

泉南市交通バリアフリー基本構想

【和泉砂川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想】



泉 南 市

目 次

1. はじめに	1
2. 交通バリアフリー方について	2
2-1. 交通バリアフリー法	
2-2. 交通バリアフリー法のしくみ	
3. 泉南市について	4
3-1. 歴史	
3-1-1. 位置	
3-1-2. 沿革	
3-2. 高齢者の現状	
3-3. 障害者の現状	
3-4. 泉南市内の現状	
4. バリアフリー化における基本理念および基本方針	9
5. 特定旅客施設の選定	10
6. 重点整備地区と特定経路の設定	13
6-1. 重点整備地区の設定	
6-2. 特定経路の設定	
7. 市民の意向把握について	19
7-1. タウンウォッチングについて	
7-2. アンケート調査について	
8. 特定事業の内容	22
8-1. 特定経路	
8-2. 準特定経路	
8-3. 旅客施設	
9. 今後の課題	33
9-1. 基本構想の実現に向けて	
10. 協議会について	34

1. はじめに

わが国では、他国に例をみない急速な高齢化が進んでいる。また、身体障害者が障害を持たない人と同じように社会参加できる「ノーマライゼーション」の考え方も浸透してきている。

そうした中、高齢者、身体障害者等が公共交通機関を利用する際の移動の利便性・安全性の向上を促進するため、平成12年11月15日に「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（交通バリアフリー法）」が施行された。この法律は、高齢者や障害者をはじめ、妊娠中の女性、けがや病気をしている人など心身機能の低下した人々の移動を困難にする「障壁（道路の隙間・段差、幅の狭い道路（歩道）など）＝バリア」を除去し、快適に目的地への移動を確保するために制定されたものである。

泉南市においても、同様に高齢化の進展が顕著であり、身体障害者においても緩やかな増加傾向をたどっている。本市の将来像は「水・緑・夢あふれる生活創造都市 泉南」であり、「生活創造都市」を実現していく上で「住みたい生活環境のまちづくり」は重要な項目である。在住しているすべての人々が、自分の意志で自由に活動ができ、社会参加できる様ハード面およびソフト面においてバリアフリーに取り組む必要がある。これらを踏まえた上で、バリアフリー基本構想を策定する。

2. 交通バリアフリー法について

2-1. 交通バリアフリー法

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・安全性の向上を促進するため、平成12年11月15日に「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（交通バリアフリー法）」が施行された。この法律は、高齢者、身体障害者等が公共交通機関を利用した際の移動の利便性および安全性の向上を促進するために制定されたものである。主務大臣が定める基本方針に基づき、市町村は自主的に基本構想を策定することができる。基本構想は、一定規模以上の旅客施設（「特定旅客施設^{*1}」）を中心とする重点整備地区を設定し、利用者や関係機関との協議のもとに、道路や旅客施設等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進する方針で作成される。

道路管理者においては、基本構想に則し、道路特定事業計画を策定し、本事業計画に基づき特定経路^{*2}について事業を実施することの責務を負うことが規定されている。

^{*1} 特定旅客施設：次の①～⑤に掲げる施設のうち、政令で定める要件（1日の平均的な利用者数が5,000人以上であること等）を満たすもの

- ①鉄道駅 ②軌道法による軌道停留場 ③自動車ターミナル法によるバスターミナル
- ④旅客線ターミナル ⑤航空旅客ターミナル

^{*2} 特定経路：当該特定旅客施設と特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活または社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設との間の経路

□移動円滑化の促進に関する基本方針(国の基本方針)の概要

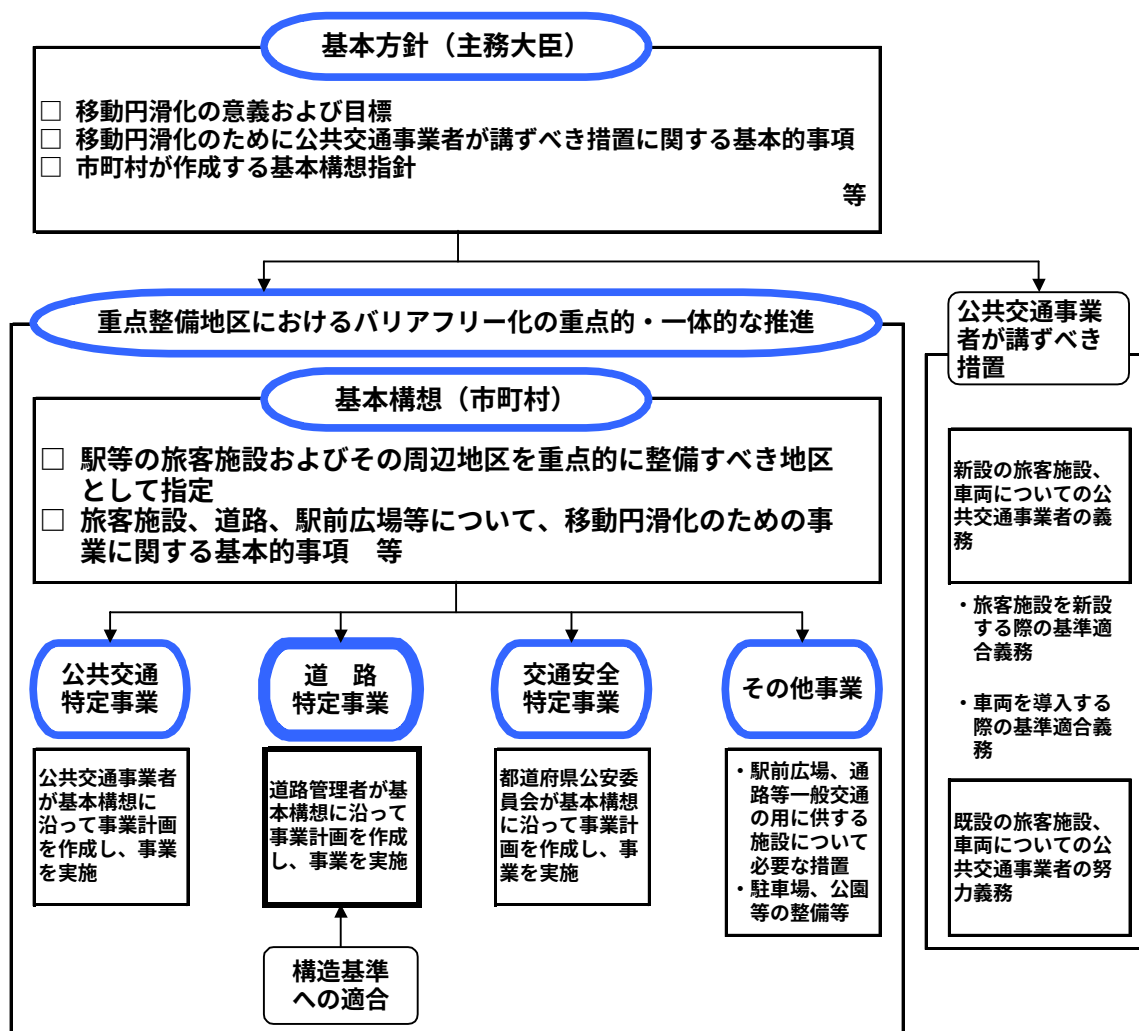
移動円滑化の意義

- 高齢者、身体障害者等が自立した日常生活、社会生活を営むことができる社会の実現
 - ・ すべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備推進
 - ・ 移動円滑化を進めるにあたり、高齢者、身体障害者等の意見の反映が重要

移動円滑化の目標

- 旅客施設
 - 一日あたりの乗降客数が5,000人以上の旅客施設(鉄軌道駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル)について2010年までにバリアフリー化
- 車両等鉄軌道車両、旅客船、航空機は、2010年までに30～50%をバリアフリー化。バスは、10～15年で低床バスに代替、うち20～25%はノンステップバス化
- 道路、駅前広場および信号機等
 - 2010年までに重点整備地区の主要な特定経路についてバリアフリー化を実施

2-2. 交通バリアフリー法のしくみ



3. 泉南市について

3-1. 歴史

3-1-1. 位置

本市は、大阪府南部に位置し、大阪都心部から 40～50km 圏内にある。公共交通機関を利用すれば、大阪都心部へは 1 時間以内、関西国際空港には 30 分以内で着くことができる。

