歩道が凸凹で歩きにくい箇所が多い
- 音響信号機がない
- 車道と歩道の段差が大きい

□点字ブロックがない

□側道にフタがない (写真7)

□歩道が空に傾いている

□踏込みみが伸びて歩道が狭くなっている



□駅へのスロープがあるが細く目立たない (写真8)



□切符売り場までの点字ブロックがない

□切符売り場に向かって歩道が傾いている

**【交差点A】**

- 信号の待時間がない
- 音響信号機がない
- 押しボタンがない
- 横断歩道の幅道が凹凸である
- 点字ブロックがない
- 横断歩道がない
- 車いすの待機する場所がない (写真9)
- 車道と歩道の段差が大きい (写真10)
- 踏込みが凹凸で歩きにくい (写真11)





□駅周辺と豊中市で点字ブロックが連続していない

□所有物の花壇が通行の邪魔になる (写真3)



□案内情報の位置が高く、見づらい (写真4)



□点字ブロックが階段へ誘導している (写真5)



□信号機の視認ボックスがあり、視界が悪い (写真6)

□歩道も狭く感じる

□信号の青時間がない



### 3. ワークショップ・パブリックコメント<sup>2</sup>での意見とその考え方

基本構想に幅広い意見を反映することを目的に、意見交換やタウンウォッチングを行う桃山台地区ワークショップを4回開催しました。

また、より多くの方から意見を頂くためのパブリックコメントを実施しました。

その主な意見とそれに対する考え方を次ページ以降に示します。

#### パブリックコメントの概要

- (1) 募集期間：平成18年(2006年)2月24日(金)～3月10日(金)
- (2) 募集方法：豊中市・吹田市のホームページや市報への掲載及び市役所の窓口等で基本構想(素案)を配付し、意見を募集
- (3) 受付方法：郵便、FAX、電子メールまたは持参
- (4) 応募結果：豊中市10通、吹田市6通、合計16通

---

2)パブリックコメント：P.参-2 参照

		意見	発言された場				回答・対応策		
基本構想について	記載内容	全体	・基本構想にワークショップ等で出た意見を検討課題として記載してほしい。					・本構想に基づき各事業者が事業を実施していきますので、決定事項を記載することを基本とします。ただし、参考資料としてこれまでの意見等を掲載し、今後の検討課題と位置づけます。 【p.参-5~8 2.タウンウォッチングでの意見】および【p.参-9~23 3.ワークショップ・パブリックコメントでの意見とその考え方】	
		整備案	・ワークショップで議論した駅舎の整備案は最終案でないため、構想に記載しない方がよい。					・ワークショップでの検討した1案としてイメージは記載することとし、表題を「ワークショップで検討された案の1つ」と修正、「注意：具体的な整備内容については、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。」という一文を追加しました。 【p.6-2 整備内容】	
			・桃山台橋北側に新改札を設置する案で、今後具体的な検討を進めるのか。						・具体的な内容については、公共交通特定事業計画の中で検討していきます。
		整備時期	・具体的なスケジュールを示してほしい。					・具体的には公共交通特定事業計画の中で検討を行いますが、できるだけ早い整備完了をめざしていきます。	
	具体的な整備案	全体		・桃山台の駅はもっと早期にバリアフリー化すべき駅である。					・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見を踏まえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。
				・駅舎だけ単独で検討するのではなく、周辺施設とのつながり等も十分検討してほしい。					
				・豊中市で計画されている府営住宅団地の大規模建替も含めて検討する必要がある。					
		桃山台橋北側に新駅舎を設置する案		・桃山台橋北側に整備する案に概ね了解。					
				・ホームが狭いため、階段とエスカレーターを縦列で設置すればどうか。					
				・既存の駅舎と新駅舎の連絡通路が必要ではないか。					
				・新駅舎から駅前広場までの安全な経路確保が重要である。					
				・新駅の改札設置に伴い、滞留スペースの確保が必要である。					
				・新駅舎への車の寄りつき箇所、それによる渋滞といったことを考える必要がある。					
		より北側に新駅舎を設置する案		・利用者の分散を図るためにも、もっと北側に新駅舎を整備したほうがよい。					
	現況の駅舎を改善する案		・現駅舎内の階段にエスカレーターを整備してほしい。						
		・駅務室をけずれば、スペースを確保出来るのではないか。							
整備時期		・早急に整備してほしい。					・具体的な事業実施時期につきましては、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。 ・ただし、これまでのワークショップや普段からのご意見の中で、早急な整備が望まれていることは十分承知しており、できるだけ早い整備を行うよう努力いたします。		
現況の課題	垂直移動	・階段が多く、垂直移動が大変。					・駅舎の整備方針につきましては、【p.6-1~3 (1) 駅舎(桃山台駅)】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでいただいたご意見を踏まえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。		
		・スロープが途中までのため、車いすでは利用できない。踊り場も狭い。							
		・エレベーターやエスカレーターがほしい。							
		・今の狭い構内にエスカレーターを作ると、よけいに人が溢れる。							
	個別施設	改札機	・幅広改札は、駅員に近い場所に設置してほしい。						
券売機		・券売機の蹴り込みが小さい。							
		・運賃表示の字が小さい。							
ホーム	・転落防止柵を設置してほしい。								

