

摂津市交通バリアフリー 道路特定事業計画

平成 23 年 3 月

摂 津 市

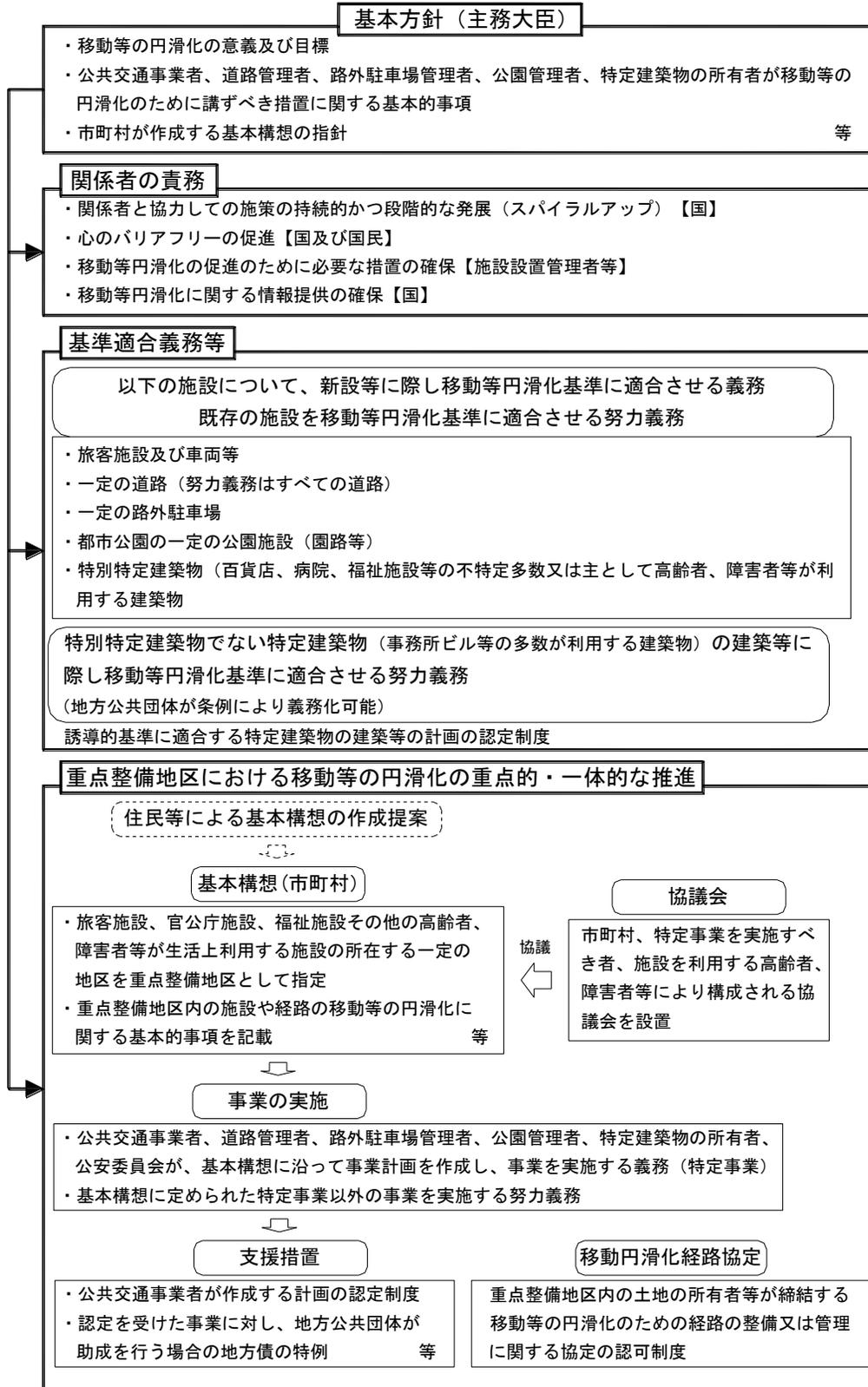
1. はじめに

高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の利便性および安全性の向上の促進を図るため、「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」（平成12年法律第68号。以下「交通バリアフリー法」という。）が平成12年に施行され、本市では、平成17年3月に交通バリアフリー法に基づく「摂津市交通バリアフリー基本構想」を策定しています。

