

1. これまでの経過と今後の進め方

(1) 交通バリアフリー基本構想について

① 基本構想策定の経過

豊中市では、平成13年度から、だれもが安全で便利に移動できるように、駅を中心とした地区において、交通バリアフリー基本構想の策定に取り組んできました。そして、平成17年3月には「岡町駅地区交通バリアフリー基本構想」を策定しました。

今後、この基本構想に基づき、具体的な整備計画（道路特定事業計画）をたて、平成22年度完成を目標に事業を進めていきます。

*岡町駅地区交通バリアフリー基本構想は多くの市民の方々のご協力で策定しました。



交通バリアフリーワークショップ
(市民が集まってバリアフリー化について意見交換しました。)



豊中市交通バリアフリー基本構想検討委員会
(学識者、市民代表、事業者等の委員が集まり基本構想について審議しました。)

② 基本構想の内容

基本構想の中では「岡町の道路を考えるワークショップ」で対象とする岡町熊野田線と、中桜塚第11号線を、特定経路（駅と高齢者や身体障害者等がよく利用する施設を結ぶ主要な経路）として位置づけ、下記のような事業を予定しています。

*基本構想より抜粋

[岡町熊野田線]

- ・アーケードのない区間については、歩車共存道路として、自動車の速度を抑制し、歩行者の安全な通行が確保できるよう、歩行空間の改善を検討します。
- ・駅から市役所まで、視覚障害者を適切に誘導できる方策について検討します。

[中桜塚第11号線]

- ・歩道の拡幅、段差・凹凸・急勾配の解消等の歩道改良を行います。



(2) 岡町の道路を考えるワークショップについて

① ワークショップの内容・目的

討議内容：岡町熊野田線・中桜塚第11号線のバリアフリー化整備のあり方

目的：当該道路に対する意見を幅広く収集し、バリアフリー化整備を検討する際の判断材料とする。各関係者が、互いの意見や考え方を把握しながら自由に意見交換を行う場とする。