発言された場) ~ : 第1回~4回の各ワークショップでの発言された意見

				意見	発言された場	回答・対応策		
基本構想について	桃山台駅	現況の課題	個別施設	手すり	・階段以外にも手すりがほしい。(出来れば2段)		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎の整備方針につきましては、【p.6-1～3 (1) 駅舎(桃山台駅)】に記載しています。</li> <li>・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでいただいたご意見を踏まえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。</li> </ul>	
					・階段の手すりは両側がいい。広い階段は真ん中にも手すりがほしい。			
					・手すりの点字が無い箇所がある。			
				インターホン	・車いす用のインターホンが高い。位置が分かりにくい。			
					・改札口にベンチを置いてほしい。			
			その他	・飲料水自販機のボタン位置が高く利用できない。				
				・公衆電話の足元に電話帳を取り付けているため利用しにくい。				
			案内情報施設	音声案内	・アナウンスはあるが、周囲がうるさい時は聞き取りにくい。電光パネルでよくわかる。			
				案内設備	・トイレの入口にも案内板をつけてほしい。			
					・女性専用車の乗車口に点字案内がほしい。			
	・車いす用の入口の表示がない。							
	視覚障害者誘導用ブロック	・敷設位置に人や荷物があり、利用しにくい。 ・視覚障害者誘導用ブロックと同じ色の線があり紛らわしい。						
	その他	・お金の概算は検討しているのであれば教えてほしい。						
	主な施設・主な経路	記載内容	主な施設	全体	・今までのワークショップの意見が反映されていないように感じる。			<ul style="list-style-type: none"> <li>・概算事業費については今後具体的な検討を進める中で、お示ししたいと考えています。</li> <li>・本構想に基づき各事業者が事業を実施していきますので、決定事項を記載することを基本とします。ただし、参考資料としてこれまでの意見等を掲載し、今後の検討課題と位置づけます。【p.参-5～8 2.タウンウォッチングでの意見】および【p.参-9～23 3.ワークショップ・パブリックコメントでの意見とその考え方】</li> <li>・具体的な整備内容につきましては、道路特定事業計画の中で検討を行います。</li> </ul>
				追加	・桃山台スポーツグラウンドの駐車可能台数が少ない。			・市民の方のご要望や利用実態を踏まえて、施設管理者に要望していきます。
					・住民の利用が多い竹見公園を追加してほしい。			・主な施設に追加を行いました。 【p.5-1 5.1 主な施設】および【p.5-3 図5-1 桃山台地区特定経路路線図】
					・地区外、乳母車等の利用が多い幼稚園、保育園を追加してほしい。 (千里敬愛幼稚園、南千里保育園、市立南丘保育所)			・【p.5-1 5.1 主な施設】に示しております、主な施設の考え方から、主な施設への追加を行っておりません。
				・地区の特性であり、地区外からの利用がある医者村を追加してほしい。		・ただし、主な施設への追加は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。		
				個別の課題	・上野新田線は、歩行空間ネットワークではなく、特定経路にしてほしい。			・特定経路に変更を行いました。 【p.5-2 5.2 主な経路】および【p.5-3 図5-1 桃山台地区特定経路路線図】
					・竹見台専用2号線、新千里南町歩29号線の歩道橋にエレベーターを設置してほしい。			・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見を踏まえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
・新千里1号線は急勾配のため、休憩施設や滑り止めを設置してほしい。								
・新千里南町歩第29号線のつばき公園までは、急勾配のため、車いすでの移動は困難である。								
追加				・国道423号(新御堂筋)横側のバス停までの経路を追加してほしい。		・特定経路に追加を行いました。 【p.5-2 5.2 主な経路】および【p.5-3 図5-1 桃山台地区特定経路路線図】		
	・竹見台専用2号線、竹見台1号線を追加してほしい。(地域内のネットワーク)		・駅から竹見公園、竹見市民ホール等への経路として、主な経路に追加を行いました。 【p.5-2 5.2 主な経路】および【p.5-3 図5-1 桃山台地区特定経路路線図】					

発言された場) ~ : 第1回～4回の各ワークショップでの発言された意見

				意見				発言された場				回答・対応策					
基本構想について	主な施設・主な経路	記載内容	主な経路	追加	・竹見台専用3号線を追加してほしい。(地域内のネットワーク)								・この路線は途中より府営住宅の敷地内通路となっています。 ・道路ではない敷地内通路をバリアフリー経路に指定することで、将来、府営住宅の建替計画を検討する際に、敷地利用等に制約がかかることが懸念されること等から主な経路としての指定を見送っています。 ・なお、敷地内通路部分については大阪府において適正に維持管理を行うとのことです。				
					・竹見台1号線、桃山台4号線、桃山台6号線を追加してほしい。(医者村や保育園等への経路)								・竹見台1号線、桃山台4号線は、竹見台市民ホール、ライフ桃山台店等への経路として、追加しています。 【p.5-2 5.2 主な経路】および【p.5-3 図5-1 桃山台地区特定経路路線図】 ・医者村を主な施設に追加しなかったため、桃山台6号線は追加を行っておりません。				
					・桃山台専用4号線、桃山台専用5号線を追加してほしい。(ライフへの経路)								・桃山台専用5号線は、準特定経路として追加を行いました。 【p.5-2 5.2 主な経路】および【p.5-3 図5-1 桃山台地区特定経路路線図】 ・ライフ桃山台店への経路として桃山台4号線を指定しているため、桃山台専用4号線の追加は行っておりません。				
					・しいのき橋でつながれた商店会、ショッピングセンターの中の通路も重要な経路である。バス停からは階段しかない。								・施設内通路のため、基本構想内への記載は行いませんが、施設管理者へ要望してまいります。 ・しいのき橋につきましては、駅からの経路に含まれないため、主な経路への追加は行いませんが、地域のまちづくり事業等の中で検討を行います。				
					・竹見桃山線、二ノ切桃山台線を追加してほしい。(地域内のネットワーク)								・【p.5-2 5.2 主な経路】に示しております、各経路の位置づけから、主な経路への追加を行っておりません。 ・ただし、主な経路への追加は行いませんが、地域のまちづくりの中で検討すべき課題として認識しております。				
				・下記経路の追加が必要ではないか。 ・桃山公園の園路、府営団地内の道路を通る経路 ・竹見公園の東側の経路 ・二ノ切桃山台線 ・竹見桃山線													
				・駅と住宅を結ぶ経路は、主な経路と指定しなくても、優先的に対策をしてほしい。													
				・車の排気ガスが気になるため、できれば住宅内を通行したい。													
				・南千里地区との歩行者空間ネットワークをつなぐ必要がある。													
				その他								・現在南千里地区の基本構想案を作成していますが、両地区で府道豊中摂津線を特定経路に指定することによりネットワーク化が図れるものと考えています。					
		整備内容				・信号の設置の項目が抜けている。								・信号の設置につきましては、【p.6-8 (4) 交通安全特定事業】に記載しています。			
						・歩車分離の項目が抜けている。								・歩車分離につきましては、特定事業計画作成時に、検討を行います。			
						・溝蓋の整備の項目が抜けている。								・集水機能の低下等の理由から、基本的には溝蓋は設置しないこととしていますが、歩道幅員などの現場状況を踏まえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。			
		現況の課題		歩道	有効幅員	・歩道がない、狭い箇所がある。 ・街灯、植栽の枝等により狭くなっている箇所がある。								・歩道の整備方針につきましては、【p.6-4~7 (2) 歩道】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見を踏まえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。			
舗装	・木の根等により舗装が老朽化している箇所がある。 ・マンホールの箇所に段差ができていない箇所がある。																
勾配	・縦断勾配、横断勾配がきつい箇所がある。																
横断歩道等との切下部	・歩道と車道の段差が大きい。																