平成18年には、一体的・総合的なバリアフリー施策を推進するために、従来のハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（平成18年法律第91号。以下バリアフリー新法という。）が施行されました。

本市では、基本構想で定められた重点整備地区の特定経路及び準特定経路のバリアフリー化に向けて、バリアフリー新法第31条に基づき「摂津市交通バリアフリー道路特定事業計画」を定め、道路特定事業を実施していきます。

図 1-1 バリアフリー新法の基本的枠組み



2. 摂津市交通バリアフリー基本構想の概要

(1) 概要

「摂津市交通バリアフリー基本構想」は、上位・関連計画との整合を図り、交通バリアフリー法に基づいて策定しました。

基本構想では、鉄道駅を中心とした駅周辺において交通バリアフリーに関する整備を重点的に進めるため、「JR千里丘駅周辺地区」と「阪急正雀駅周辺地区」の2地区を重点整備地区として定め、整備にかかる基本的な考え方を示すとともに、実施すべき整備事業メニューを示しています。

(2) 基本理念

高齢者、身体障害者だけでなく、すべての人にとって安心・安全・便利なまちを創りあげるため、「すべての人にやさしいまちづくり」を基本理念としています。

(3) 基本的な方向性

誰もが安心・安全に移動できるまちづくりを推進する

- ・歩道については、歩車道の分離や視覚障害者用誘導ブロックの整備、段差の解消などに引き続き取り組みます。
- ・危険箇所の補修については迅速に対応するよう努めます。
- ・道路の新設にあたっては、移動等円滑化基準に適合させるよう努めていきます。

(4) 特定経路と準特定経路の設定

特定経路

- ・鉄道駅と公共公益施設を結ぶ主要な経路であり、駅周辺の歩行空間ネットワークとして重要な経路。

準特定経路

- ・公共性が高い施設や、高齢者・身体障害者等の当事者の利用が多く見込まれる施設を鉄道駅と結ぶ経路で、徒歩利用を想定した歩行者空間の整備が望ましいと考えられる経路。
- ・特定経路の補助経路としての利用が見込まれる経路

