

# 都市圏周辺地区における安心・安全（バリアフリー、駐輪、景観）に関する実態調査

大阪産業大学 工学部 学生員 一井 亮二  
 学生員 乙村 忠司  
 学生員 上久保 優  
 会 員 中野 雅弘

## 1 目的

本研究ではまず交通バリアフリー法に定められた「特定経路」に注目し、「道のバリアフリー」という観点から大東市内の鉄道駅周辺3箇所について実態調査を行った。加えて、駐輪状況と住道駅前商店街の景観の実態調査を行った。そして、それぞれの調査について課題と要望をまとめ、今後の課題等について検討することを目的としている。

## 2 バリアフリーの実態調査

### (1) 目的

大東市3駅周辺における「道のバリアフリー」の状況について特定経路の現地調査を行ない、歩道・歩車道・横断歩道に関する今後の改善点について問題提起を行い、その評価を分析、具体的な道路施設を見直すことを目的としている。

### (2) 調査場所

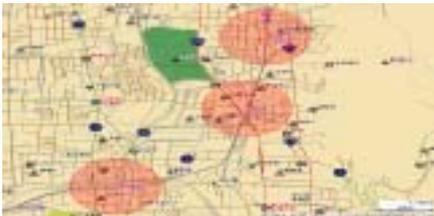


図1 大東市三駅周辺の調査範囲

### (3) 調査方法

特定経路の調査対象を歩道、歩車道、横断歩道の三つに区分し評価項目を作成、グループ分けを行った(表1)。評価基準については4段階評価(表2)にした。

表1 各調査対象のグループ名と項目

調査対象	グループ	項目数
歩道	A 構造に関する項目	K-1~8
	B 通行時の障害に関する項目	K-9~11
	C 障害者支援に関する項目	K-12~14
歩車道	A 構造に関する項目	K-1~7
	B 通行時の障害に関する項目	K-8~10
横断歩道	A 構造に関する項目	K-1,2
	B 通行時の障害に関する項目	K-3
	C 障害者支援に関する項目	K-4,5
	D 信号に関する項目	K-6~8

表2 評価基準

1点	非常に悪い
2点	悪い
3点	良い
4点	非常に良い

## (4) 評価結果

### 1) 歩道

四条畷の評価が一番の理由としては、設置物、放置物が比較的になく、ガードレール等で車道と区切られているところが比較的多かったためと考えられる。全体的にもまだまだ歩道の整備が必要である。

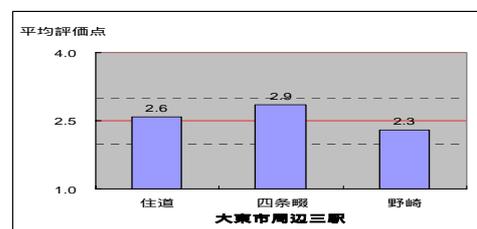


図2 大東市三駅周辺の平均評価

### 2) 歩車道

どの駅においても評価点が平均を下回っており、評価が良いものとはいえない。違法駐車・違法駐輪等も多く見られた。歩車道の整備とともに、違法駐車等をなくすことが必要である。

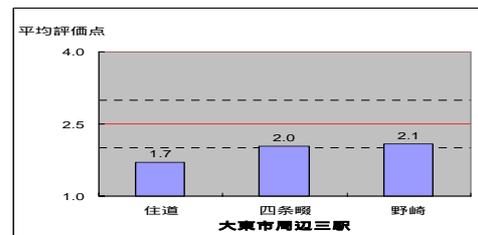


図3 大東市三駅周辺の平均評価

### 3) 横断歩道

三駅とも評価点は平均かそれ以下であり、良いとはいえない。横断歩道においては、やはり信号の設置率の問題がバリアフリーにおいて大きな課題となりそうである。

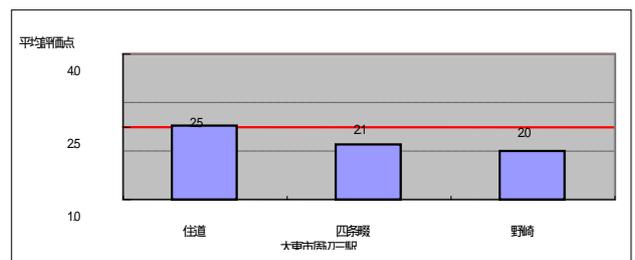


図4 大東市三駅周辺の平均評価

キーワード：バリアフリー、駐輪、景観、安全性、調査

連絡先：〒574-0013 大阪府大東市中垣内3丁目1-1 大阪産業大学工学部都市創造学科 TEL072-875-3001

### 3 駐輪状況の実態調査

#### (1) 目的

歩行空間を占拠する自転車の駐輪の状況を把握し、客観的評価を行った。さらにその評価を分析し、大東3駅周辺における路上駐輪の改善点について問題提起を行い、駐輪施設の見直しを検討することを目的としている。