発言された場) ~ : 第1回~4回の各ワークショップでの発言された意見

				意見	発言された場				回答・対応策	
基本構想について	主な施設・主な経路	現況の課題	歩道	立体横断施設	・歩道橋の階段が急で老人にはきつい。 ・視覚障害者誘導用ブロックが無い。					・歩道の整備方針につきましては、【p.6-4～7 (2)歩道】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見を踏まえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
				排水施設等	・側溝のコンクリート壁が高さ(深さ)30cm程であり、危険。 ・側溝に蓋が無い、とぎれている箇所がある。 ・側溝に蓋もしくは白線を引いてほしい。					
				視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックが無い、連続していない箇所がある。 ・横断歩道にない。					
				横断防止柵等	・ガードレールが無い箇所がある。					
				照明施設	・夜間照明が必要。					
				案内設備	・公共施設への案内が無い。					
				その他	・縁石が危険な箇所がある。					
				バス車両およびバス停	・阪急バス。低床バスが走っているが利用しにくい(乗れない)。もっと使いやすい車両をつくってほしい。 ・路線の運営等についても、検討してほしい。 ・低床バスに対応していないバス停がある。					
	信号機	・桃山台橋の交差点、青信号時間が短い。 ・歩行者用押しボタン信号がほしい。 ・音響信号が無い。 ・下にも車が走っているため、車の流れがわかりにくい。					・交通安全特定事業(信号機等)の整備方針につきましては、【p.6-8 (4)交通安全特定事業】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見を踏まえ、交通安全特定事業計画の中で検討を行います。			
		西側駅前広場	歩道	・フラワーボックス、グラウンド表示、ポスト等が通行の邪魔になる。 ・阪急バス案内所横に駅へのスロープがあるが細く目立たない。						
			バス停	・バスの寄りつきが悪い箇所がある。 ・切符売り場までの視覚障害者誘導用ブロックが無い。 ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設されているところには、屋根が無い。 ・行き先案内、時刻表などが目の高さでないと見えにくい。 ・切符売り場側に向かって歩道が傾いている。					・桃山台1号線(駅前広場)の整備方針につきましては、【p.6-4 (2)歩道】および【p.6-5 d. 桃山台1号線(駅前広場)】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見を踏まえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。	
				ロータリー	・バス、タクシー、乗用車等でロータリーが混み合う。					
	その他			・バス停(発車所)横に自転車置き場を設置してほしい。						
	東側駅前広場			・植え込みレンガが傾斜し、つまづく危険性がある。 ・吹田市街地案内板について、竹見台公園横の竹見台4丁目に「府営千里竹見台住宅」の文字が脱落している。 ・駅前の渋滞を考えると、東側にもバス停を作ればどうか。					・具体的な整備内容につきましては、ワークショップでのご意見を踏まえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。	