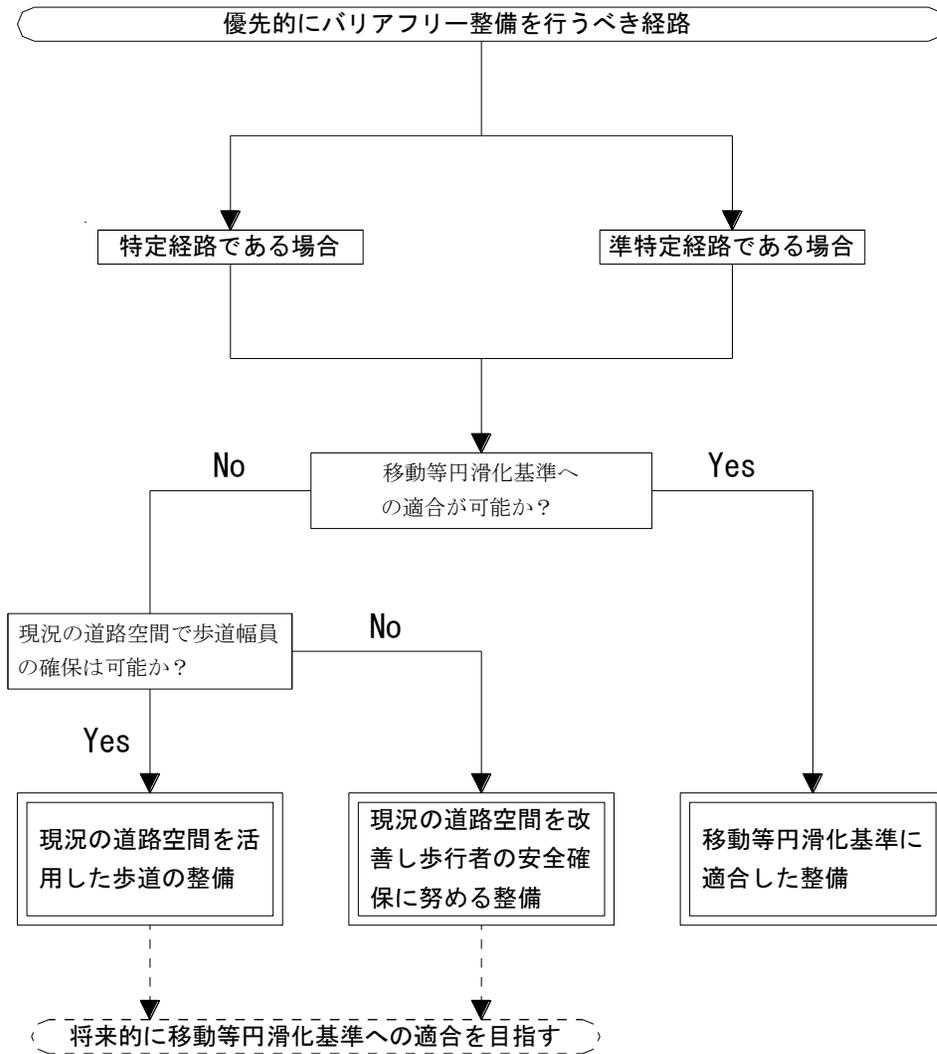
3. 道路特定事業計画

(1) 整備方針

基本構想で定められた特定経路及び準特定経路のバリアフリー化に向けて、事業の実施にあたっての整備方針を以下に示します。

現況の道路状況や沿道状況を踏まえ、短期的に移動等円滑化基準へ適合させることが困難である経路については、現況の道路空間において実施できることから整備し、将来的に移動等円滑化基準への適合を目指すものとします。

