

豊中市交通バリアフリー化の基本方針



大阪府 豊中市

はじめに



私たちの社会には、高齢者や障害者、妊産婦、外国人など様々な人が生活しており、これらの人々が不便を感じることなく、同じように参加できる社会をつくる必要があります。しかし、現実には、駅の階段や歩道の段差などの物理的バリアや、情報のバリア、心のバリアなど、社会参加を阻む様々なバリアがあります。

そこで豊中市では、だれもが安全で便利に移動できるようにするため、交通のバリアフリー化の基本的な考え方や整備方針を示す「豊中市交通バリアフリー化の基本方針」を策定しました。また、これに基づき、緑地公園駅をモデル地区とし、同地区のバリアフリー化事業を示す「緑地公園駅地区交通バリアフリー基本構想」も同時に策定しています。

「だれもが気軽に出かけられるまちづくり」を基本理念に、様々なバリアを取り除き、だれもが社会に参画することができ、そのことが豊中の魅力となるようなまちづくりを進めたいと考えております。

本格的な高齢社会を迎えるにあたり、バリアフリー化は不可欠であります。「協働とパートナーシップに基づくまちづくり」の推進を基本姿勢に、本基本方針を重要課題とし、「活力に満ちた魅力あふれるまち・ふるさととしていつまでも住み続けたいまち・豊中」の実現をめざしてまいりますので、市民の皆様のご理解とご協力をお願いします。

基本構想の策定にあたり、「豊中市交通バリアフリー基本構想検討委員会」委員の方々をはじめ、ワークショップに参加していただきました市民、関係管理者などの皆様に、心からお礼を申し上げます。

平成14年（2002年）6月

豊中市長 一色 貞輝

豊中市交通バリアフリー化の基本方針

目 次

1. 目的及び位置付け等	1
2. 構成	3
3. 基本理念	4
4. バリアフリー化の原則	4
5. 整備方針	7
(1) 駅	
(2) 鉄道車両	
(3) バス	
(4) 道路	
(5) 信号交差点	
(6) 駅前広場	
(7) その他の施設	
(8) 総合交通対策	
(9) ソフト的対策	
6. バリアフリー化の進め方	11
(1) 重点整備地区の抽出	
(2) 市内全域のバリアフリー化	
(3) 市民参画	
(4) 協働とパートナーシップ	
(5) 上位・関連計画の整合	
(6) 市民の意見の反映	
(7) 継続的改善	
(8) 多様な広報活動	
7. 策定の経過	12
8. 付属資料	12
< 語句の解説 >	13

1. 目的及び位置付け等

現在、我が国では、急速に高齢化が進んでおり、2015年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者となる本格的な高齢社会を迎えます。また、私たちの社会には障害(児)者や妊婦、外国人等様々な人が生活しており、これらの人々が同じように参加できる社会をつくる必要があります。しかし、高齢者及び障害(児)者等の社会参加を可能にする公共交通機関や道路等、市内の交通施設の現状は、まだまだ十分ではありません。

そこで、高齢者及び障害(児)者など、だれもが安全で便利に移動できるようにするため、豊中市における交通のバリアフリー化の基本的な考え方及び整備方針を示す「豊中市交通バリアフリー化の基本方針」を策定しました。本基本方針に基づく施策を推進することにより、市民一人ひとりの自立した社会生活を可能とし、まちの活性化と公共の福祉の増進に役立てるものです。

本基本方針は市内全域を対象としていますが、特に重点的かつ一体的な整備が必要な駅周辺地区においては、平成12年(2000年)11月15日に施行された「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」(以下、交通バリアフリー法という)に基づく基本構想(以下、地区構想という)を策定し、平成22年(2010年)までにバリアフリー化を行います。その他の駅地区及び市内の歩行空間については、大規模改修に併せて改善し、または簡易なものについては速やかに改善し、概ね平成32年(2020年)までにバリアフリー化を進めることを目標とします。

なお、バリアフリー化とは、①各種施設で生じる物理的バリア、②教育、就労、資格取得などの制度のバリア、③情報伝達などに起因する文化・情報のバリア、④障害者等に対する偏見や無理解などに起因する心のバリアを取り除くことを意味します。

本基本方針は「豊中市総合計画」、「豊中市都市マスタープラン」及び「豊中市環境基本計画」等の上位計画に即したものであり、本基本方針と、個々の公共施設や民間施設のバリアフリー化基準を示した「豊中市福祉のまちづくり整備要綱(1995年7月策定)」、みちづくりの基本的な考え方と整備プログラムを示した「豊中市道路整備計画」、高齢者に対する介護サービスと社会参加を促進するための施策を示した「豊中市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画(2000年3月策定)」、市をはじめ市民や民間事業者が行う障害者支援に関する活動のガイドラインを示した「豊中市第二次障害者長期計画(1998年2月策定)」及び子育て・子育て支援施策を総合的・計画的に推進するための指針を示した「豊中市子ども総合計画(1999年3月策定)」などの関連計画と一体となってバリアフリー化が促進されるものであります。