本市の北部は大阪湾に面しており、南部は和泉山脈となっている。本市域は南北約 11km 東西約 8 km に広がっている。また、北東は泉佐野市・田尻町、南西は阪南市、南東は和歌山県にそれぞれ接している。市域の面積は 47.34km² で、関西国際空港の約 1／3 を市域に含んでいる。

3-1-2. 沿革

市域に点在する遺跡や石器・土器などの出土品から、本市の歴史は古く縄文・弥生の時代にまで遡り、白鳳から天平年間には寺院が建立されたという記録などから、文化的にも地方の主要な村落であったことがうかがえる。鎌倉時代には熊野詣が流行し、街道筋は宿駅として栄えた。江戸時代には市域の多くは岸和田藩に属し、和泉木綿の産地の一つとして、また紋羽織の生産でも有名であった。明治時代には軍服用材料として紋羽の需要が増大し、隆盛をきわめている。その後、大正・昭和の時代には紡績工場が相次いで数多く創設され、紡績業は地場産業として地域の発展を支えてきた。しかし、構造不況業種ともいわれる紡績業は、縮小・閉鎖が相次いでおり、現在に至ってもなお厳しい状況が続いている。

明治 4 年 7 月の廃藩置県によりこの地域は岸和田県となり、同年 11 月には堺県に編入された。さらに、同 14 年には大阪府に属することになった。明治 22 年の町村制施行と同時に実施された大規模な町村合併により、この地は 7 村で構成された。昭和に入ってから合併や町制施行などで 2 町 4 村となり、戦後の昭和 31 年に町村合併促進法に基づく合併によって泉南町が誕生し、同 45 年には単独で市制を施行し、泉南市となって現在に至っている。

この間、昭和 40 年代から 50 年代にかけて平野部や丘陵部などで大規模な住宅開発があり、人口は急激に増加した。

平成 6 年には、大阪湾の本市沖合に関西国際空港が開港し、同時に道路網や公共下水道などの空港関連地域整備が進み、都市基盤の整備が大きく前進したところである。

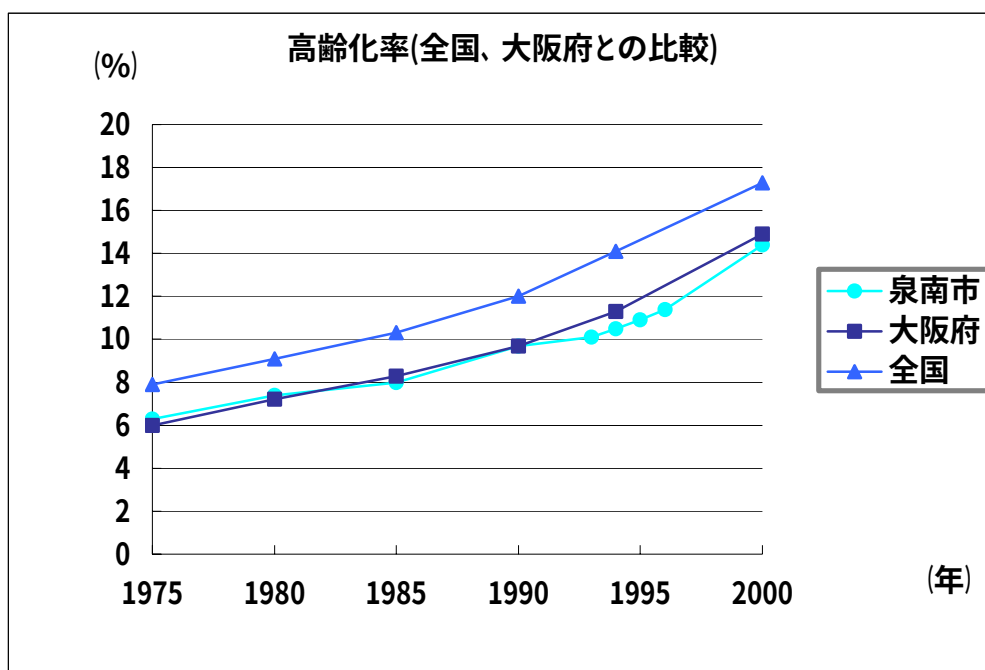
3-2. 高齢者の現状

我が国は、他に例を見ない急速な高齢化が進んでいる。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^{*3}を迎えると考えられている。泉南市においても、グラフから全国や大阪府と同様な傾向が見られる。急速に進む高齢化に対応した、バリアフリーのまちづくりが重要である。

(人)

	65歳以上	人口	割合
泉南市	9,268	64,152	14.4%
大阪府	1,315,213	8,805,081	14.9%
全国	21,992,896	126,925,843	17.3%

平成12年国勢調査 第1次基本集計結果参照



泉南市福祉のまちづくり重点地区整備計画(H9.3)・泉南市統計書 平成13年度版

平成12年国勢調査 第1次基本集計結果 参照

^{*3} 一般的な高齢者社会の定義

WHO(世界保健機関)における高齢化の定義

WHO(世界保健機関)では、高齢化社会を次のように定義しています。

高齢化率	定義
7～14%未満	高齢化社会
14～21%未満	高齢社会
21%以上	超高齢化社会

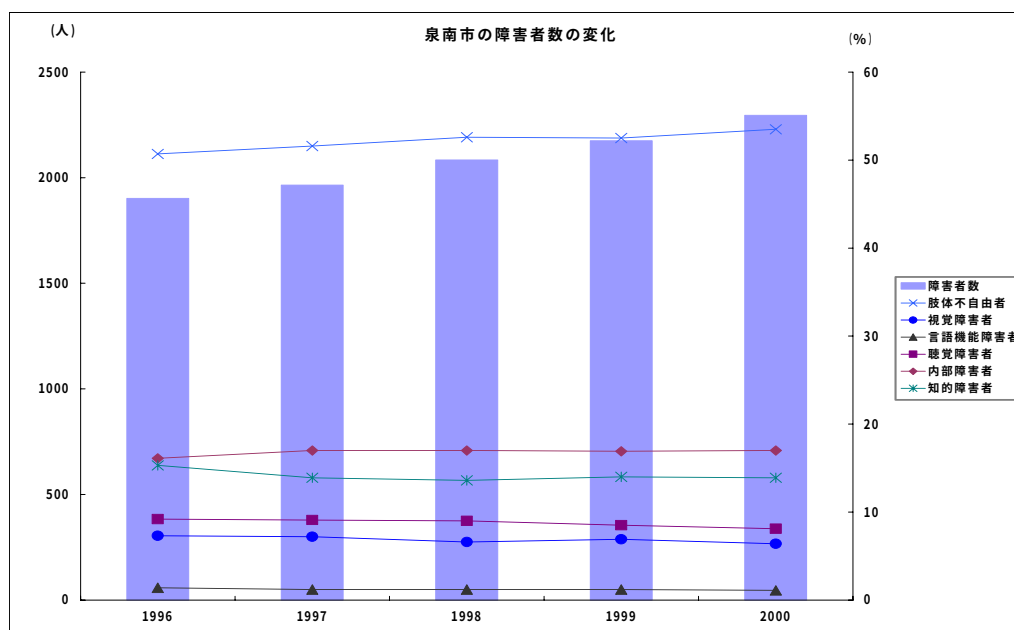
(高齢化率=全人口に占める65歳以上の割合)