図 3-1 道路特定事業計画における整備方針



(2) 整備内容

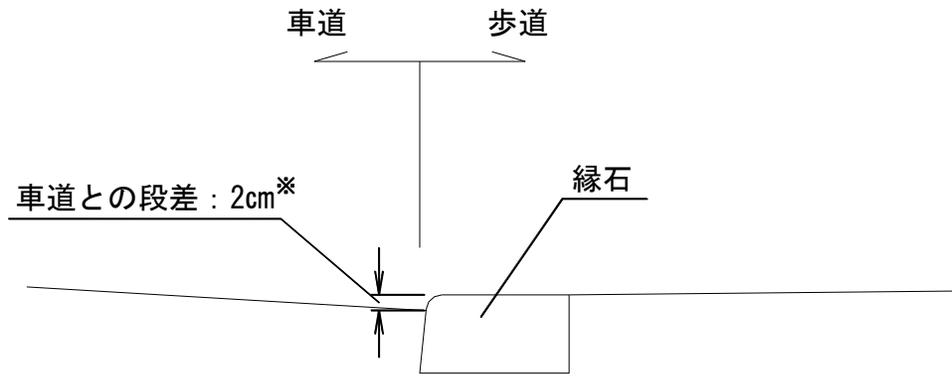
① 現況の道路空間を活用した歩道の整備

● 既設歩道や側溝蓋等を改善し、歩行者等の通行の円滑化と安全を図ります。

- ・ 歩道の平坦性の確保
- ・ 歩道と車道の段差解消
- ・ 通行に支障となる道路附属物の撤去
- ・ 側溝や雨水ますの蓋の改良

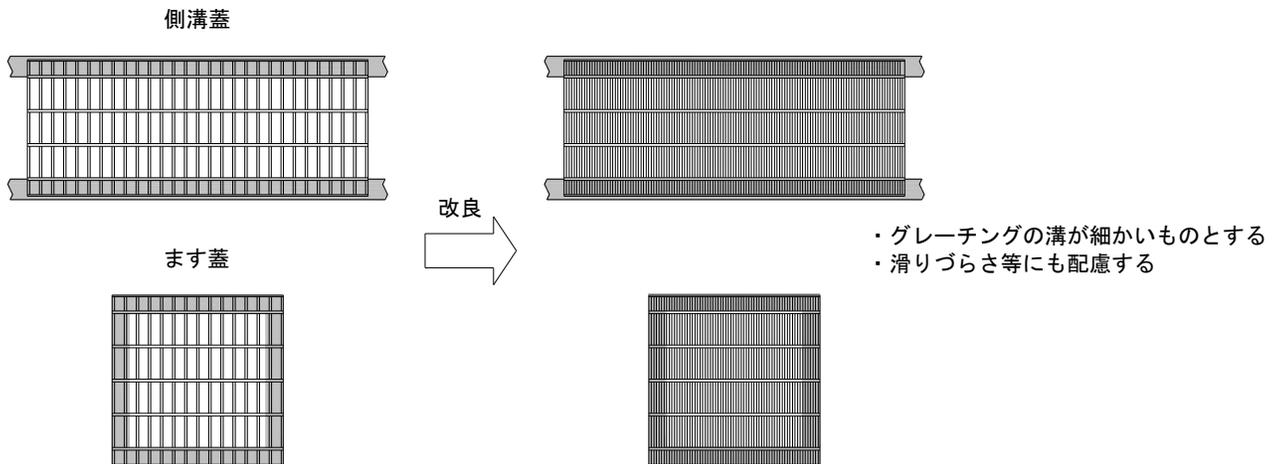
等

図 3-2 歩車道境界の構造の例（参考）