発言された場) ~ : 第1回~4回の各ワークショップでの発言された意見

				意見				発言された場				回答・対応策						
基本構想について	施設	市民ホール		<ul style="list-style-type: none"> <li>・くつを履くためのいすがほしい。</li> <li>・トイレが狭すぎる。</li> </ul>										<ul style="list-style-type: none"> <li>・施設の整備方針につきましては、【p.6-9 (5)施設】に記載しています。</li> <li>・いただいたご意見については、バリアフリーの趣旨を踏まえ改善されるよう、各施設管理者に要望していきます。</li> </ul>				
		公園		<ul style="list-style-type: none"> <li>・公園の出入口が車いすでは入れない。</li> <li>・公園内に照明を設置してほしい。</li> <li>・園路の舗装（インターロッキング等）が必要である。</li> </ul>														
		駐車場		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駐車場出入口に表示が無い。</li> </ul>														
		駐輪場		<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎の改築にあわせて駐輪場の整備はされるのか？（豊中側）</li> <li>・駐輪場の出入口について、自転車と人との錯綜が危険である。</li> </ul>														
		記載内容		<ul style="list-style-type: none"> <li>・ソフト面については、ユニバーサルデザインまで広げた内容を記載できないか。</li> </ul>														<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊中市・吹田市は、これまでもユニバーサルデザインに基づいた検討を行っています。直接「ユニバーサルデザイン」という言葉はできませんが、「誰もが使いやすい」ことをめざしています。</li> </ul>
	ソフト施策	現況の課題	歩道上の占有物		<ul style="list-style-type: none"> <li>・路上駐車（荷下ろし車含む）、路上バイク、迷惑駐輪、看板、商品のはみ出し陳列等がある。</li> <li>・看板等が倒れている箇所がある。</li> </ul>										<ul style="list-style-type: none"> <li>・ソフト施策の考え方につきましては、【p.6-10 (7)ソフト施策】に記載しています。</li> <li>・具体的な内容につきましては、ワークショップでのご意見を踏まえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。</li> </ul>			
			その他		<ul style="list-style-type: none"> <li>・電柱のポスターが目障りである。</li> <li>・たばこの吸い殻が多い。</li> </ul>													
					<ul style="list-style-type: none"> <li>・本ワークショップで終わりとのことだが、今後、市民が確認する場は無いのか。</li> <li>・今後、基本構想に対しての意見を言う場があるのか？素案が決定した段階でこれまでの意見が入っているかどうかチェックすることが必要である。</li> <li>・事業実施計画に対して意見がもらえるのか？</li> <li>・桃山台駅の整備進捗状況の説明はあるのか？</li> <li>・桃山台駅についても、事業実施計画検討時に住民の意見を聞く場を設けるのか？</li> <li>・詳細な検討を進める際は、こういったワークショップ形式も重要だが、もう少し少人数で検討する場を設けてもいいのではないか。</li> <li>・府の住宅公社も、ワークショップに参加してほしい。</li> <li>・詳細な検討を進める際は、こういったワークショップ形式も重要だが、もう少し少人数で検討する場を設けてもいいのではないか。</li> </ul>													
	今後の進め方												<ul style="list-style-type: none"> <li>・今後のワークショップ開催時の参考とさせていただきます。</li> </ul>					

発言された場) ~ : 第1回~4回の各ワークショップでの発言された意見

パブリックコメントでの意見一覧

パブリックコメントでは、下記の 16 通の意見を頂きました。

	意見
1	<p>桃山台駅のバリアフリー化の記事を読んでがっかりしました。</p> <p>平成22年度実施目標だなんて・・・まだかまだかと日々待っているのに。</p> <p>一日も早いバリアフリー化を利用者は望んでいるはずです。</p> <p>ベビーカーを担いで赤ちゃんを抱き、荷物を持つての移動がどんなに大変か。。。実際しよっちゅう利用する者にしかわからないことだと思います。</p> <p>子育て世代がどれほど多く利用しています。</p> <p>同じように高齢の方、からだのご不自由な方、もたくさんおられます。</p> <p>どうぞ、計画案も十分考慮する時間は必要かと思いますが、平成22年度などはどう考えても遅すぎます。大事な市民税、もっと有効に活用してください。</p>
2	<p>桃山台駅について</p> <p>北側に出入口(改札口)を設置してほしい。明らかに北方向からの利用客が多いと思われる。電車自体もラッシュ時の混雑がひどく、北側に改札があれば混雑緩和になる。また、駅の北側は東西の土地が高い位置にあり、歩道橋とエレベーターで結ぶことでバリアフリーの面でも大変いいと思う。現在の状況は、利用者より駅周辺の商店等の利害を考慮していると思えない。</p>
3	<p>いつも、地域の活性化にご尽力戴きましてありがとうございます。</p> <p>吹田市の市報で常々思っていたことが載っていましたのでご意見させていただきます。</p> <p>私は梅田や難波に行きますので桃山台の駅をよく利用します。</p> <p>しかし、PCなど重い荷物を持ったり、海外へ行くスーツケースを運んだりする時はJRの吹田駅を使用します。</p> <p>何故なら桃山台駅では、エレベーターがないため負担にならないようについているキャリヤーを、わざわざ持ち上げて、階段を上り下りしないといけないからです。</p> <p>子供が小さかった時はベビーカーを持ち、子供を抱き、荷物を持つ、というひどい状態でした。今も変わっておりませんが。</p> <p>現在、桃山台の駅では、車いすの方は駅員さんに頼んで移動をしています。</p> <p>駅員さんも大変ですが、頼む方もこれじゃ嫌だと思います。</p> <p>それに手伝い報酬も出てるそうですね。</p> <p>エレベーターがあれば、車いすの方も、駅員さんが来るまで待つ必要がないし、第一便利だと思います。</p> <p>東京の駅では、上りと下りのエスカレーター、階段と3等分されています。</p> <p>母も駅の階段を降りている時に、足をすべらして怪我をしましたので、下りのエスカレーターも必要だと思っています。</p> <p>エレベーターももちろん必要ですが、是非、上り下りのエスカレーターもつけて下さい。</p> <p>こういう優しさがあってこそ文化都市だと思います。</p> <p>お年寄りだけでなく、大きな荷物を持った外人の人も、優しく受け入れる吹田市になって欲しいと思います。</p>