3-3. 障害者の現状

障害者の人数も、高齢者と同様にグラフから増加の傾向にあることがわかる。事故等のトラブルを未然に防ぐためにも、施設等のバリアフリー化が急務であると考えられる。

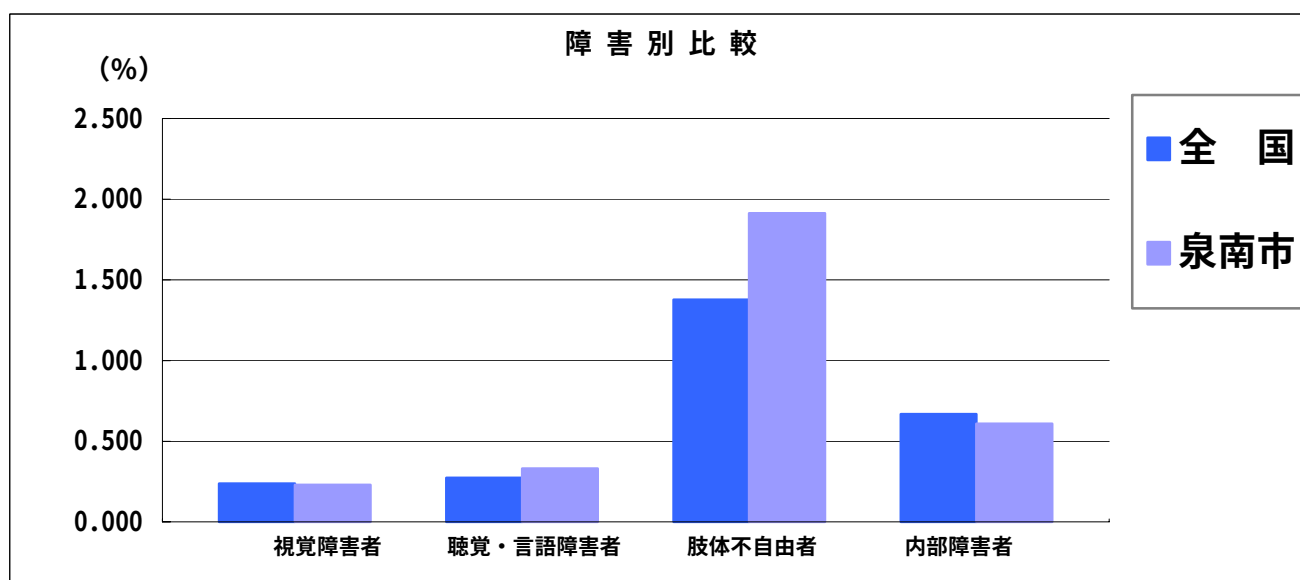
また全国における障害者数と比較を行う（以下表参照）と、各項目ともほぼ同率を示しているが、肢体不自由者に関しては、大幅に上回っていることがわかる。

なお、泉南市内における障害者の割合は、3.6%となっている。（平成 13 年度調査）



泉南市統計書 平成 13 年度版 参照

平成 12 年国勢調査 第 1 次基本集計結果・泉南市統計書平成 13 年度版・厚生省障害白書 参照



全 国

(人)

	視覚障害者	聴覚・言語障害者	肢体不自由者	内部障害者	合計	総人口
種類別人口	301,000	346,000	1,749,000	849,000	3,245,000	126,925,843
障害者内の割合(%)	9.3	10.7	53.9	26.2	100.0	
総人口における割合(%)	0.237	0.273	1.378	0.669		

泉南市

(人)

	視覚障害者	聴覚・言語障害者	肢体不自由者	内部障害者	合計	総人口
種類別人口	147	213	1,227	390	1,977	64,152
障害者内の割合(%)	7.4	10.8	62.1	19.7	100	
総人口における割合(%)	0.229	0.332	1.913	0.608		
比較(全国の総人口に対して)	-0.008	+0.059	+0.535	-0.061		
知的障害	318					

3-4. 泉南市内の現状

泉南市域には、大阪湾に沿って南海本線とＪＲ阪和線が並走しており、南海岡田浦駅・南海樽井駅及びＪＲ新家駅・ＪＲ和泉砂川駅の４駅があり、大阪都心部から１時間以内の通勤通学圏である。中でもＪＲ和泉砂川駅は快速停車駅であり、紀北方面からのＰ＆Ｒ^{*3}も含めて、一日１万人を超える乗降客がある。これらの要素から、定住者が増えて人口は、増加基調で推移すると考えられる。しかしながら、人口の増加及び高齢化に伴い、心身機能の低下した人、障害を持つ人、高齢者、幼児などの移動制約者も増加することが推察できる。このような人々も含めた上で、より住みやすいまちにしていけるためにも都市基盤のバリアフリー整備を行っていくことは、必要不可欠である。

市内の歩道は、幅が狭い、勾配がきつい、もしくは、歩道がないなど健常者でも歩き難い環境にあり、また、障害物(電柱・看板等)も多く見受けられ、快適な歩行空間とは程遠い現状にある。