② 今後のスケジュール（予定は変更することがあります）

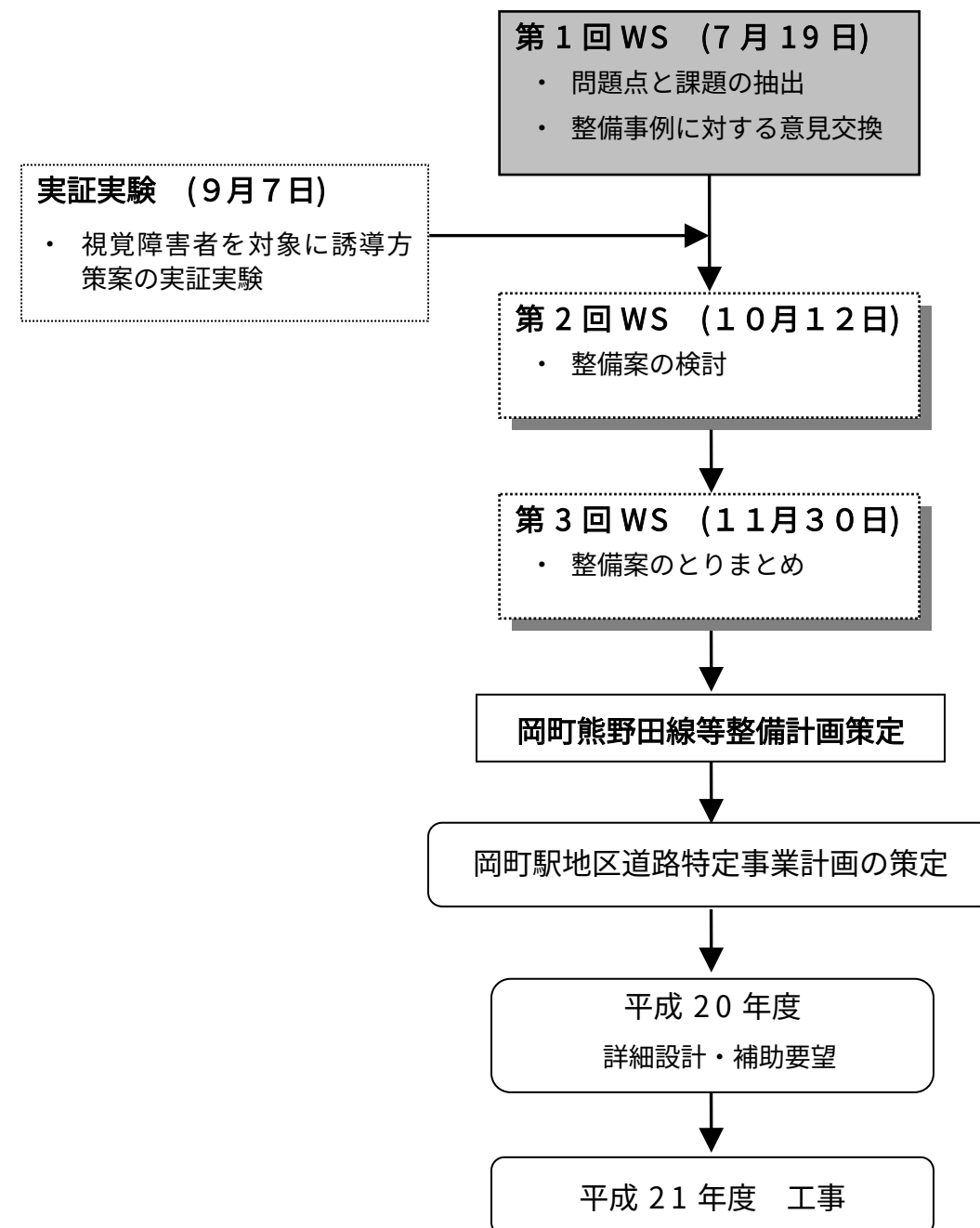


図1. ワークショップと今後の進め方

基本構想検討時のワークショップで出された主な意見

岡町熊野田線

アーケードのない区間

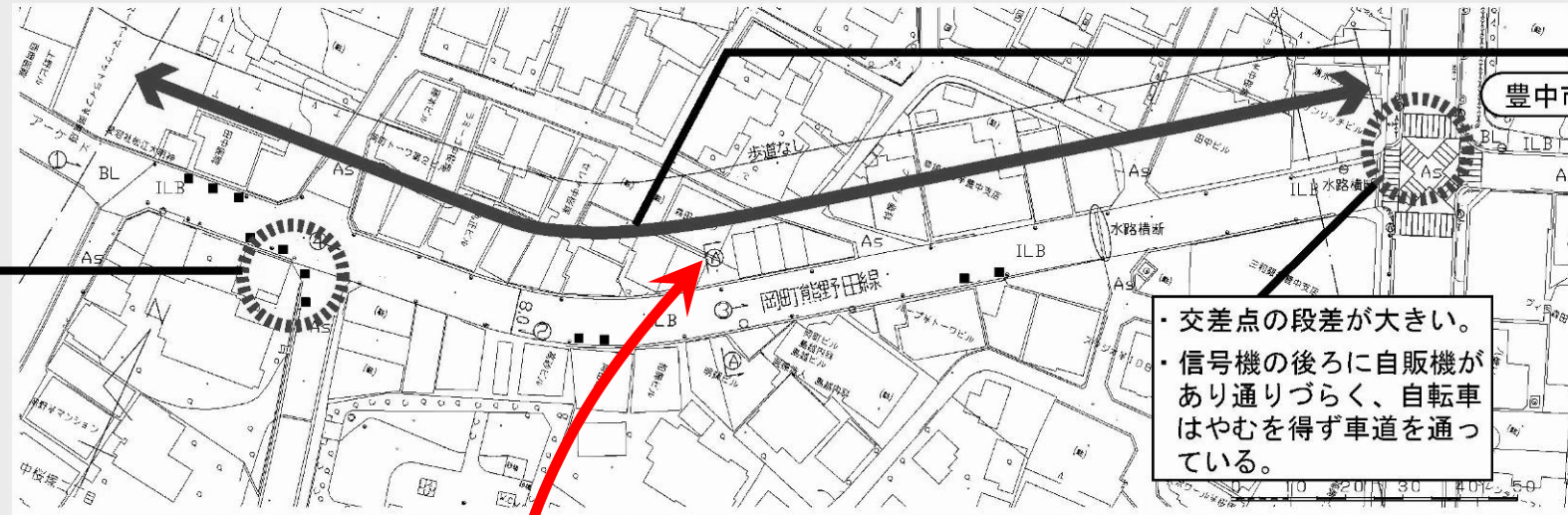


- ・フラワーポットの前に車を停めるので人が通りにくい。

アーケード区間



- ・商品、看板、のぼりがはみ出して歩道が狭くなっている。



- ・交差点の段差が大きい。
- ・信号機の後ろに自販機があり通りづらく、自転車はやむを得ず車道を通っている。



- ・道路の中央付近まで商店の看板、自転車やバイク等が置かれていて通行の邪魔で危険である。



- ・商店街の舗装の模様がガタついて通行しづらい。
- ・滑りやすい。



- ・マンホールのふたがでっばっていて危険である。



- ・店の前に駐輪があるので通りにくい。
- ・自転車が後ろから走り抜けるのに注意が必要である。

いずれの区間においても視覚障害者誘導方策が実施されていない。

中桜塚第11号線



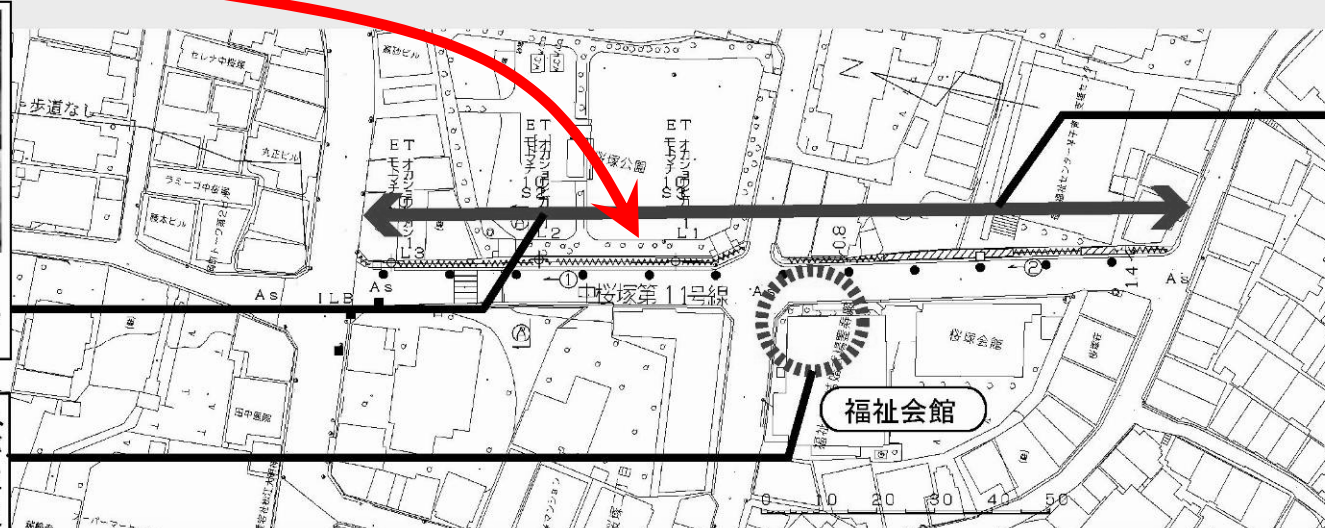