※車両乗入れ部における段差は5cm

図 3-3 側溝蓋及び雨水ます蓋の改良の例（参考）



② 現況の道路空間を改善し歩行者の安全確保に努める整備

● 道路空間の再配分や既設側溝の改良により、歩行者等の通行部分を可能な限り広く確保します。

- ・ 側溝の改修
- ・ 側溝蓋の設置
- ・ 区画線や路側帯の設置

等

図 3-4 道路空間再配分による整備例（参考）

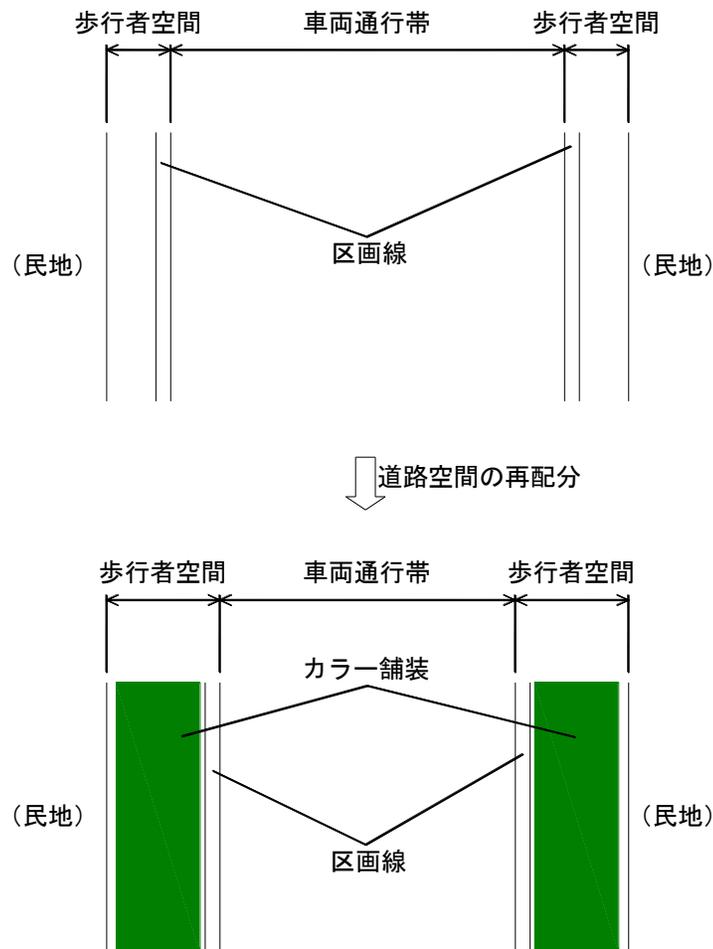
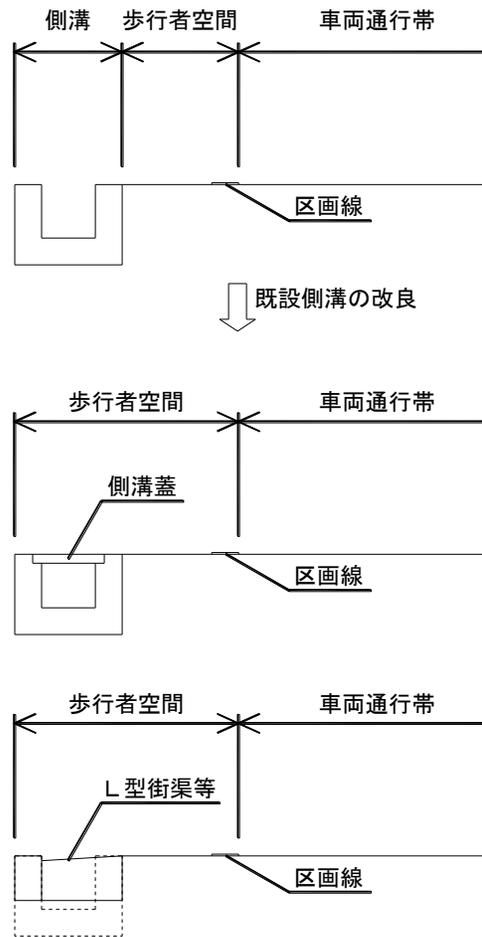