	意見
4	<p>資料をお送りいただきありがとうございました。</p> <p>千里中央側にも改札口が出来て、エレベーターやエスカレーターが設置されることは住民の長年の切実な要望でした。実現の運びとなりとてもうれしく思っています。</p> <p>ところで、豊中側の駅の出入口について、国道423号との関係や府道豊中摂津線との関係を基本構想に加えないと不完全なものではないでしょうか。</p> <p>豊中市でもワークショップを独自にもうけて住民の意見を聞いて早急に具体案をまとめるべきではないでしょうか。</p> <p>吹田市側は駅周辺についても相当こまかくまとめられています。</p> <p>豊中市はこれまでも消極的で、吹田市にぶらさがっているだけという印象をもっています。</p>
5	<p>第6章－6．1 事業内容とスケジュール（1）駅舎（桃山台駅）の項の内、駅の出入口の項目の内容についての意見。</p> <p>ワークショップでも繰り返し指摘されてきたように、バリアフリーを考える前提として、乗降客数に比較し、改札への出入口が一か所という問題の改善があると思います。問題はその内容の検討です。</p> <p>「駅前広場や周辺施設との連続性」は当然重要ですが、周辺住民の立場（桃山台地区よりもっと広域的な）からしますと、上新田地区や新千里南町地区の住民は「ホーム北側への駅出入口」を切望しています。</p> <p>他の箇所でのその主旨の記述がありますが、付け足し的な印象です。「効率的かつ効果的な出入口の設置箇所」は、「駅利用者の動線」にも配慮した」検討が必要だと思いますので、その主旨も加えていただきたく要望します。</p> <p>「駅前広場や周辺施設との連続性および駅利用者の動線等に配慮した、効率的かつ効果的な出入口の設置箇所の検討」とする。</p>
6	<p>手すり取付お願い</p> <p>竹見台から陸橋より桃山台駅に行く時、下りの階段が広く、中に手すり取付くださるようお願いします。</p> <p>11月より階段の所で3人オドリ場でのびている人あり</p>
7	<p>エスカレーター1基設置とあるが、エスカレーター設置の場合「上り」だけ作ればよいように考えられがちであるが、年寄りや足の不自由なものにとって下りが一番危険であり、「上り」以上に必要なのは「下り」エスカレーターである。</p> <p>設置の場合、「下り」を無視しないように（いざとなった場合、「上り」は手すりにつかまり体重を持ち上げながら安全に上ることができるが、「下り」階段は一步誤れば大きな危険に襲われる。）</p> <p>エスカレーター検討の際は「下り」を忘れないように。場合によっては上下切替えボタンの装備もやむを得ない。</p>

	意見
8	<p>桃山台地区交通バリアフリー基本構想案etcいずれの地区でも一緒ですが、設備を施工した後の使い勝手が一番大切な事です。</p> <p>私は地下鉄江坂駅南西階段裏に新たに設置されたエレベーターを使って大変障害者としてうれしく思っておる車いす通勤者ですが、歩道に一時、かなりの量の飲食店・不動産屋の看板が乱立し、一列通勤しかできませんでした。エレベーター入口に到着するまで長い間待たなければなりません。最近、職員の方が立看板撤去要請をされているのを見かけますが、翌日には、また逆戻りです。どうして自転車は通告の上、強制撤去するのに看板の常習者は強制撤去できないのでしょうか。（どちらも個人所有物ですが）自転車は北朝鮮に売却できるが、看板はできないからですか。一時撤去した看板所有者は他の店が出すと必ず再度設置することになります。看板が一つも置いていなければ、最初に置く者はちゅうちょするはずです。悪質不動産業者には強い態度で接すれば問題なくなり、街はすっきりいたします。『くさったリンゴが一個あれば箱ごと腐ってしまいます。』</p> <p>また、桃山台地区交通バリアフリー基本構想素案についてですが、</p> <p>「歩道の有効幅員を確保」とあるが、いくら広くしても、視覚障害者誘導用ブロック等の上に物が置かれれば、幅員を確保した意味がなくなります。</p> <p>「主な経路に含まれる歩道橋に、駅の出入口や駅前広場などの動線に配慮したエレベーターの設置を検討」とありますが、（ここに物が置かれないのは）この出入口に物が置かれるのは、目立つからです。</p> <p>「啓発活動を強化するなどの歩道上の迷惑駐輪対策や、交差点・横断歩道上の違法駐車対策を推進」とあるが、駐輪だけではない。夕方夜間にかけて看板だらけでは、いくら良いものを設置しても障害者には役立たないです。</p>
9	<p>3.4 表3-1(1)</p> <p>地区内の問題点</p> <p>桃山台駅の階段の写真2枚</p> <p>西側駅前広場 バス停の写真1枚</p> <p>は、一日のうちの最も人の少ない時間に撮影されたもので、実態の理解を妨げるものである。</p>
10	<p>2.1(3) 課題要件</p> <p>2行目 ホームのエレベーターが無い の次に以下を挿入する。</p> <p>「特に朝・夕のラッシュ時には、1箇所しかない改札からホームにいたる階段に上がり下りの通勤客が溢れ、極めて危険な状態になる」</p> <p>追加の理由：困っている実情が伝わらない。また、ラッシュ時には、身体障害者・妊婦・荷物の多い人などの利用は困難をきわめることを率直に表現していただきたい。</p>