表4 路上駐輪の評価項目		表3 駐輪場の評価項目	
K1	歩行者の視認性はあるか?	K1	スペース確保力?
K2	見易いかな?	K2	目的地への距離はあるか?
		K3	価値はあるか?
		K4	設備は整っているか?
		K5	安全性はあるか?(盗難)
			安全性はあるか?(暴走防止対策)

#### (2) 調査場所

バリアフリーの特定経路上の路上駐輪と大東市三駅の駐輪場を対象とする。

#### (3) 調査方法

特定経路に沿って現地調査を行い、評価方法は4段階評価で行い、表3～4の評価項目にそって評価した。

#### (4) 調査結果

##### 1) 駐輪場

どこも平均を上回っているため、駐輪場の評価はまずまず良いといえる。四条畷が満点に近いが、1つしかない駐輪場が評価点を高めている。

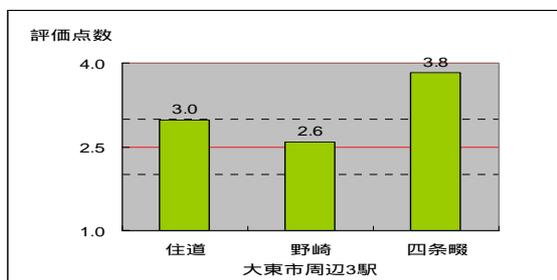


図6 駐輪場全体の平均の比較 (三駅)

##### 2) 路上駐輪

四条畷が平均を上回り、住道、野崎とも平均を下回っている。駐輪場の少なさと地域住民のモラルが原因である。

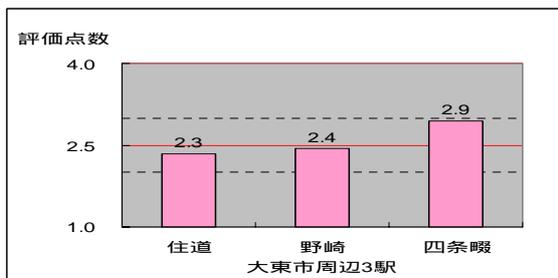


図7 路上駐輪全体の平均の比較 (三駅)

### 4 住道駅前商店街の景観調査

#### (1) 目的

景観法からの視点において住道駅前商店街の景観を評価

し、その評価を参考にしながら問題点の検証を行うことを目的としている。

#### (2) 調査場所

住道駅前商店街

#### (3) 調査方法

景観法からの視点において住道駅前商店街の

景観を三つに分けて(表6)、4段階評価(表7)で行い、その検証を行った。

表6 グループ分け

地上	オレンジ
建物	水色
空中	黄色

表7 評価基準

1点	非常に悪い
2点	悪い
3点	良い
4点	非常に良い

#### (4) 調査結果

地上においては評価点が平均を超えており、ある程度整備されていることがわかる。歩道の色合いも良く、並木等による緑によって見栄えも良くなっている。空中においては、電線が地中化され見通しは良い。空中、建物ともに看板等の大きさ、派手さ、建物の高さ・色に全く統一感が感じられず、評価を下げた。

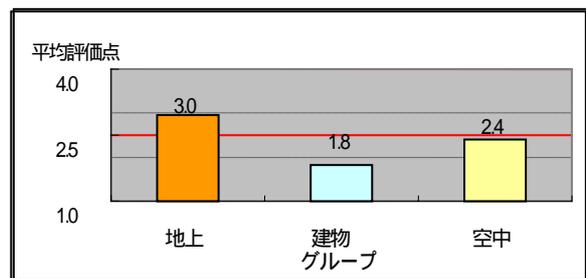


図8 グループごとの評価の比較

### 5 全体のまとめ

バリアフリーからでは、全体的に整備されている箇所と、整備されていない箇所との差が大きかった。また、駅前や店先などの放置自転車がなかった。駐輪では駐輪場が少ないためやむなく駐輪するといったことも考えられるが、店舗ごとの駐輪場の設置や自転車利用者のモラル向上が求められる。今後、さらに高齢者、身体障害者が暮らしやすい街を目指すことが望まれる。

住道駅前商店街の景観は、市の整備項目は良いところも多いが、個人や店舗単位では悪いところが多かった。これらを改善するよう、行政と市民及び、学識経験者が連携して、早急に景観計画を作成し、必要なものは規制を行うと共に、地域住民や店舗のモラルを向上させる必要があるだろう。

#### 参考文献

鈴木敏著 「道のバリアフリー (安心して歩くために)」

鈴木敏著 「道のバリアフリー (コミュニティ・ゾーンをつくる)」