以上のことから、都市基盤施設のバリアフリー化を早急に行う必要がある。



↑電柱、看板により狭い歩道が
ますます狭くなっている



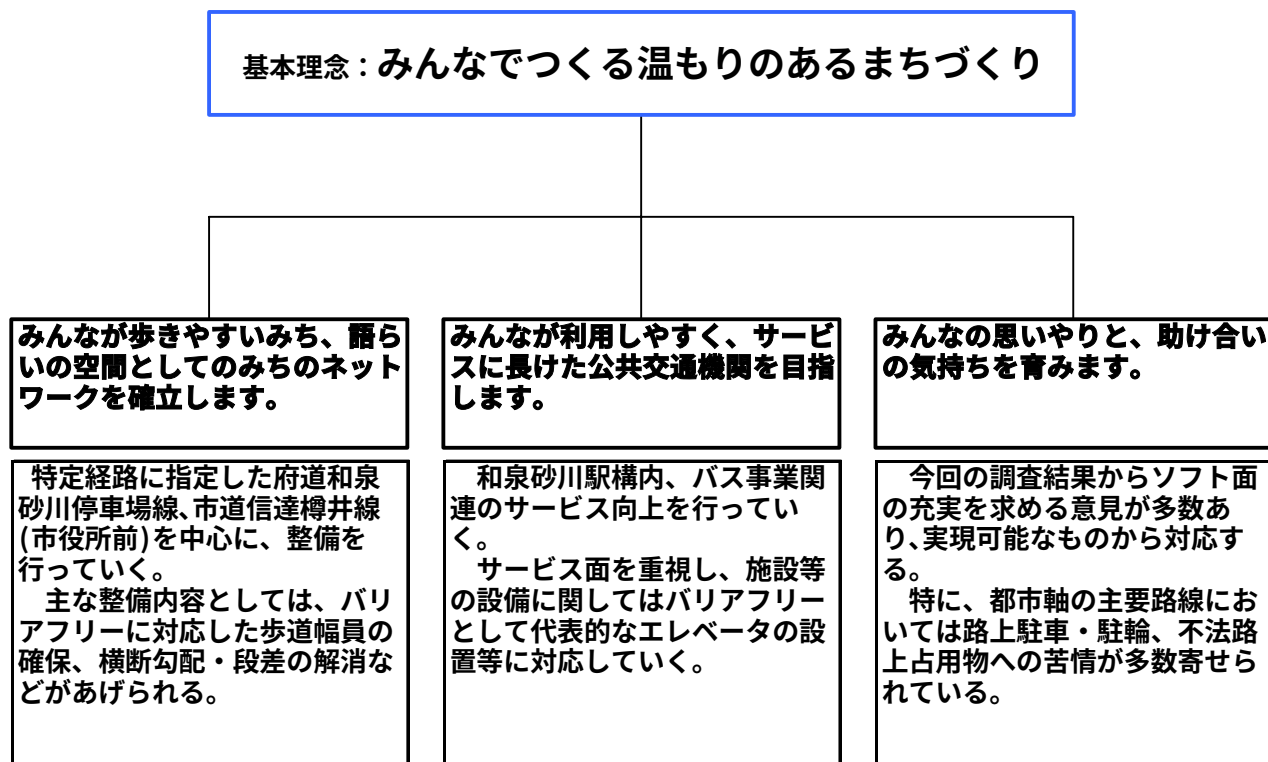
↑歩道が狭く、歩きにくい
横断勾配もきつい

^{*3}Ｐ＆Ｒ　：　自宅から最寄りの駅まで車で移動し、駐車させて目的地まで電車で通勤すること。

4. バリアフリー化における基本理念および基本方針

泉南市の交通バリアフリー基本構想は、まちづくりの方向性を示す。

泉南市のバリアフリー基本理念は、以下に示すように3つの基本方針を基に成立している。



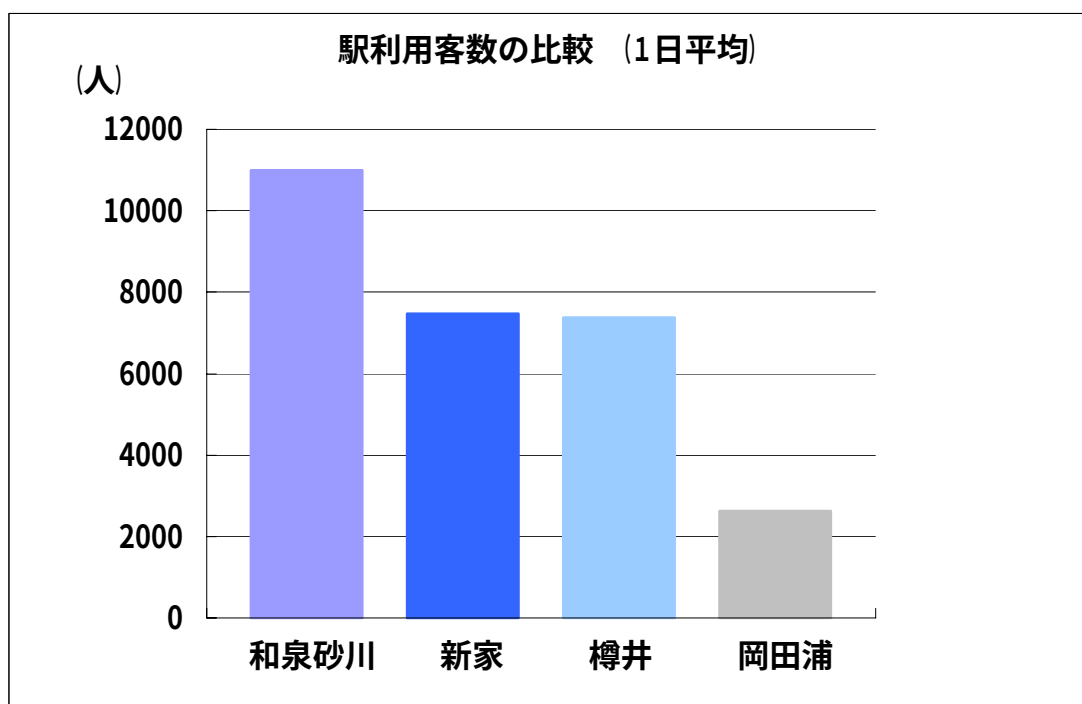
5. 特定旅客施設の選定

バリアフリーのまちづくりは、様々な人が快適に歩ける空間を確保することが大切である。とくに公共交通機関から、歩道を歩いて目的地に至るまでの歩きやすさは、日常生活において非常に重要なことである。泉南市では、この公共交通機関として鉄道駅を設定し、以下の理由から和泉砂川駅周辺地区を選定し、整備をおこなう。

- ① 泉南市で定義された都市軸(信達樽井線)上の駅であり、他の駅に比べて重要度が高い
(泉南市都市計画に関する基本方針：P9 参照)
- ② 駅の利用者数が最も多いにも関わらず、駅前広場等の整備が不十分である (以下参照)

□ 泉南市内の駅利用者数の状況

泉南市内には、JR阪和線 和泉砂川駅、新家駅、南海本線 樽井駅、岡田浦駅がある。各駅利用者数のグラフを以下に掲載する。このグラフより他の駅に比べて、和泉砂川駅の利用客数が一番多いことが分る。



駅名	乗降客数(一日あたり：人)
和泉砂川	10,996
新家	7,472
樽井	7,379
岡田浦	2,632

□ 和泉砂川駅前の現状

和泉砂川駅は市内で利用客数が最大の駅にも関わらず、駅前付近の整備が不十分であり、早急に整備を行う必要がある。(以下写真参照)



和泉砂川駅前



駅前広場



和泉砂川停車場線（泉州銀行側）



和泉砂川停車場線（駅に向かって撮影）

和泉砂川駅前の問題点

- ・駅前広場が狭く、歩車道の分離がなされていない。また、コミュニティバス等が停車するにも関わらず、バスターミナルが設置されていない。
- ・和泉砂川停車場線は、駅に続くメインストリートの道路であるが、歩道の幅が狭く、片側歩道である。また、電柱等の障害物も多数見受けられる。

これらから、和泉砂川駅を今回の泉南市バリアフリー基本方針の特定旅客施設とし、駅前、ならびに周辺道路等の整備・改善を行っていくものとする。

□ 特定旅客施設とは

特定旅客施設は①～③のいずれかに該当することとされている。

- ① 当該旅客施設の日あたりの平均的な利用者の人数が 5,000 人以上であること
- ② 当該旅客施設を利用する高齢者または身体障害者の人数が①の要件に該当する旅客施設と同程度以上
- ③ その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められる施設

泉南市内の旅客施設としては、和泉砂川、新家、樽井、岡田浦がある。このうち和泉砂川、新家、樽井の3駅が①の要件を満たしている。

□ 特定旅客施設の決定

このなかでも、和泉砂川駅の利用者が最も多く、泉南市の「第4次泉南市総合計画(H13.12)」、「泉南市都市計画に関する基本方針(H11.2)」、のまちづくりの方針において、都市軸上にあり重要な位置を占めている。

以上の理由により協議会で検討した結果、和泉砂川駅を第一の特定旅客施設と定め、次に重点整備地区の設定を行う。

6．重点整備地区と特定経路の設定

6－1．重点整備地区の設定

交通バリアフリー法が適用される対象地区は、重点整備地区とよばれる。重点整備地区は、特定旅客施設を中心に設定される。

重点整備地区の基本的な考え方は、「移動円滑化の促進に関する基本方針」において定められており、内容は以下のとおりである。

① 重点整備地区の範囲

- ・ 特定旅客施設から徒歩圏(概ね 500m～1 km)の範囲

② 重点整備地区の境界

- ・ 具体的な範囲の設定としては、できる限り町境、字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって明確に表示する。

③ 重点整備地区の要件

- ・ 高齢者、身体障害者等が日常生活において、利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他施設(病院、文化施設、商業施設等)の所在地を含む地区であること
- ・ 特定旅客施設、一般交通用施設および公共用施設について移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること
- ・ 当該地区において移動円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること

泉南市内の施設位置について

泉南市では、本計画の特定旅客施設として位置付けた**和泉砂川駅**と都市軸に設定されている都市計画道路 信達樽井線（**和泉砂川停車場線**ならびに**信達樽井線**）の周辺を中心とした範囲に公共施設が集中している。以上のことから、この範囲を中心として重点整備地区を設定する。

泉南市においてバリアフリー対象者が利用すると考えられる主な施設(公共施設等)をピックアップし着色し、さらに徒歩圏を表示したものが下図である。



<図の内訳>

泉南市の都市軸上に位置する和泉砂川駅※と泉南市役所※をそれぞれ選択して、徒歩圏を描く。

※主な施設として、和泉砂川駅と泉南市役所を選択した理由

和泉砂川駅　：今回のバリアフリー基本構想における特定旅客施設であり、市の主要公共交通機関として利用されている。

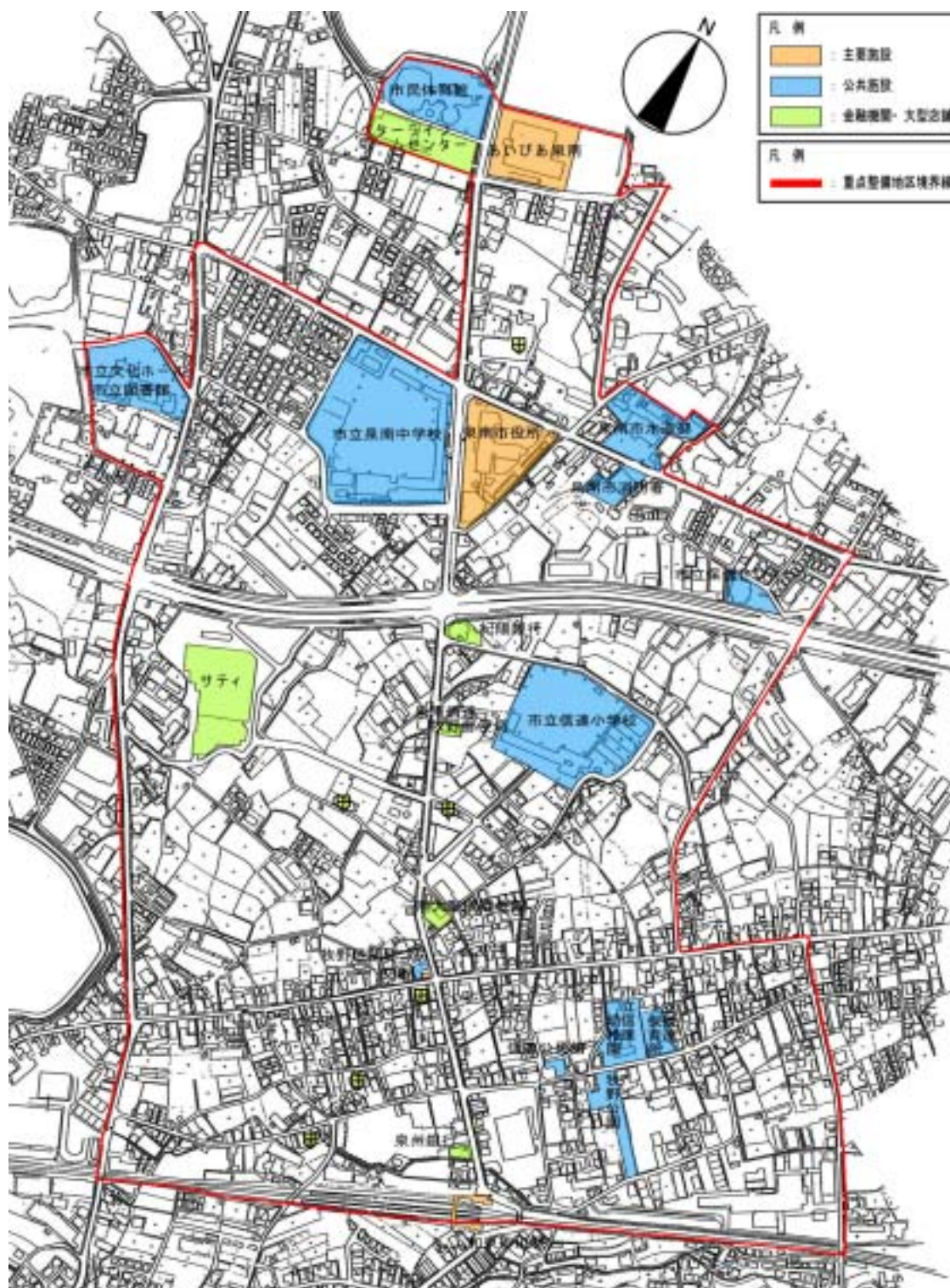
泉南市役所　：泉南市内にある公共施設群のほぼ中央に位置し、総合福祉センター(あいびあ泉南)やあいびあ泉南　総合病院も近くにあり、移動制約者が利用する割合の高い道路となっている。