- ・歩道が狭く、傾斜がきつ



- ・歩道が狭く、福祉センター側には歩道がない。



- ・福祉会館スロープ入口の警告ブロックがガタついていて、車イスがスムーズに通れない。



- ・歩道の真ん中に電柱がある。



- ・違法駐車が多い。

岡町熊野田線

現状・課題

考え方

整備イメージ

アーケードのない区間

- 全幅は、約8mの対面通行で、歩道がない。
- 看板や商品に加え、自転車やバイクが、道路の中央付近まで置かれ、通行を阻害。
- アーケード出口は、荷さばき車両などの路上駐車が多い。

- 昼間12時間の歩行者通行量は、約7,400人。車道を一方通行化(4m)しても、歩道は2m(両側で4m)しか確保できず、容量不足。
- そこで、歩道と車道の物理的な分離を行わない歩車共存道路として、自動車の速度を抑制し、歩行者通行の安全性の向上を図る。

整備前



整備後



アーケードのない区間

両区間共通

- 岡町と市役所を結ぶ主要経路であり、歩行者・自転車が非常に多い。
- 視覚障害者誘導用ブロックがない。

- 市役所への主要経路となっており、視覚障害者の誘導策が必要。
- しかし、視覚障害者誘導用ブロックは歩道にのみ設置可能であり、歩道が設置されていない本路線には視覚障害者誘導ブロックを設置することはできない。
- そのため視覚障害者誘導用ブロックにかわる、誘導方策を検討実施する。
- 誘導方策の設置にあたっては、視覚障害者を対象とした実証実験を行い、その有効性を検証する。

整備前



整備後



アーケード区間

アーケード区間

- アーケードのある商店街。8時～22時までは、自動車の進入規制。
- 幅員は場所により異なり、概ね4.3m～8.0m。
- 商店街として平板ブロック舗装(人優先を印象づける舗装)を行っている。

- 自動車進入規制によって、自転車・歩行者専用と同等になっているため、新たに歩行空間を確保する必要はない。

歩行者・自転車を優先した道路では安全性が向上しています。

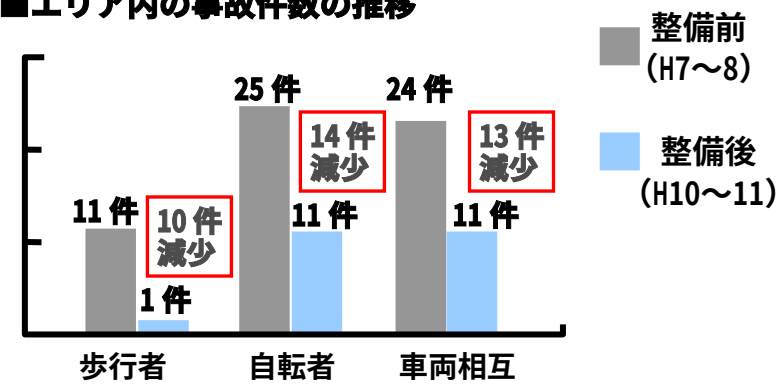
クラंकと 一方通行規制 の整備効果事例

大阪 豊新地区

歩行者優先の道路空間形成されたことで、歩行者事故が約10分の1に減少。
区役所、保健所、警察署などの主要公共施設が集まるこの地区では、クラंकや一方通行規制などを整備したことにより、歩行者の交通事故が約10分の1に減少するという効果が得られました。