また本基本方針は、国の「移動円滑化促進に関する基本方針(平成12年(2000年)11月告示)」、「公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン(平成13年(2001年)8月策定)」、「道路の移動円滑化整備ガイドライン(平成13年(2001年)11月策定)」及び「公共交通機関の車両に関するモデルデザイン(平成13年(2001年)3月策定)」を基に、高齢者、身体障害者等の市民及び事業者の参加による「豊中市交通バリアフリー基本構想検討委員会」とワークショップにおける議論、並びにワークショップの一環として行ったモデル地区(緑地公園駅地区)での現地点検調査、市民を対象としたアンケート調査及び個別のヒアリング調査などの意見を踏まえ、策定したものです。

豊中市交通バリアフリー基本構想

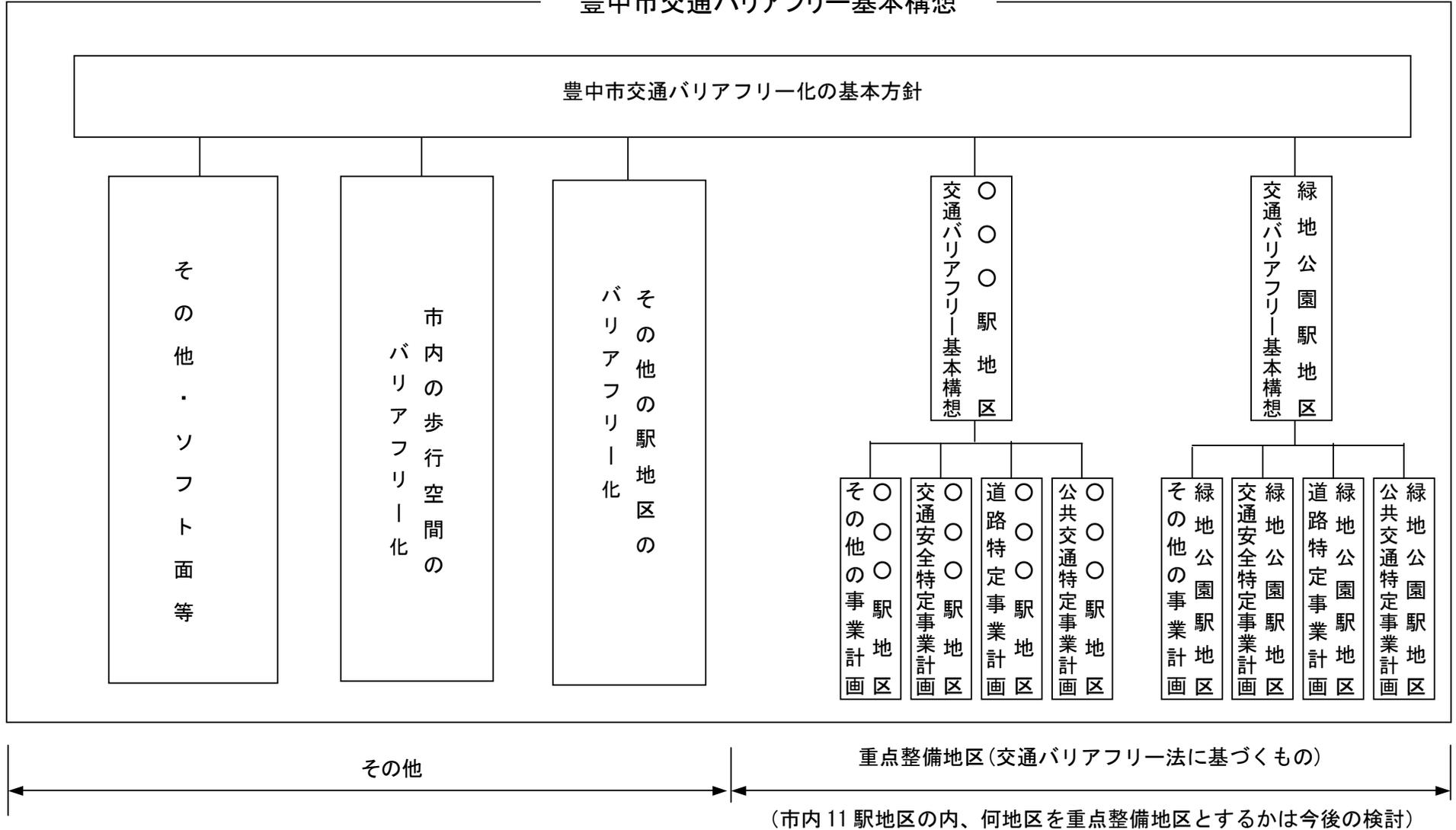
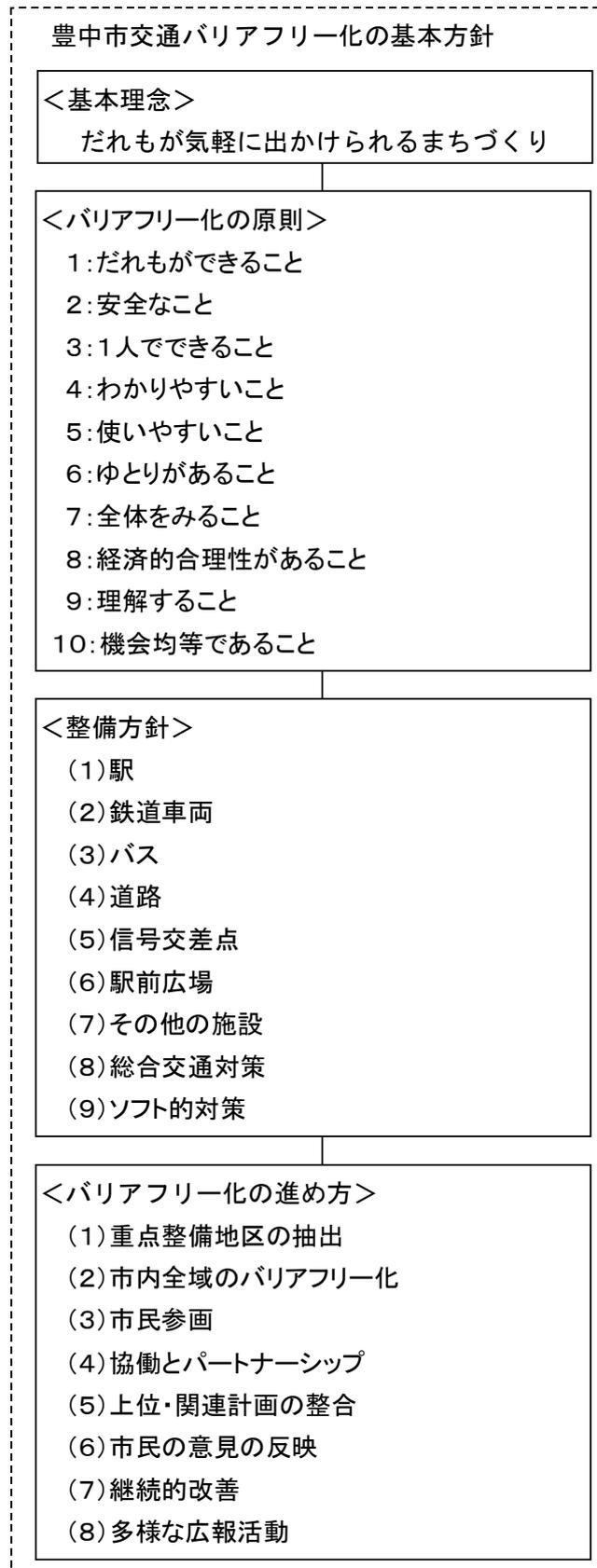


