

# 大東市三駅周辺のバリアフリーに関する実証的研究\*

## A Substantial Study about Barrier-free around Daito-shi 3 Station\*

一井 亮二\*\*・乙村 忠司\*\*\*・上久保 優\*\*\*\*・中野 雅弘\*\*\*\*\*

By Ryoji ICHII\*\*・Tadashi OTOMURA\*\*\*・Yuu KAMIKUBO\*\*\*\*・Masahiro NAKANO\*\*\*\*\*

### 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平成16年度のものよりもさらに客観性を高め、適正化を図った調査を行い、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

大東市三駅周辺

・住道駅周辺

住道駅を中心とした半径1km程度を目安に、町丁字界、道路、河川を用いて重点整備地区と設定、重点整備地区内における特定旅客施設(住道駅)と特定施設を結ぶ経路を対象に、特定経路を設定している。

・野崎駅周辺

住道駅と同様で重点整備地区は野崎駅を中心に半径500m程度である。

・四条畷駅周辺

重点整備地区は、野崎駅と同様で四条畷市で進められているバリアフリー基本構想との整合に留意し、特定経路を設定している。

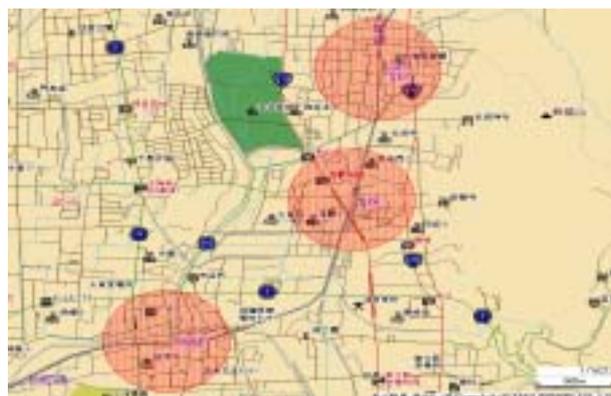


図1 大東市三駅周辺の調査範囲

### 3. 調査方法

特定経路について調査対象を歩道、歩車道、横断歩道の三つに区分、昨年度の評価項目を見直し(表1)、さらに、歩道の評価項目について、構造・通行・障害者支援という3つのグループ、歩車道の評価項目について構造・通行の2つのグループ、横断歩道の評価項目について、構造・通行・障害者支援・信号の4つのグループに分けた(表2)。評価基準についても見直しを行い、昨年度の5段階評価を4段階評価(表3)にし、実際に歩きそれぞれについて評価を行うとともに、メモと写真を撮り現地調査をした。

表1 歩道の調査項目

K-1	歩道の勾配は歩きやすく水平であるか?
K-2	歩道の幅員は十分あるか?
K-3	歩道の段差は高くないか?
K-4	歩道の表面は適切な舗装がされているか?
K-5	歩道が滑りやすくなっていないか?
K-6	歩道の切り下げが長すぎないか?
K-7	車道と歩道はしっかり区切られているか?
K-8	グレーチングの幅は広くないか?
K-9	見通しはよいか?
K-10	設置物が歩行(電柱・公衆電話等)の妨げになっていないか?
K-11	放置物が歩行(自転車・店の看板等)の妨げになっていないか?
K-12	点字ブロックは適切な場所に設置されているか?
K-13	点字ブロックの色・形は適切か?
K-14	点字案内板が明確に記されているか?

\*キーワード:市街地整備、歩行者・自転車交通計画、景観

\*\*学生員、院生、大阪産業大学大学院工学研究科

(大阪府大東市中垣内3丁目1-1、TEL072-875-3001,  
E-mail ryouji32ban@yahoo.co.jp)

\*\*\* (株) 創建 (大阪府吹田市南吹田、5-22-22、  
TEL06-6339-1471、FAX06-6339-1474)

\*\*\*\*兵庫県警

(兵庫県神戸市中央区下山手5丁目5-1、  
TEL078-341-7441)

\*\*\*\*\*正員、工博、大阪産業大学工学部都市創造工学科  
(大阪府大東市中垣内3丁目1-1、TEL072-875-3001)

表2 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3 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