	意見
11	<p>第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール</p> <p>駅利用者の利便性の向上のためには、新たに桃山台駅のホームのできるだけ北端に新駅舎および改札口を設け、エレベーター等を設置する案も是非ご検討をお願いします。</p> <p>ホームの北端近辺に改札口ができれば、桃山台駅の北側周辺住民の利便性は飛躍的に向上し、また地形的にもバリアフリー化の目的に適していると思います。このことは、桃山台駅の北側周辺住民（特に高齢者や障害者にとって、坂道の上下りにかなり辛いものがあります）が、長年切望し、期待していたことで、この機会に是非実現に向けてご検討していただきますようお願いいたします。</p>
12	<p>第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール</p> <p>桃山台駅利用者の利便性の向上のためには、新たにホームのできる限り北の端に改札口を設け、高齢者および身体障害者等介護者用エレベーター等を設置することも是非ご検討を宜しくお願い致します。</p> <p>ホームのできる限り北の端に改札口を設けることにより、桃山台駅の北側周辺利用者の利便性は向上し、またエレベーター等を設置することにより周辺にお住まいの高齢者および身体障害者等の利用者にとっても利便性は向上すると考えます。</p> <p>特に、現在の駅では坂道や駅改札口までの階段の上下りは、高齢者にとって相当な負担となっておりますので、この機会に是非ホームのできる限り北の端に改札口およびエレベーター等の設置が実現しますようご検討宜しくお願い致します。</p>
13	<p>6.1(1) 整備内容</p> <p>表現が抽象的であり、もう少し具体的に表現願いたい。私の意見であります。以下1～5の基本計画を冒頭に記述されたい。</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. 桃山台橋の北側歩道を拡幅し、これから駅ホームに通じる、改札、歩道、階段、<u>エスカレーター</u>、エレベーターを設置する。</li> <li>2. 前項の工事を完成し、使用開始後、現在の駅舎を改造する。この際、新御堂筋の側道（国道423号側道）の地下を掘削することを含め、階段を拡張してエスカレーターを設置する。</li> <li>3. 駅舎の改造に当たっては、将来のC-20住宅の建替え計画との整合性への配慮を行う。</li> <li>4. 別途駅ホームの中央北側部分に新御堂筋およびその側道を東西に跨ぐ歩道橋を作り、できればこれを1項の新改札、歩道と連結させる。</li> <li>5. 1項に関連して拡幅を大きく駅ホームを覆う形で行い、バス、タクシーなどの交通機関の活用、駐輪場の設置の是非について検討を行う。</li> </ol>

	意見
14	<p>1. 高齢者、軽度障害者、幼児同伴者にとり、上りより下り階段での転倒がより不安であります。追い抜け不要の下りエスカレーターをバス停より駅ホームに設置してほしい。新改札への2度の横断歩道はできるだけ使いたくない。</p> <p>2. 吹田市桃山台スポーツ広場へ高齢者は階段、坂道共に使用出来がたい。子供と共に入るにはスロープを考慮してほしい</p> <p>3. 駐輪場対策として電動レンタサイクルを考えてほしい。</p> <p>北大阪急行林田課長あてに大阪大学大学院工学研究科ビジネスエンジニアリング専攻助教授松村暢彦先生が2003年、北千里にて3ヶ月実験された報告書をお渡ししました。</p>
15	<p>新設改札口を最も北側に設け、豊中市側にもバスターミナルを作る案</p> <p>1. 現在のバス停留所「上新田住宅前」を「桃山台北口」と改めて、上新田西の空き地と天竺川（地図の斜線部分）を利用して、現在の桃山台から来るバスの入り口と南町3丁目から来るバスがUターンできるスペースを作る。駅から来たバスと南町から来たバスの乗り場が混同しないように工夫が必要。</p> <p>2. 新設のバス停から、新設の改札口までバリアフリーの新しい歩道を設ける。そのために、現在「財団法人大阪府タウン管理財団」が所有する緑地（地図の斜線部分）を譲り受ける。</p> <p>3. 豊中市と吹田市の境界部分より斜めに（駅のプラットホームを少し延長しても良い）新駅舎に水平の歩道橋を作って、車道を越えるようにする。新駅舎にはエレベーターとエスカレーターを新設する。</p> <p>4. 新設の歩道の下に、新たな自転車置き場や高速バスの乗り場を新設する。</p> <p>上記の案の必要性とメリット</p> <p>1. 先に作成された、吹田市と豊中市の基本構想（素案）での新駅舎案（桃山台橋に接続する構想）では、現在の桃山台駅のバスターミナルとの接続も、工事も大変難しいと考えられる。また桃山台橋に駅舎を接続すると振動が伝わる可能性もある。</p> <p>2. 上記の案は、工事もやり易く、建設費も安く出来る。</p> <p>3. 「桃山台北口」のバス停を設けることにより、豊中方面から来るバスの乗客は現在の桃山台駅に行く時間が短縮される。新千里南町や上新田の住民にとって便利になることは言うまでもない。</p> <p>4. 「桃山台北口」のバス停での乗降客の増加は、現在の桃山台駅の混雑緩和になるだけでなく、南町3丁目の商店街の活況につながる。</p> <p>5. 現在、南町3丁目のC団地の建替えが行われているので、阪急不動産や奥村組に協力を申し入れてはどうか。</p> <p>上記の案は、吹田市側の状況がわからないので、まったく考慮しておりません。豊中市は今回の計画では今のところ費用を負担しないと聞いていますが、上記の案のために相応のご負担をお願いしたいと思えます。</p> <p>添付：地図 一枚</p>