和泉砂川駅を中心に、500mと1kmの徒歩圏を描く。また、泉南市役所を中心に500mの徒歩圏を描く。この2つ（和泉砂川駅1kmと市役所500m）の徒歩圏により、他の主要公共施設が網羅されている。この2つの徒歩圏を中心に、道路整備を促進することにより、効率よく効果も大きい結果が得られると考えられる。また、この範囲内にある各施設を結ぶ道路も、バリアフリーに未対応のものが多く、歩行空間ネットワークが形成されているとは考え難い状況である（アンケート調査およびタウンウォッチング調査結果参照）。以上のことから、この区域を重点整備地区に設定し、早期にバリアフリーに対応した整備をおこなう必要がある。

・重点整備地区の境界

「泉南市福祉のまちづくり重点地区整備計画（H9.3）」において、公共施設、商業施設、教育施設等をピックアップし、これらを網羅した重点整備地区が提案されている。今回、この提案されている重点整備地区に、信達公民館、市立信達幼稚園、市立信達保育所および牧野公園を追加し、また、同時に「泉南市福祉のまちづくり重点地区整備計画（H9.3）」のときに比べ、町境、字境、道路、都市計画等をより反映した形に修正する。

泉南市交通バリアフリー基本構想における重点整備地区図



6-2. 特定経路の設定

今回特定経路の設定はアンケート調査、タウンウォッチング調査から多数の意見があった和泉砂川駅前周辺を中心に特定経路を選定している。先にも述べたように、和泉砂川駅前にあたる府道と泉停車場線から信達樽井線（一部）の道路環境は、市の中心道路としての機能を十分に果たしていない状況である。また、移動制約者以外の健常者からも要望が高いことから優先的に整備を行う必要がある。

準特定経路は移動制約者の通行も多いが、道路幅員が狭く、用地買収を行わないとバリアフリーの構造基準を満たすことが非常に困難であると思われる路線、もしくは、バリアフリー法に定められた平成22年までに整備を行うのが難しい路線を中心に選定している。

特定経路ならびに準特定経路については以下のとおりである。

特定 経路

法に基づいて、地域の中心となる駅と高齢者や身体障害者が多数利用する施設を結ぶ経路。

準特定 経路

法で定められている特定経路の基準に満たない経路。

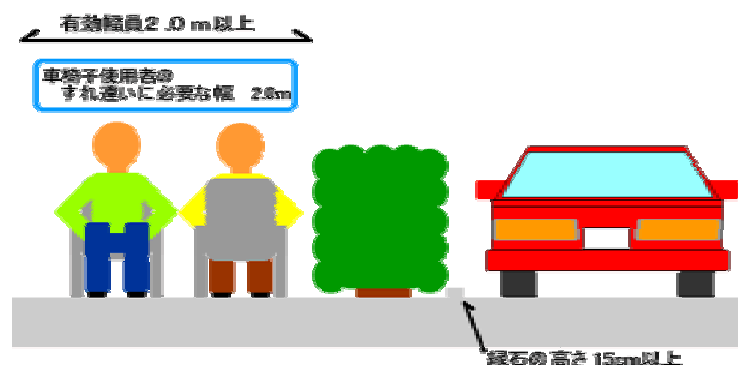
特に主要施設へのアクセスの利便性から、重要な路線と考えられ道路については準特定路線と位置づける。法律が、バリアフリー整備の目標としている平成22年までに、整備を完了することが難しい路線。

<歩道の基本的構造>

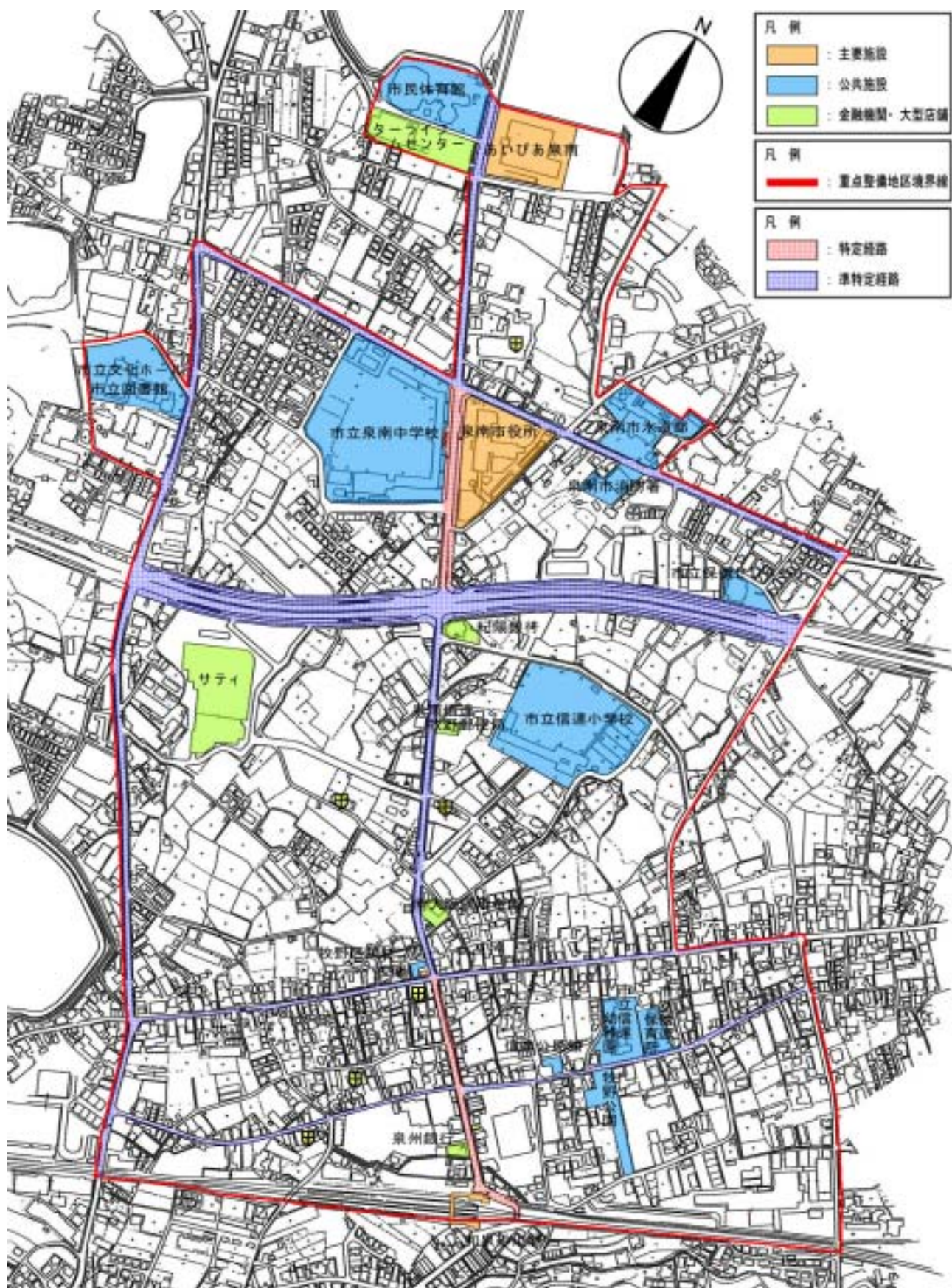
- ・歩道の幅員は、歩行者が実際に通行できる幅員(有効幅員)を基本とし、道路構造令の幅員の規定を「有効幅員」として2.0m以上(自転車歩行車道にあたっては3.0m以上)を連続して確保する。
- ・舗装は原則として透水性舗装とする。
- ・勾配は原則として、縦断方向に5%以下、横断方向に1%以下とする。
- ・歩行者(特に視覚障害者)の安全な通行を確保するため、歩道は縁石により区画する。
- ・縁石の高さは15cm以上とし、必要に応じて歩車道境界に植樹帯、並木または柵を設置する。
- ・歩道面の高さは、5cmを標準とし、車両乗り入れ部の設置の状況等を考慮して設定する。
- ・歩道が横断歩道に接続する歩車道境界部の段差は2cmを標準とする。