図-1 豊中市交通バリアフリー基本構想の構成

2. 構成

本基本方針は、下記のような構成とします。



図－2 豊中市交通バリアフリー化の基本方針の構成

3. 基本理念

交通のバリアフリー化を進める上での基本理念は、ノーマライゼーションの考え方と第3次豊中市総合計画(平成13年1月策定)での基本理念を踏まえ、次のとおりとします。

<基本理念>

だれもが気軽に出かけられるまちづくり

私たちは日々、会社や学校に通う、友人に会う、買い物をする、手続きをする、通院する、文化教養活動するなどして、外に出て生活しています。私たちが暮らしていくには、外に出る機会が数多くあります。また、「外に出たい」ことは、人として当然の欲求です。

しかし、多くの高齢者、障害者等にとって、豊中のまちは、気軽に出かけられるまちには、まだまだなってはいません。電車やバスの乗り降り、駅や歩道橋の階段などの物理的バリアや、物理的バリアで困っている人に声をかける人が少ない、という心のバリアなど様々なバリアがあります。「外に出ること」は社会参加に重要な要素で、そうしたバリアをできるだけ取り除く必要があります。

そして、それにより、だれもが社会へ参画していくことができ、そのことが豊中の魅力となるようなまちづくりを進めるため、交通バリアフリー化の基本理念を「だれもが気軽に出かけられるまちづくり」とします。