クラंकと歩通行規制によって、交通事故発生状況が大きく変化。

■エリア内の事故件数の推移



ハンプと狭さくの 整備効果事例

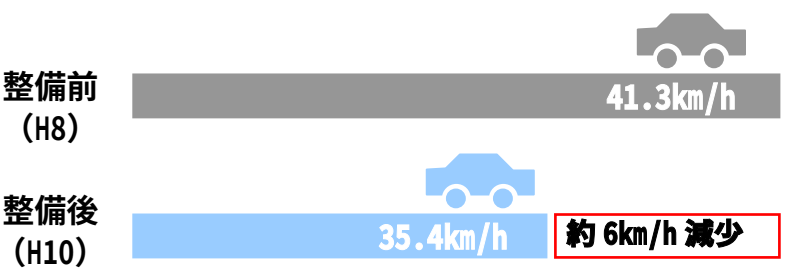
東京都品川区 旗の台地区

危険な通過車両の走行を抑制し、教育・医療施設へのアクセスの安全性を確保。
かつて、この地区の道路は、教育・医療施設が多い文教地区であるにもかかわらず、幹線道路の抜け道となっていました。交差点ハンプ、イメージ狭さくなどを設置することにより、エリア内の自動車の走行速度が6km/h減少するという効果が得られました。



整備後、対象エリア内の自動車の走行速度が6km/h減少。

■エリア内の自動車の走行速度

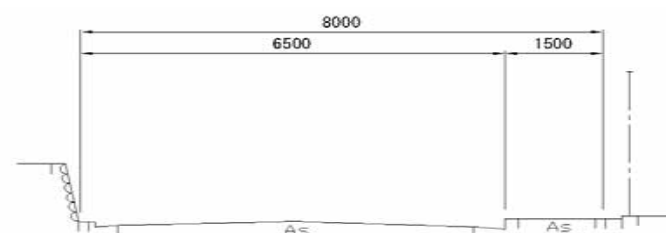


現状・課題

- 歩道が1.5mと狭い。
- 急勾配や凹凸があり、歩行の安全性が低下。
- 電柱や路上駐輪・駐車が多く、通行しにくい。
- 東側に歩道があるので、福祉会館に行く際、道路を横断する必要がある。
- 視覚障害者誘導用ブロックの設置はない。