(重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準の概要参照)

歩道の標準横断面図



特定経路・準特定経路



7. 市民の意向把握について

泉南市のバリアフリー基本構想を作成するにあたり、市内に在住する人々の意見を基本構想に反映するためタウンウォッチング調査ならびにアンケート調査を実施した。

7-1. タウンウォッチングについて

平成 14 年 11 月 27 日に基本構想策定協議会の委員を中心に、各団体から参加者を募り、タウンウォッチング調査をおこなった。和泉砂川駅と市の都市軸である和泉砂川停車場線、信達樽井線を中心とした市内の主要道路、コミュニティバスに利用されているバス車両の調査を行った。グループは 2 班構成で、それぞれ用意したチェックシートをもとに調査し、終了後、班ごとに調査結果をもとに問題点の確認・意見集約をおこなった。調査箇所および参加者は以下のとおりである。

□調査箇所

【①ルート】(バスにて移動)和泉砂川駅構内⇒和泉砂川停車場線⇒信達樽井線

【②ルート】信達樽井線(市役所側)⇒国道 26 号線⇒信達樽井線(交番～紀陽銀行)⇒国道 26 号線⇒信達樽井線(泉南中学校側)⇒バス車両の調査⇒樽井大苗代新家線⇒信達樽井線(市役所～あいびあ泉南)

□参加者

調査員：20 名（ヘルパーおよび付き添い含む）

以下敬称略

①ルート

泉南市身体障害者福祉会	(視覚障害)	1 名	ガイドヘルパー	1 名
	(下肢障害)	1 名		
	(聴覚障害)	1 名	手話通訳	2 名
障害者(児)をもつ親の会	(車椅子)	1 名	介添者	1 名
牧野区	(地元住民)	2 名		
泉南市婦人団体連合会	(婦人会)	1 名		

②ルート

泉南市身体障害者福祉会	(上肢障害)	1 名		
	(聴覚障害)	1 名	手話通訳	2 名
障害者(児)をもつ親の会	(車椅子)	1 名	介添者	2 名
泉南市老人クラブ連絡会	(高齢者)	1 名		
泉南市婦人団体連合会	(婦人会)	1 名		

関連事業者

西日本旅客鉄道(株)和歌山支社	4 名
南海ウィングバス南部株式会社	4 名
大阪府泉南警察署	1 名
国土交通省近畿地方整備局大阪国道事務所	1 名

大阪府岸和田土木事務所	3名
泉南市都市整備部	3名
泉南市市民生活環境部	1名
近畿大学	2名
泉南市(調査補助)	11名
東京エンジニアリング(株)	5名

□調査の結果

府道泉砂川停車場線、市道信達樽井線

路上駐車、不法路上占用物に対する苦情、電柱が歩道の真ん中にあり不便であり、車椅子では通行不可能であるという意見が多く寄せられた。また歩道の段差、勾配等についても改善の要望が多く寄せられている。

市道樽井大苗代新家線

不法路上占用物に対する苦情、とくに電柱が歩道内に設置されていて通行の邪魔であるという意見が多く寄せられた。また歩道の段差、勾配等がひどく車椅子の通行が不便であるという意見が寄せられた。

国道 26 号

市道信達樽井線との交差点にある中央分離帯の段差が車椅子や高齢者にとって歩き難いという意見が多数あった。また、舗装、横断歩道標示の損傷が気になるとの意見もあった。

和泉砂川駅

車椅子での利用には、駅員の補助なしでは不可能であり、改札の幅が狭い、トイレが男女別になっていない等の意見が多数あった。

電光案内板の設置、ホーム構内への待合室の設置希望の意見があった。

なお、この結果を参考に特定事業の内容を検討する。

7-2. アンケート調査について

□アンケート調査の目的

アンケート調査は、市民が泉南市の公共主要施設の現状に対してどのように感じているのか、施設の整備・改善の意向、またバリアフリーに対する認識、要望等の確認をするという目的のもとにおこなった。平成14年11月上旬に、高齢者、身体障害者、健常者に協議会委員を通じて、アンケート用紙を500部配布した。

□アンケート調査結果の概要

アンケートの回収率は68.2%であり、バリアフリーに対する関心度が高いものと考えられる。また、アンケートの回答から、府道泉砂川停車場線、信達樽井線への改善要望が高いことが分かった。

整備内容の内訳として設問した回答に対しては、ソフト面の対応である路上駐車・駐輪、不法路上占用物の撤去の要望が健常者、身体障害者を問わず最も高い結果が得られた。ハード面の対応においては、健常者は歩道の幅が狭いという回答が最も多く、身体障害者においては歩道の段差が大きい、舗装や溝蓋等が滑りやすいという回答が多い結果となった。

□今後について

“今後、バリアフリーを実践する際に、どのような改善策が必要になると思われますか？”という設問に対して、ソフト面においては“自転車利用者、歩行者のマナーの向上”、“駐車・駐輪の取り締まり強化”、“バリアフリーに対する一般市民の理解の促進”という回答が多く得られた。これらから、継続的にバリアフリーに対する啓発活動を行っていく必要があると考えられる。また、ハード面においては“歩道の幅を十分確保する”に対する回答が最も多い結果となった。

以上の結果を受けて、各整備内容を早期・中期・長期計画に分類し、特定事業の整備内容へ反映させることとする。

8. 特定事業の内容

はじめに.

アンケート調査、タウンウォッチング調査結果により利用者の意向を、各頁の右上にまとめ、重点整備地区内における特定経路、準特定経路、特定旅客施設の整備内容を提示する。

特定経路ならびに準特定経路は路線ごとに整備内容を紹介する。以下の対策方法として表に示している期間は、整備着手後、改善効果ならびに整備完了の目標として表記している。期間の短期・中期・長期は以下のとおりである。

短期	1～2年
中期	3～5年
長期	2010年まで

種別のソフト・ハードとは、整備方針の種類を表している。

ソフト面は、市民のバリアフリーに対するモラルの向上、高齢者や身体障害者に対するサポートの促進など住民の協力ならびに意識改革を中心とした方策である。

ハード面は、施設の整備工事をおこない改善する方策である。

対策方法はバリアフリーの基本構想において、具体的にどのような対策、改善・改修を行うのかを示している。

区分は、表示された対策をどの機関が対応するのかを示している。

略称	正式名称
国	国土交通省
府	大阪府
J R	西日本旅客鉄道(株)
公	公安委員会
市	泉南市

8-1. 特定経路

(1)府道 和泉砂川停車場線



利用者の意向

タウンウォッチング調査結果

- ・路上駐車・路上駐輪、不法路上占用物が多い
- ・歩道の幅が狭く、待避スペースがない
- ・歩道上が凸凹しており、横断勾配がきつく波打っている

アンケート調査結果

- ・駅前整備を要望する意見が多く見られた
- ・歩道が狭く危険である、歩道が凸凹しており、よく転倒する等の意見があった

期間	種別	対策方法	区分
短期	ソフト	迷惑駐車・駐輪の排除に取り組む。※1	公・府・市
		不法路上占用物の撤去を促す。※1	府
		市民のバリアフリーに対する認識の向上を図る。	市
	ハード	劣化した路面標示を補修する。	府
長期 (セット)	ハード ①	駅前広場の設置および都市計画道路幅での整備の検討を大阪府、公安委員会、JR、市等で都市計画の変更も含めて実現に向けて短期のうちに検討し、早期の整備を目指す。	府・公・JR・市
	ハード ②	①案は、用地買収や物件補償等が必要であり、不確定要素があるため2010年までの整備が不可能に至った場合は、現況道路幅内で特定経路としての歩道幅員を確保し、最低限のバリアフリー化に努める。 ・歩道の段差の解消、電柱の移設、側溝の蓋の改修による段差解消、交差点の待避スペースの確保をする。※2	
	ハード	上記①または②による改良後の交差点に信号機設置を検討・実施する。	公