図 3-5 既設側溝の改良の例（参考）



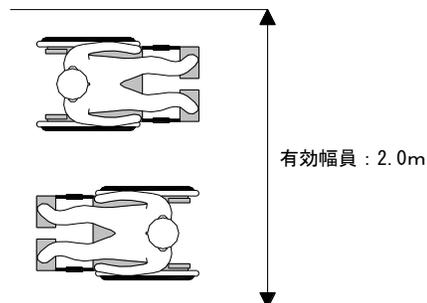
③ 移動等円滑化基準に適合した整備

● 歩道の新設にあたっては、移動等円滑化基準に適合した整備をします。以下に整備例を示します。

1) 有効幅員

- ・ 最低有効幅員は車いすがすれ違える2.0mとします。

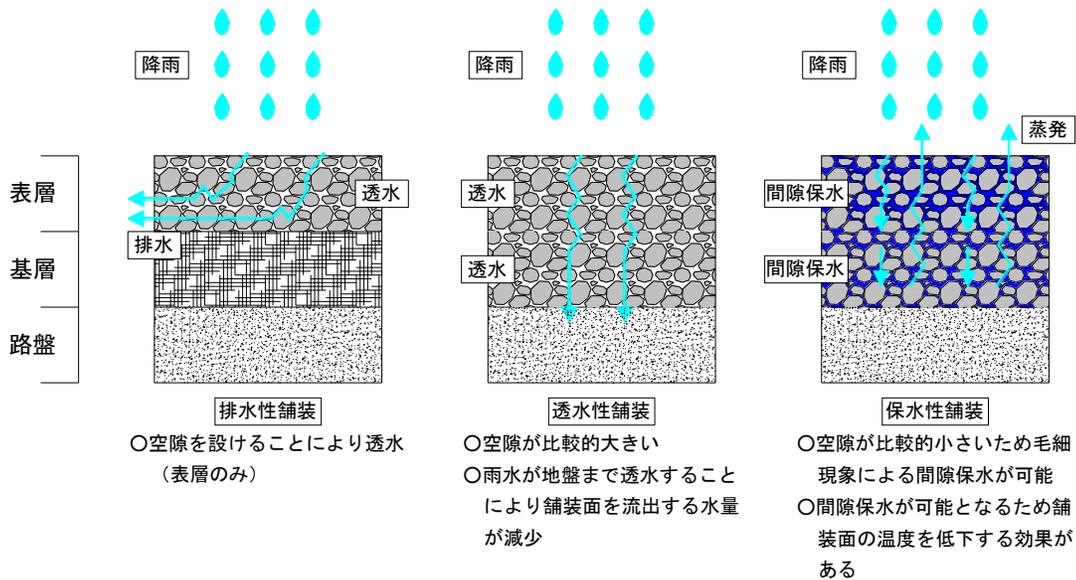
図 3-6 歩道有効幅員の考え方（参考）



2) 舗装

- ・歩道の舗装は、雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造とします。
- ・平坦で滑りにくい構造とします。

図 3-7 雨水を地下に円滑に浸透させることができる構造の種類 (参考)



3) 勾配

- ・縦断勾配は5%以下とします。地形の状況等によりやむを得ない場合は8%以下とします。
- ・横断勾配は1%以下とします。地形の状況等によりやむを得ない場合は2%以下とします。

4) 歩道構造形式

- ・歩道の構造形式はセミフラット型を基本とします。地形の状況等によりやむを得ない場合は、マウントアップ型もしくはフラット型とします。
- ・歩道に設ける縁石の車道に対する高さは15cm以上とします。
- ・横断歩道接続部における歩道と車道との段差は2cmを標準とします。
- ・車両乗入れ部における平坦部の幅員は2.0m以上とします。

図 3-8 歩道の構造形式（参考）

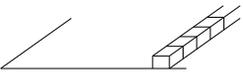
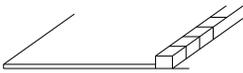
	フラット型	セミフラット型	マウントアップ型
略図			
定義	歩道面と車道面の高さが同一で、縁石により歩道と車道を分離する歩道構造	歩道面が車道面より高く、縁石天端の高さが歩道面より高い歩道構造	歩道面と縁石天端の高さが同一である歩道構造