	意見
16	<p>ラッシュ時の人災事故や高齢者、ベビーカー利用者を考えて、又、西側にバス、タクシーターミナルが集中していることを考慮して以下意見を申し述べます。</p> <p>駅とバスターミナルが吹田側にあり豊中市側にも多くの利用者とバスからの乗り継ぎ利用者も吹田市側より多いことも考え駅の西側の混雑緩和のためにも、豊中市側からも積極的に、このバリアフリー対策は急務として北急に意見具申願います。</p> <p>1) 桃山台駅の屋上となっている現桃山台橋を北へ60mほど拡幅工事をし、この拡幅スペースには吹田市域へのバスターミナルを新設する(北西にある駐輪場は工事で撤去する)</p> <p>* (これは駅西側のみにバス、タクシーターミナルがあるため、交通混雑の要因となっています)</p> <p>この拡幅した屋上から階下の現ホームへ改札口、エスカレーター、エレベーターを新設する(現花時計の北側あたりへ)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・この工事は南北に長い北側にも現改札口を通らず利用者はホーム北側で列車待ちすることが出来、ラッシュ時は狭いホームの大変な混雑緩和となり利用者全般に効果が多い。</li> <li>・現改札口からホームへの階段は難工事のためその拡幅には限度があり、上下エスカレーター設置は至難は必至と思われるので桃山台橋北側の拡幅工事を先ず着工してほしい。</li> </ul> <p>2) 次に豊中市側のバリアフリー対策として駅ホーム中央北側部分に新御堂筋と側道を東西に跨ぐ歩道橋を作り1)でいうホームのエスカレーター、エレベーター、改札口に連結する工事をぜひお願いしたい。</p> <p>3) 現西側のバスターミナルへの一番西側にある長い階段は荷物をもつ高齢者、ベビーカー利用者には大変酷な状況がよく見られるし巾もあるので上下エスカレーターを設置されたい。</p> <p>乗降客には周辺の店舗が視野を妨げているので業者にも協力方依頼して整備をしないとラッシュどきはころぶ利用者もよく見かける</p> <p>事故が起こらぬようエスカレーター工事をぜひ望みます。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
	<p>[ 上記の早期着工の必要性 ]</p> <p>[ 駅利用の豊中市側住民の不満の増幅 ]</p> <p>豊中市域にある北急緑地公園駅はバスターミナルもないが、整備近代化されて久しいが、吹田市域に駅とバスターミナルの集客が多い桃山台駅は今迄多々要望を受けながらバリアフリー化などの近代化が未だに着工されず豊中市民の不満は増える一方です。</p> <p>北急へのアピールを望みます。</p>

パブリックコメントでの意見とその対応

章	項目		頁	意見	基本構想における取り扱い	
	全 体			<ul style="list-style-type: none"> <li>・お年寄りだけでなく、大きな荷物をもった外国人の人も、優しく受け入れる吹田市になってほしい。</li> <li>・豊中市でも独自にワークショップを開催して、早急に具体案をまとめてほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・豊中市・吹田市では、「だれもが気軽に出かけられるまちづくり」を基本理念もしくは基本方針として、バリアフリー化整備に取り組んでいます。高齢者や身体障害者だけでなく、大きな荷物を持った方、外国人、その他あらゆる人を対象としています。 【p.4-1 4.1基本理念】</li> <li>・本基本構想策定にあたっては豊中市・吹田市で協働して取り組み、ワークショップも協働で開催しました。今後の具体案の検討に際しても関係者が協力し、進めてまいります。</li> </ul>	
第2章 重点整備地区	2.1 選定理由	(3) 課題要件	p.2-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「特に朝・夕のラッシュ時には、1箇所しかない改札からホームにいたる階段に上り下りの通勤客が溢れ、極めて危険な状態になる」を追加してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区内の問題点「桃山台駅」にご指摘の「改札口が一つであるため、ラッシュ時には、改札階からホームまでの階段に通勤・通学客が溢れ、とても危険な状態となっています。」という一文を追加しました。 【p.3-8 表3-1(1)地区内の問題点】</li> </ul>	
第3章 地区の概要	3.4 地区内の問題点	表3-1(1) 地区内の問題点	p.3-8	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「桃山台駅の階段の写真2枚」「西側駅前広場のバス停の写真1枚」は、一日のうち、最も利用者の少ない時間に撮影されたもので、実態の理解を妨げるものと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の写真について、朝のラッシュ時の写真を加えました。 【p.3-8 表3-1(1)地区内の問題点】</li> </ul>	
第6章 バリアフリー化事業のスケジュール	6.1 事業内容とスケジュール	(1) 駅舎 (桃山台駅)	整備内容	p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「効率的かつ効果的な出入口の設置箇所」は、「駅利用者の動線」にも配慮すべきである。よって、「駅前広場や周辺施設との連続性および駅利用者の動線等に配慮した、効率的かつ効果的な出入口の設置箇所の検討」と修正してほしい。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ご指摘の箇所に、「および駅利用者の動線等に配慮した」という一文を追加しました。 【p.6-1 (1)駅舎(桃山台駅)】</li> </ul>
				p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーターがあれば、車いすの方や、乳母車をおしている方、重い荷物を持っている方にとって、とても便利になると思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・【p.6-2 整備内容】に記載のとおりエレベーターを最優先に設置します。</li> </ul>
				p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エスカレーター1基とあるが、足腰の弱った方には、上りだけでなく、下りエスカレーターも必要。</li> <li>・場合によっては、上下切り替えボタンの設置もやむを得ないと思う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的な整備内容につきましては、いただいたご意見を踏まえ、公共交通特定事業計画の中で検討を行います。</li> </ul>