※1 路上駐車、不法路上占用物



※2 電柱の移設、歩道の拡幅

(2)市道 信達樽井線(市役所前)



利用者の意向

タウンウォッチング調査結果

- ・車止め用の円柱がよく倒れていて危ない
(ぶつかるもしくは転倒の原因になる)
- ・歩道の切下げ部分の勾配がきつい(車椅子等の移動がきつい)
- ・歩行スペースを侵している植栽や樹木の手入れをして欲しい
- ・インターロッキングブロックは、安定感が悪く、車椅子等で通過すると振動が生じ体に響く。

期間	種別	対策	区分
短期	ソフト	植栽や雑草の手入れを行う。	市
短期	ハード	歩道の段差解消(横断歩道の切下げ部の改善)を行う。※1 車止めをラバー素材等への変更も含め改善策を検討する。※2 誘導ブロックを適切な位置に設置し、道路標示の設置も行う。	



※1 歩道の切下げ状況



※2 車止め、舗装状況

8-2. 準特定経路

(1) 国道26号



利用者の意向

タウンウォッチング調査結果

- ・歩道が凸凹しており転倒の原因となる
- ・歩道の切下げ部分の勾配がきつい(車椅子で押している時、片手に負荷がかかる)
- ・中央分離帯部分に段差があり、転倒等の原因となり危険である

期間	種別	対策	区分
短期	ソフト	泉南市役所南交差点の国道横断信号の青時間を可能な範囲で長くする。	公
短期	ハード	横断歩道等の路面標示の劣化を補修する。※1	公・国
		歩道のひびわれや目地による段差、くぼみや膨らみを解消する。	国
		植樹ますのブロックを改良する。	
		車両乗り入れ部などの横断勾配がきついので、現用地幅内で可能な限りバリアフリーに対応した勾配に修正する。※2	
		特定経路なみの歩道幅員を確保する(未対応箇所)。 ・歩道の段差の解消、標識柱等の移設を行う ・舗装には、透水性舗装を使用する ・誘導ブロックを適切な位置に設置する	
中期	ハード	音響信号を適切な位置に設置する。	公



※1 横断歩道の損傷状況



※2 横断勾配、歩道の切下げ

- ・歩道の幅が狭く、段差が多い

(3)市道 信達樽井線(市役所～あいびあ泉南)



利用者の意向

タウンウォッチング調査結果

- ・歩道の幅が狭く、段差がきつい
- ・側溝の蓋の安定感が悪く、移動に支障がある、また蓋の種類に統一性がなく身障者や高齢者は歩きにくい
- ・歩道の横断勾配がきつい(グレーチング自体が斜めに設置されており雨の日には滑りやすい)

期間	種別	対策	区分
短期	ソフト	不法路上占用物の撤去を促す。	市
中期 ～ 長期	ハード	歩道の横断勾配ならびに段差を解消する。※1	
		誘導ブロックを設置する。	
		舗装および側溝の蓋を改修する。※2	
		歩道幅員の拡幅を検討する(車道幅員を縮小する)。	



※1 歩道の段差



※2 横断勾配、側溝の蓋の改修

(4)市道 樽井大苗代新家線



利用者の意向

タウンウォッチング調査結果

- ・歩道の幅が狭く、段差が大きい
- ・電柱の数が多く、歩道の中央に電柱が設置されていて通行の支障になる
- ・歩道が凸凹しており、転倒等の恐れがあり危険である

期間	種別	対策	区分
短期	ソフト	木の剪定等手入れを行う。	市
		不法路上占用物の撤去を促す。	
中期 ～ 長期	ハード	歩道の横断勾配ならびに段差を解消する。※1	
		誘導ブロックを設置する。	
		電柱の移設を促進する（占用者と調整中）。※2	
		舗装および側溝の蓋を改修する。	



※1 歩道の横断勾配



※2 電柱の移設

(5)主要地方道 泉佐野岩出線



期間	種別	対策	区分
短期	ソフト	不法路上占用物の撤去を促す。	府
短期 ～ 事業中	ハード	舗装および側溝の蓋を改修する(継続)。※ 1	
		歩道の横断勾配ならびに段差を解消する(継続)。	
		電柱の移設を促進する(継続)。※ 2	
		誘導ブロックを設置する(継続)。	
		歩道のない箇所には、歩道の設置をおこなう(継続)。	
歩道の改修事業は、大阪府福祉のまちづくり条例に関連して継続して事業中。			



※1 側溝の蓋の改修



※2 電柱の移設

(6)主要地方道 和歌山貝塚線／市道 牧野山手線



期間	種別	対策	区分
短期	ソフト	不法路上占用物の撤去を促す。	府/市
	ハード	車道外側線等の区画線、路面標示の検討を行う。	府/市
中期	ハード	側溝の蓋掛けを検討する。	府/市



牧野山手線



和歌山貝塚線

(1)和泉砂川駅



- ・改札の幅が狭い

- ・エレベーターを設置してほしい

- ・通路にも手すりを設置してほしい

- ・トイレにつながる通路幅を広げてほしい

・エレベーターやエスカレーターを設置してほしい・



31

(2)バス

利用者の意向

タウンウォッチング調査結果

- ・バスの乗り降り(停留所位置)が分りづらい
- ・車椅子利用者の乗り降りの時間を短縮してほしい
- ・行き先と時刻表の判別がしにくい(バスルート間違えることがある)
- ・バスの到着時間を砂川駅、樽井駅の時刻表と連動させてほしい
- ・料金箱の脇に手すりしてほしい

バス事業共通(コミュニティバス・南海ウイングバス南部(株)・和歌山バス那賀(株))

	種別	対策
短期	ソフト	バリアフリーに対する社員教育の充実を図る(身障者への対応の強化)。
長期	ハード	車両の構造について、事業者がメーカーと一体になって、使いやすいバスを検討していく。

泉南市コミュニティバス(さわやかバス)

	種別	対策
短期～	ソフト	公共施設循環型に起因するルートのわかりづらさなどについて、現状においても路線図の更新等を行っているが、今後もよりわかりやすく親しみのもてる交通システムにしていく。

路線バス(南海ウイングバス南部(株)・和歌山バス那賀(株))

	種別	対策
長期	ハード	移動円滑化の促進に関する基本方針に沿った目標に向けて努力する。 当該路線の車両の新規導入にあたっては、関係自治体・国の支援制度を活用し、移動円滑化基準に適合した車両を基本に導入するように努める。

バスの乗降状況(身体障害者)

1



2



3



コミュニティバス外観(さわやかバス)



9. 今後の課題

9-1. 基本構想の実現に向けて

本市の将来像は、

「水・緑・夢あふれる生活創造都市 泉南」

である。「生活創造都市」を実現していく上で欠くことのできない、「住みたい生活環境づくり」の観点から、すべての人々が自分の意志で自由に活動でき、社会参加できるようバリアフリー整備に取り組んでいかなければならない。

(1) 「心のバリアフリー」の推進

市民一人一人が、困っている人に声を掛け、手助けするなどの対応や、違法駐車・駐輪及び不法看板設置を行わないように心がけるような啓発、また、各事業者のサービス向上などに取り組んでいく。

(2) 推進体制

基本構想に位置付けられた事業については、経過報告はもとより、定期的なチェックアップを行う必要がある。各段階に応じて、利用者の参加のもとに評価を行える仕組みをつくる。また、各事業者の事業実施に当っては、利用者の利便性の向上を効率よく推進するために、利用者の意見反映に努める。