4. バリアフリー化の原則

交通のバリアフリー化にあたっては、以下の原則を踏まえるものとします。

原則1：だれもができること

交通バリアフリー法では、対象を高齢者、身体障害者（内部障害者含む）、妊産婦及びけが人に限定しています。本基本方針では、これに知的障害者、精神障害者、外国人、ベビーカー利用者、荷物を持った人、子供などを加え、移動の際、制約を持つすべての市民を対象とします。また制約を持った人だけを対象とするのではなく、健常者も含め、だれもが快適に移動できるよう配慮する必要があります。バリアフリー化にあたっては、作り手がこれら様々な人の意見を聞き、様々な制約を理解し、だれもが移動できるよう心がけることを第一の原則とします。

原則2：安全なこと

視覚障害者がホームから落ちたり、車いす利用者が斜めになった歩道から車道に滑り落ちたり、高齢者が小さな段差で転倒したりなど、交通施設を利用する上で、思わぬ危険に合うことがあります。このため、バリアフリー化にあたっては、安全確保を最優先とします。

原則3：1人でできること

車いす利用者には、階段は大きな障害で、1人では通行できません。視覚障害者が、車道を

横断することは困難です。また、高齢者が、長距離を休憩なしで歩くことは容易ではありません。このため、バリアフリー化にあたっては、こうした物理的バリアを取り除き、1人で楽に移動できるようにする必要があります。

原則4：わかりやすいこと

視覚障害者にとっての音声や点字、聴覚障害者にとっての光や文字、外国人や子供、知的障害者にとってのローマ字、ひらがな、図記号など、だれもがわかりやすいように、様々な方法を使って、必要な情報を提供する必要があります。

また、せっかく、わかりやすい案内板等を作っても、それがわかりにくい場所にあっては役に立ちません。利用者が、見つけやすく利用しやすい工夫をすることが必要です。

原則5：使いやすいこと

券売機、改札口、トイレなどの設備は、使い方が簡単であること、使い方がすぐわかること、それぞれの人に応じた使い方が選べること、少ない力でも楽に使用できることなど、使いやすい仕様とすることが必要です。

原則6：ゆとりがあること

みんなで並んで歩いたり、立ち止まったり、災害時のことも考慮する必要があります。またこれまでの傾向として、基準値は年々厳しくなっていますが、ガイドライン等の最低基準を確保すればよしとするのではなく、可能な限りゆとりをもった計画とします。

原則7：全体をみること

階段に、単にスロープを設置するのではなく、施設全体を工夫すれば高低差が生じない構造が可能かもしれません。せっかく、エレベーターを設置しても、全体の動線を考えていないために利用しにくいこともあります。また、歩道設置ができる幅員がなくとも、地区全体の交通の流れを変え、一方通行や通行止めにするすることで、歩道設置が可能になることもあります。

このように、バリアフリー化にあたっては、高齢者や障害者等のためだけでなく、だれもが使いやすいものとするユニバーサルデザインの視点から捉え、個々の移動の制約に対応した整備だけでなく、総合的に全体の中で検討するまちづくりの視点が必要です。

原則8：経済的合理性があること

実際にバリアフリー化を進めるにあたって、費用についても考える必要があります。ともすれば、多大な費用をかければそれで良いという考えになりがちです。反対に公共事業は必ず最小費用でなければならないという考えもあります。しかしながら、重要なのは費用対効果であり、同じ費用で多くの効果が得られるように整備内容が吟味されなければならないことです。

原則9：理解すること

バリアフリー化がなされても、迷惑駐輪や店先の看板等がたちまちバリアとなります。また、バリアがあったとしても、「お手伝いしましょうか？」の一声でバリアを取り除くこともできます。このように、ハードの整備だけでなく、マナーの向上やサポートの促進などのソフト面

が重要です。また、これらのソフト的対策は、すぐにでも始めることが可能です。このためには、移動する上で制約を持つ人のことを、お互いに理解しやすいような交流の機会を設定し、行政、事業者及び市民が連携して、啓発、学習を行い、心のバリアフリーを進める必要があります。

原則 10：機会均等であること

障害者や外国人など、すべての人が機会均等に教育、就労、資格取得などの社会参加ができるよう制度上のバリアを取り除く必要があります。

5. 整備方針

交通施設等のバリアフリー化にあたっては、ガイドライン等、常に最新の技術基準を尊重し、以下の方針で整備するよう努めるものとします。

(1) 駅

① 経路

- ・エレベーターなどの昇降設備によって、だれもが自力で通行できるルートを確認する。その際、昇降設備は使いやすい位置とするよう配慮する。
- ・通路はわかりやすい動線とし、利用者数に応じた幅員とする。