図 3-9 横断歩道接続部における構造の例（参考）

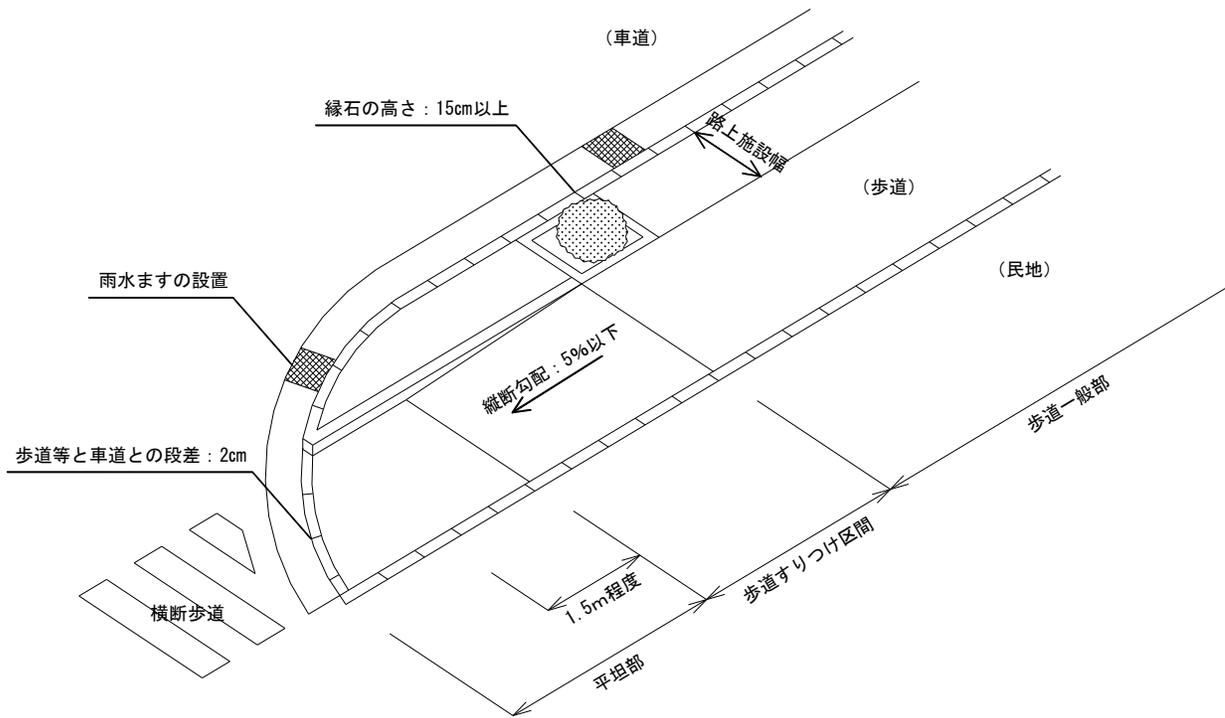
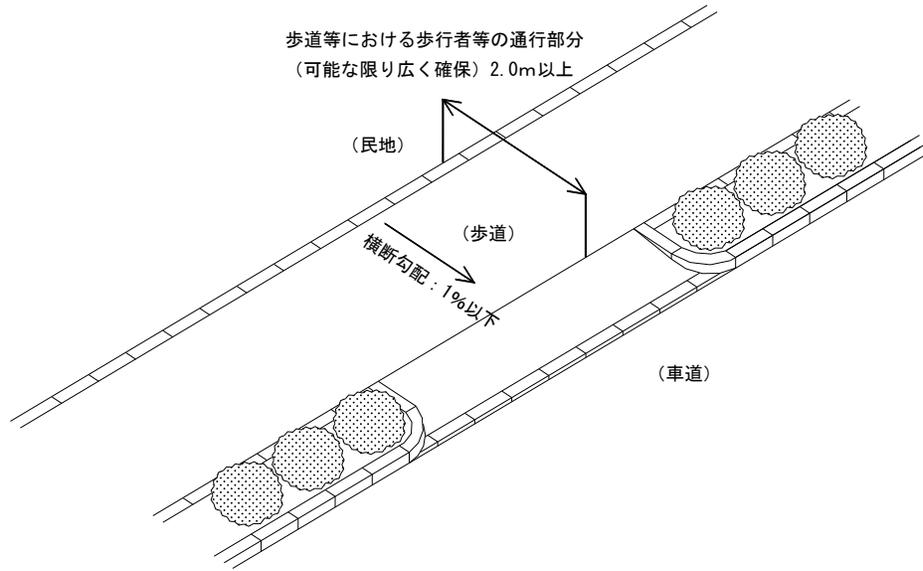