整備前

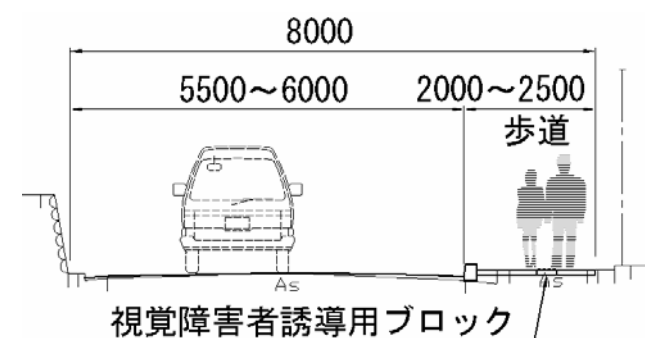


断面図

考え方と整備イメージ

1案：東側歩道拡幅案

現状の東側歩道を拡幅します。



〔利点〕

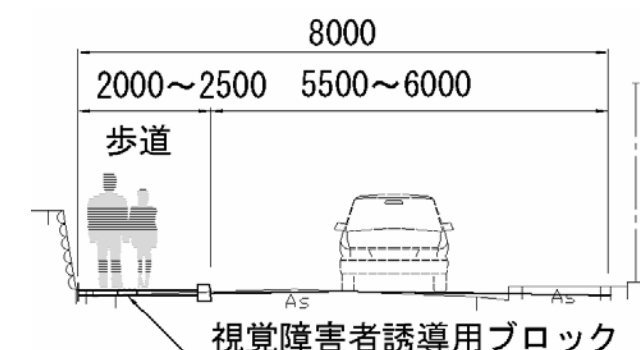
- 歩道を、2.0～2.5mに拡幅し、歩行者の安全性が向上。

〔欠点〕

- 福祉会館等、西側施設への移動の際は、車道を横断しなければならない点で、現状と変わらない。
- 車道幅が狭くなり、路上駐車ができれば通行しづらい。

2案：西側歩道設置案

歩道を西側へ移設します。



〔利点〕

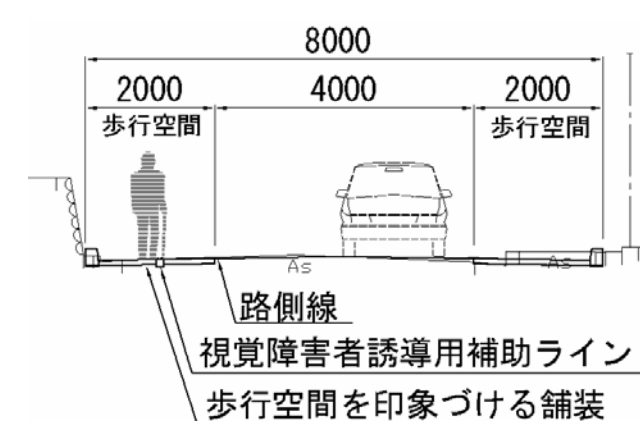
- 歩道は、2.0～2.5m確保し、歩行者の安全性が向上。
- 福祉会館等、西側施設へのアクセス性を改善。

〔欠点〕

- 桜塚公園等、東側に立地する施設へ移動する際は、車道を横断する必要がある。
- 車道幅が狭くなり、路上駐車ができれば通行しづらい。

3案：歩車共存道路整備案

歩車共存道路として、整備します。



〔利点〕

- 東西施設へのアクセス性は、両側に歩行空間（幅員 2.0m）を設けることで確保。
- 東西の行き来は、段差のない道路となるため容易。

〔欠点〕

- 歩行者の安全性は、車道との高さが同一となるため低下。
- 路上駐車の増加が懸念。

第 1 回 岡町の道路を考えるワークショップ (開催概要)

日時

平成 19 年 7 月 19 日(木) PM 2:00~4:00

場所

福祉会館・3 階集会室

出席者

52 人

内容

1.開 会

2.説 明

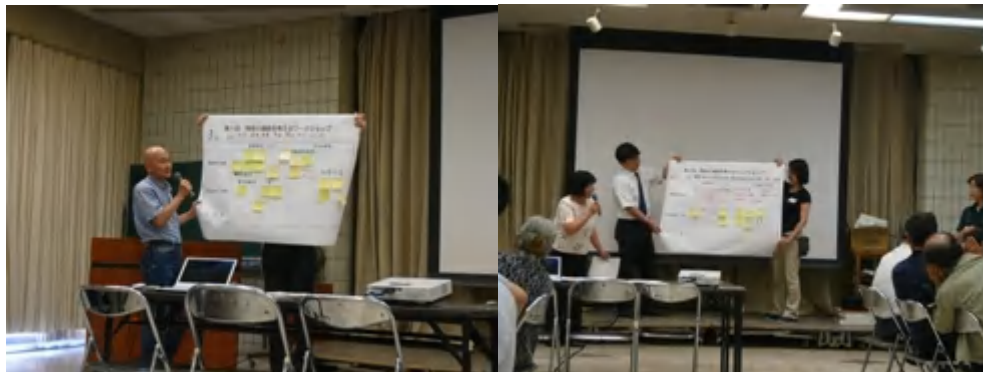
- ・これまでの経過と今後の進め方
- ・課題と考えられる整備事例
- ・浸水対策

3.グループ毎の意見交換



4 グループにわかれて、
岡町熊野田線や中桜塚第 11 号線の整備方策について意見交換を行いました。
各グループとも熱心に議論が進み、あっという間に時間が過ぎてしまいました。

4.グループの意見発表



各グループの代表に、討議結果を発表して頂きました。
事務局の提示した整備事例に対する賛成・反対意見だけでなく、
荷さばき等の違法駐車が多い、自転車問題を解決する必要があるといった、
地域のまちづくりに関わる様々なご意見も多数頂きました。

5.閉 会

このワークショップで頂いた意見をもとに、事務局で整備案をとりまとめ、
第 2 回ワークショップでご意見を頂く予定です。