② 階段

- ・階段は最も移動の負担が大きい箇所であり、その形式、幅、手すり、蹴上げなどの様式については、負担の軽減を図るよう配慮する。

③ エレベーター

- ・エレベーターの仕様は、だれもが安全で、利用しやすいものとする。
- ・駅舎の構造及び利用者動線を踏まえ、ウォークスルー型の導入を積極的に検討する。
- ・エレベーターの大きさは、利用見込みを踏まえ、必要に応じ、複数の車いすやストレッチャーの利用が可能となるよう検討を行うことが望ましい。

④ エスカレーター

- ・可能な限り、上り下り両方のエスカレーター設置が望ましい。
- ・昇降口付近は、利用者がたまることのないよう、十分な広さとする。

⑤ スロープ

- ・スロープの勾配は可能な限り、余裕のあるものとするよう配慮する。

⑥ 視覚障害者誘導用設備

- ・視覚障害者を適切に誘導できるよう、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- ・誘導用ブロックは公共用通路から改札口を経て、ホームの乗降口に至る経路上に設置する。
- ・誘導する動線は、可能な限り最も安全で便利なルートとする。
- ・改札口、トイレの出入口付近には、点字による案内板を設置することとし、音声案内装置を併設することが望ましい。

⑦ 案内設備

- ・視覚表示設備は、だれもがわかりやすいものとし、見やすい位置とするよう配慮する。
- ・光、文字、記号、音、音声などによる、だれもがわかりやすい案内とするよう配慮する。
- ・音声案内は適切な内容、音量、音質、速度とするよう配慮する。

⑧ 改札

- ・車いすや視覚障害者、大きな荷物を持った人、右利き・左利きなど、だれもが通りやすい改札口とするよう努める。

⑨ 券売機

- ・券売機は車いすが容易に接近でき、視覚障害者や聴覚障害者、高齢者など、だれもが使いやすい様式に配慮する。

⑩ トイレ

- ・身体障害者（オストメイト含む）、高齢者、乳幼児を連れた人、右利き・左利きなど、だれもが利用しやすいトイレとなるよう配慮する。
- ・多機能トイレは、だれもが気軽に利用できるトイレであることを表示する。

⑪ ホーム

- ・ホームは視覚障害者等の転落防止が最重要課題であり、視覚障害者誘導用ブロック等で適切に誘導する。
- ・万一転落した際の緊急通報装置や列車を避ける待避場所の設置が望ましい。
- ・休憩のためのベンチ、待合室等を設けるよう努める。
- ・待合室は、だれもが使いやすいものにする。

(2) 鉄道車両

- ・ホームと車両出入口との段差、隙間はできる限り小さくなるように努める。
- ・だれもがわかりやすいよう音声及び文字による情報提供を行う。
- ・1列車ごとに1台以上の車いすスペースがあること。
- ・連結部への転落を防止する設備を設置する。

(3) バス

① バス車両

- ・バス車両は、車いすの乗降が可能となる設備が備えられている低床バスとする。
- ・1台以上の車いすスペースがあること。
- ・車内に音声及び文字による案内装置を設置する。

② バス停

- ・バス停の歩道高は、利用者の乗り降りや車いす用スロープの使用に配慮した高さとする。
- ・バス停歩道には可能な限り、たまり空間を設ける。
- ・案内板はわかりやすいものとする。
- ・周辺状況、利用状況の観点から、照明、上屋及びベンチの設置を検討する。

(4) 道路

① 歩道等の設置

- ・歩行者や自動車の動線及び交通状況を考え、必要なルートについては、歩道又は自転車歩行者道の設置や拡幅を進める。
- ・重点整備地区における最も重要なルートの立体横断施設については、エレベーターなどの昇降設備によって、だれもが自力で通行できるようにする。
- ・歩道の最低有効幅員は、車いす利用者がすれ違える寸法とする。
- ・歩道は段差や凹凸、すりつけ勾配が生じることが少ないセミフラット型を標準とする。
- ・交差点付近や長いスロープなど、必要に応じて休憩場となるポケットスペースを整備する。

② 舗装

- ・舗装面は安全で快適に歩行できるよう、通行に支障がなく、平坦で滑りにくく、水はけのよい構造とする。

③ 勾配

- ・車いす利用者や高齢者に配慮し、可能な限り勾配を小さくし、負担軽減に努める。

④ 歩道切り下げ部

- ・交差点手前の歩道切り下げ部の段差は、車いす利用者の円滑な通行と視覚障害者への安全情報を考慮した段差とする。
- ・交差点手前の歩道切り下げ部には、車いすが回転できる平坦な部分を設ける。