章	項目		頁	意見	基本構想における取り扱い	
第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール	6.1 事業内容とスケジュール	(1) 駅舎 (桃山台駅)	整備内容	p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・表現が抽象的、もっと具体的に整備内容を記載してほしい。下記1～5の基本計画を記述してほしい。</li> <li>1. 桃山台橋の北側歩道を拡幅し、駅ホームに通じる改札、歩道、階段、エスカレーター、エレベーターを設置する。</li> <li>2. 前項の工事を完成し、使用開始後、現在の駅舎を改造する。この際、新御堂筋の側道(国道423号側道)の地下を掘削することを含め、階段を拡張してエスカレーターを設置する。</li> <li>3. 駅舎の改造に当たっては、将来のC-20住宅の建替計画との整合性への配慮を行う。</li> <li>4. 別途駅ホームの中央北側部分に新御堂筋およびその側道を東西に跨ぐ歩道橋を作り、できればこれを1項の新改札、歩道と連結させる。</li> <li>5. 1項に関連して拡幅を大きく駅ホームを覆う形で行い、バス、タクシー等の交通機関の活用、駐輪場の設置の是非について検討を行う。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的な整備内容につきましては、いただいたご意見を踏まえ、公共交通特定事業計画および道路特定事業計画等の中で検討を行います。</li> </ul>
				p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>1. 桃山台駅の屋上となっている現桃山台橋を北へ60mほど拡幅工事をし、この拡幅スペースには吹田市域へのバスターミナルを新設する(北西にある駐輪場は撤去)。この拡幅した屋上から階下の現ホームへ改札口、エスカレーター、エレベーターを新設する(現花時計の北側あたり)。この工事は現改札口を通らずホーム北側で列車待ちすることができ、ラッシュ時はホームの混雑緩和となり利用者全般に効果が多い。現改札口からホームへの階段は難工事のためその拡幅には限度があり、上下エスカレーター設置は困難と思われるので桃山台橋北側の拡幅工事を先ず着工してほしい。</li> <li>2. 豊中市側のバリアフリー対策として駅ホーム中央北側部分に新御堂筋と側道を東西に跨ぐ歩道橋を作り1)でいうホームのエスカレーター、エレベーター、改札口に連結する。</li> <li>3. 現西側のバスターミナルへの一番西側にある長い階段へ上下エスカレーターを設置してほしい。豊中市域にある北急緑地公園駅はバスターミナルもないが、整備近代化されて久しいが、吹田市域に駅とバスターミナルの集客が多い桃山台駅は今迄多々要望を受けながらバリアフリー化等の近代化が未だに着工されず豊中市民の不満は募る一方です。北急へのアピールを望みます。</li> </ul>	
				p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>・もっと北側に新駅舎および改札口を設け、エレベーターを設置してほしい。</li> </ul>	
				p.6-1	<ul style="list-style-type: none"> <li>北側に新改札口を設け、豊中市側にもバスターミナルをつくる。</li> <li>1. 上新田西の空き地と天竺川を利用して桃山台から来るバスの入り口と南町3丁目からくるバスがUターンできるスペースを作る。</li> <li>2. 新設のバス停から新設の改札口までバリアフリーの新しい歩道を設ける。</li> <li>3. 市境界より斜めに新駅舎に水平の歩道橋を作って、車道を越えるようにする。新駅舎にはエレベーターとエスカレーターを新設する。</li> <li>4. 新設の歩道の下に新たな自転車置き場や高速バスの乗り場を新設する。</li> </ul> <p>上記の案は吹田市側の状況がわからないので考慮していない。 上記案のため、豊中市に相応のご負担をお願いしたい。</p>	
				整備時期	p.6-1	

章	項目		頁	意見	基本構想における取り扱い
第6章 バリアフリー化事業の内容とスケジュール	(2) 歩道	e. 竹見桃山専用1号線	p.6-6	・歩道橋の階段の幅が広いので、真ん中に手すりを付けてほしい。	・階段下側部分には手すりが設置されていないため、階段上段部分に合わせて両側に手すりを早急に設置する予定です。
	(5) 施設	b. 公共施設等の出入口	p.6-9	・駅前広場からホームへの下りエスカレーターを設置してほしい。新改札への二度の横断歩道はできるだけ使いたくない。 ・吹田市桃山台スポーツ広場へ高齢者は階段、坂道共に移動しにくい。子供と共に入るにはスロープを考慮してほしい。	・駅舎と駅前広場の歩行者動線の整備については【p.6-9 (6)その他】に記載しています。 ・施設の整備方針につきましては、【p.6-9 (5)施設】に記載しています。 ・いただいたご意見については、バリアフリーの趣旨を踏まえ改善されるよう、各施設管理者に要望していきます。
	(6) その他	-	p.6-9	・豊中市側の駅の出入口と国道423号、府道豊中摂津線との関係についても記載してほしい。	・駅舎とバス乗り場の歩行者動線の整備については【p.6-9 (6)その他】に記載しています。 ・具体的な整備内容につきましては、いただいたご意見を踏まえ、道路特定事業計画の中で検討を行います。
	(7) ソフト施策	広報・啓発の推進	p.6-10	・ハード整備した後の、ソフト対策も重要と思う。 ソフト対策で、迷惑駐輪・違法駐車対策だけでなく、はみだし看板等の対策も重要と思う。 視覚障害者誘導用ブロックの上には、荷物を置かれないような対策が必要と思う。	・ソフト施策の考え方につきましては、【p.6-10 (7)ソフト施策】に記載しています。 ・いただいたご意見を踏まえ、【p.6-4 1)特定経路】および【p.6-7 2)歩行空間ネットワーク、準特定経路】の障害物等の撤去・規制の項目に、看板等の不法占有物対策を加えました。
		その他	p.6-10	・駐輪場対策として電動レンタサイクルを考えてほしい。 大阪大学が、2003年北千里にて3ヶ月実験された報告書を、北大阪急行に渡しました。	・桃山台駅周辺の自転車放置禁止区域内に放置されている自転車や原動機付自転車については撤去等を行い、駅周辺にある自転車駐車場への誘導を図っています。 ・吹田市では現在、江坂、豊津、山田の3駅にある自転車駐車場でレンタサイクル事業を行っており、今後は、リサイクル自転車を活用して、市内各駅に順次拡大していく予定です。電動レンタサイクルの実施については課題も多く、現在のところ実施する予定はありません。