(3) マネジメントサイクルの形成

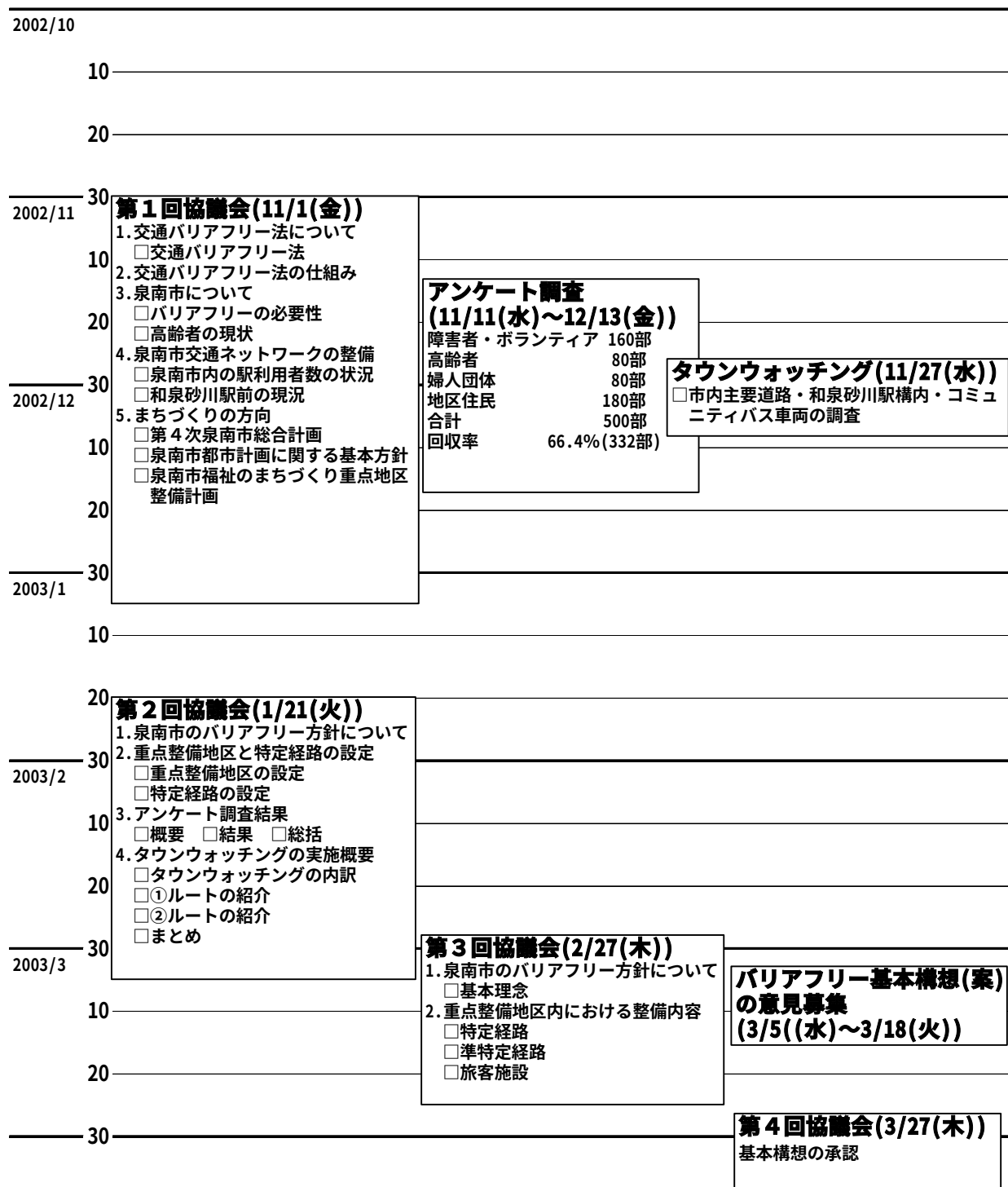
交通バリアフリー基本構想は、これまでの計画・構想より厳密な実現化が求められる。基本構想に位置付けられた事業が実施されなければ、文字通り「構想」に終わる可能性がある。このため、成果主義の観点から、「評価（CHECK）改善（ACTION）計画（PLAN）実施（DO）」のマネジメントサイクルを形成し、事業評価を行い、事業の展開をフォローアップしていく。

(4) 実施に向けての課題

- (ア)市民一人一人のバリアフリーへの意識高揚を促す。
- (イ)都市計画などの上位計画の変更を推進する。
- (ウ)各事業者の事業費の確保及び協力体制を確立する。
- (エ)用地買収や物件補償に対する権利者の協力を得る。
- (オ)道路占用者等の関係事業者の協力を得る。

10. 協議会について

□協議会の工程



□策定協議会委員名簿

氏 名	職 名	役 職
隅田 稔 (すみだ みのる)	泉南市身体障害者福祉会(視覚)	委 員
和田 正博 (わだ まさひろ)	泉南市身体障害者福祉会(肢体)	委 員
空閑 政典 (くが まさのり)	泉南市身体障害者福祉会(聴覚)	委 員
西浦 洋子 (にしうら ようこ)	障害者(児)を持つ親の会会長	委 員
松下 高男 (まつした たかお)	泉南市老人クラブ連合会会長	会 長
向井 喜巳雄 (むかい きみお)	牧野区長	委 員
村嶋 和子 (むらしま かずこ)	泉南市婦人団体連合会会長	委 員
新井 幸子 (あらい さちこ)	泉南市ボランティア連絡協議会会長	委 員
田中 規実男 (たなか きみお)	西日本旅客鉄道(株) 和歌山支社総務企画室長	委 員
野沢 建央 (のざわ たてお)	南海ウイングバス南部株式会社 取締役支配人	委 員
岡谷 良一 (おかや りょういち)	和歌山バス那賀株式会社 業務課長	委 員
外山 五郎 (とやま ごろう)	大阪府泉南警察署交通課長	委 員
椎原 孝治 (しいはら たかはる)	国土交通省近畿地方整備局 大阪国道事務所交通対策課長	委 員
荒木 保登志 (あらき やすとし)	大阪府岸和田土木事務所 建設課長	委 員
中谷 弘 (なかたに ひろむ)	総務部長	委 員
油谷 宗春 (あぶらや むねはる)	市民生活環境部長	委 員
大田 宏 (おおた ひろし)	健康福祉部長	委 員
楠本 勇 (くすもと いさむ)	都市整備部長	委 員
足立 啓 (あだち けい)	和歌山大学 システム工学部 環境システム工学科教授	副 会 長
廣瀬 正順 (ひろせ まさより)	国土交通省近畿運輸局 交通環境部消費者行政課長	委 員
菊屋 英一 (きくや えいいち)	大阪府建築都市部 建築指導室建築企画課参事	臨時委員
三星 昭宏 (みほし あきひろ)	近畿大学理工学部 社会環境工学科教授	特別委員

□和泉砂川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定協議会設置要綱

制定 平成14年11月1日

(設置)

第1条 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5月17日法律第68号)第6号第1項の規定により、泉南市が策定する重点整備地区である和泉砂川駅周辺地区について、移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想(以下「基本構想」という)に対する助言を行うため、和泉砂川駅周辺地区バリアフリー基本構想策定協議会(以下「協議会」という)を設置する。

(所掌事務)

第2条 協議会は専門的な立場から調査審議し、基本構想に対する助言を行うものとする。

(組織)

第3条 協議会は委員25人以内で組織する。

2 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱する。

- (1) 学識経験を有するもの
- (2) 身体障害者等の団体の代表者
- (3) 高齢者団体の代表者
- (4) 地域団体の代表者
- (5) 公共交通事業者
- (6) 関係行政機関の代表者
- (7) 泉南市職員
- (8) その他市長が必要と認める者

3 協議会は、和泉砂川駅周辺地区における基本構想策定を持って解散する。

(会長および副会長)

第4条 協議会に会長および副会長各1人を置く。

2 会長および副会長は、委員の互選により定める。

3 会長は協議会を代表し、会務を総理する。

4 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 協議会の会議(以下「会議」という)は、会長が招集し、その議長となる。

2 会議は、委員の過半数の出席がなければ開くことができない。

3 委員(第3条第2項第1号の委員を除く)がやむを得ず会議に出席できないときは、会長の許可を得て、その職務を代理する者を出席させることができる。

4 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは、議長の決するところによる。

5 議長は、議事に関して必要があると認めるときは、会議に関係者の出席を求め、意見または説明そ

の他の協力を求めることができる。

(庶務)

第6条 協議会の庶務は、当面の期間、都市整備部都市計画課において処理する。但し、庁内体制の整備があるときは、あらためて担当部課を決することとする。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附則

この要綱は、平成14年11月1日から実施する。