- ・ 車両乗り入れ部は、歩行者が通行する部分に片勾配や凹凸が生じないように配慮すること。

⑤ 側溝

- ・ 側溝は周辺状況や道路の構造を考慮し、設置の有無、位置を検討する。
- ・ やむを得ず、歩行者の動線上に側溝を設置する場合、車いすのキャスター及びハイヒールが落ち込むことがないように、目の細かい蓋を設置する。

⑥ 柵等

- ・ 自動車の速度や交通量を考慮し、歩行者のはみ出しや乱横断防止のため、必要に応じて柵、植樹帯を設置する。
- ・ 自動車や二輪車等の排除を目的としている車止めは、車いす、ベビーカー、自転車の通行に配慮したものとする。

⑦ 昇降設備

- ・ エレベーター、エスカレーター、スロープ、階段等の仕様については、「(1) 駅」の昇降設備に準ずる。

⑧ 誘導案内

- ・ 駅と主要な施設を結ぶ経路に、視覚障害者を適切に誘導できるよう、視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- ・ サインは、だれもがわかりやすい内容とし、見やすい位置に設置する。
- ・ 音声案内は、だれもがわかりやすく、適切な内容、音量、音質、速度とする。
- ・ 歩行者の安全・快適な移動を支援する歩行者ITSは、現在試行段階であり、今後の検討、規格の統一を受け、導入を検討する。

⑨ 休憩施設

- ・ 歩行者の動線に配慮しながら、休憩しやすいようベンチ、上屋などを設置する。

(5) 信号交差点

- ・ 信号は、車道横断の簡易で安全で便利な施設であり、歩行者の動線、利用状況、自動車交通量、道路構造を考慮して設置を進める。
- ・ 交差点は歩行者にとって最も危険な箇所でもあり、可能な限り、くいちがい交差は避け、直角でコンパクトな交差点とし、歩行者の安全性、交通の円滑性向上に努める。
- ・ 信号機はわかりやすい構造とし、視覚障害者の通行状況を考慮し、積極的に音響信号を設置する。
- ・ また、高齢者、障害者等が安全に横断できるよう信号サイクル(歩行者青時間)を調整する。
- ・ 交通量、道路形態を踏まえ、歩行者の安全を優先した歩車分離信号の導入を検討する。
- ・ 視覚障害者にとって、大きな困難を強いられる道路横断の負担を軽減するため、横断歩道にブロックを設置するエスコートゾーン(視覚障害者用横断帯)は、現在、試行段階であるが、今後の検討、規格の統一を受け、導入を検討する。

(6) 駅前広場

- ・ 駅前広場は交通結節点として、また地域の活性化及び顔づくりに重要な施設である。しかしバリアの最も生じやすい所でもあり、安全で快適に乗り継ぎできるよう駅前広場の整備または再整備を進める。
- ・ 駅前広場には視覚障害者誘導用ブロック、文字及び音声による案内設備、ベンチ及び上屋を

設置する。

- ・ 身体障害者等の送迎が、安全で便利に行えるよう配慮する。

(7) その他の施設

- ・ バスターミナル、航空旅客ターミナル、バスターミナル前広場、航空旅客ターミナル前広場、自由通路、駐車場及び公園等についても上記方針に準ずる。
- ・ 迷惑駐車、駐輪を防止するため、駅周辺の駐車場、駐輪場の整備を推進する。
- ・ シニアカーの駐車スペースの確保についても検討する。

(8) 総合交通対策

- ・ 道路交通の混雑緩和及び環境問題の軽減等を図るため、市民や関係機関の協力を得て、TDM(交通需要マネジメント)を推進する。
- ・ 交通機関の乗り継ぎの円滑化、バス路線網の充実及び低床バスの導入などにより、公共交通の利便性の向上を図る。
- ・ 大阪都心から放射状に伸びる交通網を補完する東西方向の道路整備を促進する。特に東西の駅を結ぶアクセスの強化を図る。
- ・ 可能な限り、多くの人、多くの地域の交通の利便性向上を図るため、コミュニティバスの導入の検討を進める。
- ・ 高齢者、障害者等を個別に、又はこれに近い形で送迎するサービスの充実を図るため、STS(スペシャル・トランスポート・サービス)の導入の検討を進める。
- ・ 地区内道路については、住民と協働し、人が主役のみちづくりを進める。

(9) ソフト的対策

① 管理

- ・ 段差、凹凸、歩行空間を阻害する植栽及び看板等が放置されることのないよう、日常の点検や市民の協力により適切な管理を行う。
- ・ 電柱など道路占用物については、その必要性、位置、構造、地中化について検討し、可能な限り通行に支障がないようにする。
- ・ 歩行空間において工事を行い、通行制限を伴う場合は、適切な仮歩道を設置するとともに、事前に利用者にお知らせする。また、工事範囲、時期、内容について関係者と協議し、可能な限り、通行制限を縮小する。