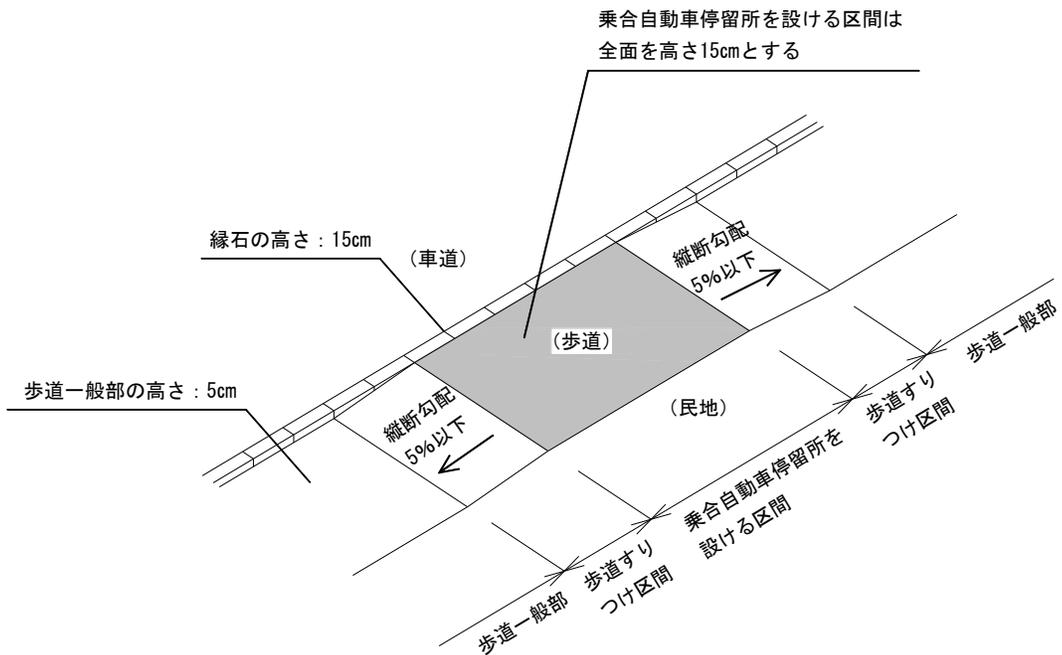
図 3-10 車両乗入れ部における構造の例（参考）



5) 乗合自動車停留所

- ・ 高齢者、身体障害者等が低床バスに円滑に乗降できる高さとして、バス停部分の歩道の高さは15cmを標準とします。
- ・ 道路の構造上やむを得ない場合は、15cmにこだわらず高さの調整をします。

図 3-11 乗合自動車停留所を設ける歩道の構造の例（参考）

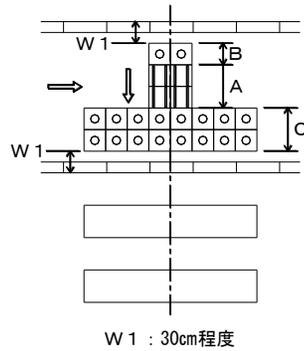


6) 視覚障害者誘導用ブロックの設置

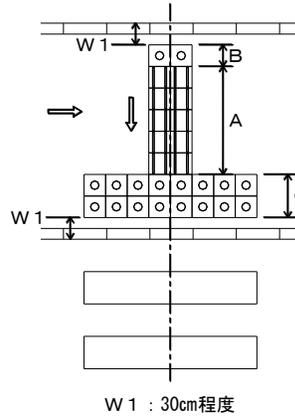
- ・ブロックの形状・寸法はJIS規格とします。
- ・ブロックの色は黄色を基本とし、周囲の路面との輝度比を2.0程度とします。

図 3-12 横断歩道接続部のブロックの設置例 (参考)

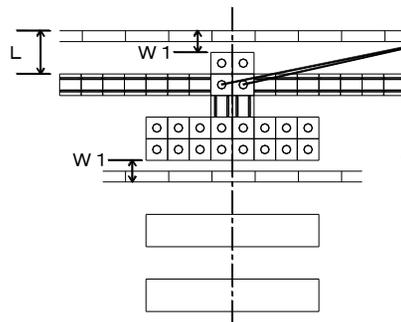
(歩道の幅員が広い場合)



(さらに歩道幅員が広い場合は、Aの部分の設置する範囲が広くなることとなる)



(継続的直線歩行を案内している場合)



この部分を点状ブロックとし、ここが分岐点であることを案内することとする。

W1 : 30cm程度
L : 60cm程度 (ただし、路上施設や占用物件の設置状況などによって、この値とすることが適切でない場合は、この限りではない)

(3) 整備計画

道路特定事業は、他の関連事業と合わせて実施していきます。基本構想で定められた特定経路・準特定経路のうち府道部分については、大阪府による整備となります。

本市が実施する道路特定事業の計画表及び位置図を以下に示します。計画表には事業実施年度を表記していますが、地域の状況や市の財政状況等により変更となる場合があります。