② 迷惑駐車対策

- ・ 市民団体や関係機関と連携しながら、意識啓発、指導強化及び取締りの徹底などの迷惑駐車対策を進める。

③ 迷惑駐輪対策

- ・ 市民団体や関係機関と連携しながら、意識啓発、指導強化及び移動保管などの迷惑駐輪対策を進める。
- ・ 駅周辺放置禁止区域内の自転車駐車場の整備を進める。

④ 啓発・交流・学習

- ・ マナーの向上やサポートの促進を図るため、広報、イベント、学習会及び教育の場を通じ啓発に努める。

- ・高齢者や障害者など移動に制約を持つ人のことを理解するため、市民、事業者、行政などとの交流の機会づくりを進める。
- ・啓発、交流、学習は、市民、事業者、行政及び学校が連携して行う。

⑤ 情報アクセスの整備

- ・高齢者や障害者などが必要な情報を容易に得ることができるよう、多様なメディアを活用した情報提供サービスの拡充を図るとともに、新たな情報受信・発信サービスについて検討を進める。

⑥ サポート体制

- ・地域での自立生活を促進するため、当事者の人権と主体性を基本としつつ、日常生活を支えるさまざまな支援が地域の中で提供されるよう、自主的な地域福祉活動の育成支援などをおし、支援ネットワークづくりを進める。
- ・地域福祉活動の活性化に向けて、ボランティアやNPOなどの活動への支援を図る。

6. バリアフリー化の進め方

バリアフリー化にあたっては、以下のことに留意して進めます。

(1) 重点整備地区の抽出

駅及び周辺地区のバリアフリー化を重点的かつ一体的に進めるため、市内11駅地区の中から重点整備地区を抽出し、交通バリアフリー法に基づく地区構想を策定します。

地区構想は、順次速やかに策定し、その後、特定事業計画を策定し、2010年までにバリアフリー化事業を完成させます。

(2) 市内全域のバリアフリー化

重点整備地区の整備を最優先しますが、その他の駅地区についても重点整備地区の進捗を踏まえ、必要なバリアフリー化事業の計画を作成し、概ね2020年までにバリアフリー化を進めます。駅周辺以外の道路網については、「豊中市道路整備計画」などの既存計画に基づき、または維持修繕工事の際に、バリアフリー歩行空間のネットワーク形成を図ります。

(3) 市民参画

地区構想は、高齢者、障害者及び地域住民などの市民、公共交通事業者、道路管理者並びに公安委員会等が参画する検討委員会で議論し、策定します。また、より多くの市民の意見を収集し、市民・事業者・行政などお互いのことを、より理解するためワークショップを行います。

(4) 協働とパートナーシップ

市民、事業者、行政それぞれが担う役割や責務に応じて、協働とパートナーシップによるバリアフリー化を進めます。そのため情報の共有化やネットワークの構築に努めます。

市民はバリアフリーの構想や計画づくり、事業実施に協力すると共に、高齢者、障害者等に対する理解を深め、マナーの向上やサポートの促進に努めます。事業者は交通施設等のバリアフリー化整備を進め、必要な情報を提供し、職員が適切に対応できるよう教育に努めます。市は地区構想等を策定し、各事業者のバリアフリー化事業を調整し、バリアフリー化の情報を提

供し、市民の理解が深まり、協力が得られるよう啓発・交流・学習の場の提供に努めます。

(5) 上位・関連計画の整合

バリアフリー化の計画づくりにあたっては、「豊中市総合計画」「豊中市都市計画マスタープラン」「豊中市環境基本計画」「大阪府福祉のまちづくり条例」及び「豊中市福祉のまちづくり整備要綱」等の、上位・関連計画を踏まえます。

(6) 市民の意見の反映

重点整備地区内のバリアフリー化事業の実施に際しては、事業内容を市民に説明し、意見の反映に努めます。

(7) 継続的改善

様々な人を対象に、これが望ましいとしてバリアフリー化に取り組んでも、全ての人が満足できるものではありません。少しでも100%の人の満足に近づけるよう、事業実施段階でのモニタリングや事後評価を行い、その結果を受け、フォローアップ事業を実施するとともに、次の改善に役立て、継続的な改善を生み出す仕組み及び推進する体制をつくります。

(8) 多様な広報活動

バリアフリーについての市民への啓発、構想や計画づくり、バリアフリー化事業の実施などについて広く市民へ広報します。その時わかりやすく、多様な媒体での広報を行っていきます。市が行う広報活動としては、「広報とよなか」、ケーブルTV、ホームページ、ニュースレター（点字版、ルビ付き版）などとします。

7. 策定の経過

「緑地公園駅地区交通バリアフリー基本構想」の「10. 策定の経過」を参照。

8. 付属資料

「緑地公園駅地区交通バリアフリー基本構想」の「11. 付属資料」を参照。

< 語句の解説 >

■ウォークスルー型エレベーター

出入口が2箇所あり、エレベーターに乗る際の進行方向を変えずに降りることができるエレベーターのこと。

■オストメイト

オストメイトとは人工肛門や人工膀胱を持つの人たちのこと。疾患部の全部または一部の摘出手術を受け、腹部に排泄のための孔（ストーマ）を設け、排泄、排尿に対応するための袋（パウチ）を装着している。

■ガイドライン

政府や団体が掲げる指導方針。

■蹴上げ

階段の一段の高さのこと。足がのる平らな部分を「踏み面」という。

■コミュニティバス

大型の路線バスとは異なり、駅から遠く、バス路線から外れている交通不便地域や道路が狭い地域に小型バスを走らせ、気軽に利用できるようにするもの。鉄道・バスとタクシー・自家用車との中間的な機能を持つ。

■シニアカー

高齢者の歩行の補助を目的とする電動スクーターや腰掛けることができる手押し車。道路交通法では歩行者扱いとなり、免許を必要としない。

■ストレッチャー

車付き寝台のことで、収納する時に脚の部分が折りたため、救急車などへの移動が容易にできる。また、高さ・角度を自由自在に調整でき、椅子のような形にしたり、地面に近いところまで低くしたりもできる。

■すりつけ勾配

舗装面等において、高さの違う箇所を結んだ傾斜面の傾きの程度のこと。

■セミフラット型歩道

歩道の高さが車道よりやや高い（5 c m程度）歩道形式のこと。これに対し、車道と同じ高さの歩道型式をフラット型歩道といい、車道より高い（10～25 c m）歩道型式をマウントアップ型歩道という。

■低床バス

高齢者や障害者等の乗り降りに配慮した、床面が地面近くにある構造を持つバス。

■ノーマライゼーション

障害者や高齢者などを特別な人と見るのではなく、障害者や高齢者などが社会の中で普通の生活を送れるような条件を整えるべきで、共に生きる社会こそがノーマル(あたりまえ)だと言う考え方。

■パブリックコメント

パブリック・コメントとは、行政などが政策の立案や規制の設定等を行う際、その案を公表し、市民等から意見や情報を求め、それを考慮して、最終的な意思決定を行う制度。

■バリアフリー

高齢者や障害者などが社会で活動するなかに存在する障害（バリア）を取り除くこと。

■パートナーシップ

一般的には「良好な友好関係」の意味。近年では、まちづくりなどの事業において、市民、事業者、行政などの各主体が対等な立場で協力・連携し、役割や責務を自覚することを通じて築いていく、相互の信頼関係という意味で使われる。

■歩行者ITS

ITS(Intelligent Transport System)とは、高度道路交通システムの略。歩行者ITSは、歩行者の安全、安心、快適な移動を最先端の情報通信技術を用いて支援するシステム。

■歩車分離信号

歩行者信号が青の場合、車両用の信号はすべて赤となる歩行者の安全を優先した制御方式の信号。

■マウントアップ型歩道

セミフラット型歩道を参照。

■モニタリング

日常的・継続的な点検のこと。ある活動を行っている時に、その進行状況を把握すること。

■ユニバーサルデザイン

高齢者、障害者等の利用に限定しない、最大限すべての人が利用しやすい製品、建築、空間などのデザインのこと。ユニバーサルは直訳すると普遍的の意味。

■立体横断施設

横断歩道橋、地下横断歩道その他の歩行者が道路等を横断するための立体的な施設。

■ワークショップ

直訳すると仕事場、作業所、研究集会。それが転じて、立場の異なる色々な人が、共に作業をしながら、アイデアを出し合い、意見を交換しながら合意を形成していく手法。参加体験型グループ学習。

■NPO

非営利組織（Non-Profit Organization）の略。営利を目的としない公益事業や市民活動を行う組織。

■STS

STSとは、Special Transport Service の略。地域で生活する高齢者・障害者等の移動手段として、利用者の住居近くから目的地までの送迎サービスを提供するもの。主に身体的状態の制約により、バスや鉄道などを利用することのできない人や利用困難な人を対象としている。

■TDM

TDMとは Transport Demand Management（交通需要マネジメント）の略。道路交通の混雑緩和を交通手段の変更や時間の変更、経路の変更等により、交通需要量を調整することによって行う手法。

豊中市交通バリアフリー化の基本方針

平成 14 年(2002 年) 6 月

発行：豊中市土木部道路建設課

〒561-8501 豊中市中桜塚三丁目 1 番 1 号

電話 (06) 6858-2364

ホームページ <http://www.city.toyonaka.osaka.jp/>