###### a) 住道駅のグループ別評価

A、Bの項目ともに評価点が平均を上回っている。Cの項目の評価点は平均を大きく下回っている。点字ブロックの整備など、障害者のことも考えた歩道の整備が必要である。

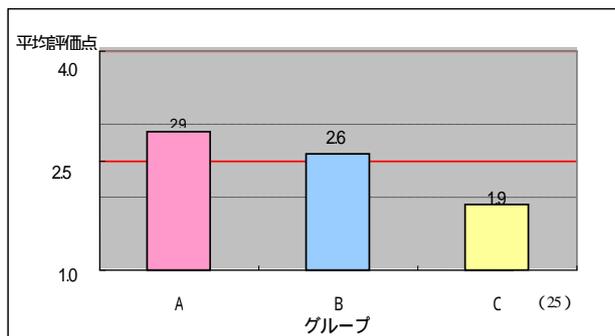


図2 住道駅のグループ別評価

###### b) 四条畷駅のグループ別評価

A、Cの項目とも評価点が平均を大きく上回っているが、Bの項目の評価点が平均を下回っている。健全者でも歩きにくい狭い歩道と歩道の中心に無造作に置かれた電柱などが評価点を下げている原因である。

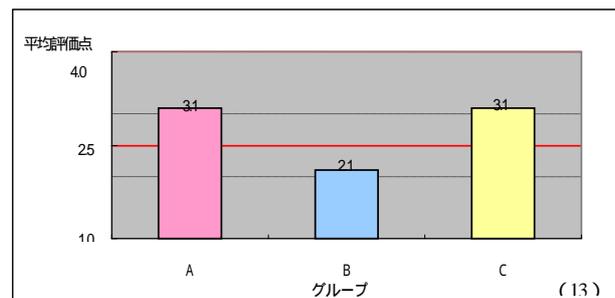


図3 四条畷駅のグループ別評価

##### c) 野崎駅のグループ別評価

Aに関しては評価点が平均を少し上回っているが、後の2項目は平均を下回っており全体的に評価点が低い。特にCの評価点が悪くなっている。点字ブロックの整備や点字案内板の設置など障害者のことを考えたまちづくりが必要である

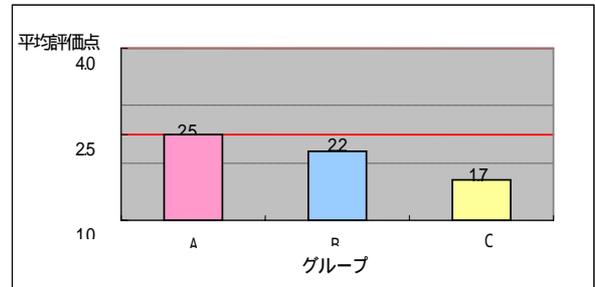


図4 野崎駅のグループ別評価

##### d) 総合評価

歩道の各駅の総合的な評価の平均を比較すると、評価の高い駅から四条畷・住道・野崎の順である。四条畷の評価が一番の理由としては、設置物、放置物が比較的少なく、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。

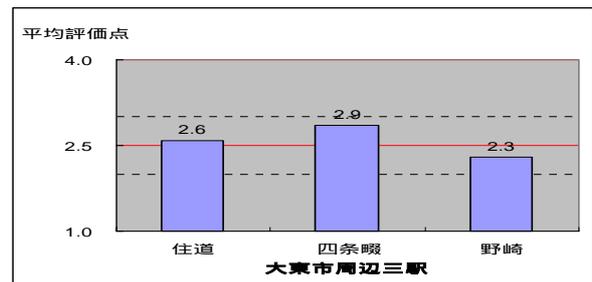


図5 大東市三駅周辺の平均評価

##### (2) 歩車道

###### a) 住道駅のグループ別評価

A、Bの項目ともに評価点が平均を下回っている。特にAの評価点が極端に悪い。原因は住道区域における歩車道の調査箇所が1つしかなく、その整備が不十分であったためである。

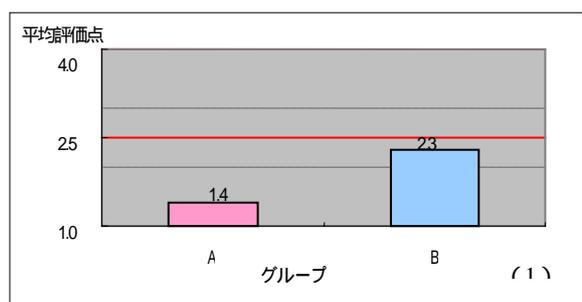


図6 住道駅のグループ別評価

### b) 四条駅周辺のグループ別評価

住道同様、A、Bの項目ともに評価点が平均を下回っている。Aでは整備がまだ不十分であることが評価点を下げている原因であり、Bでは放置物の多さが評価点を下げている原因である。

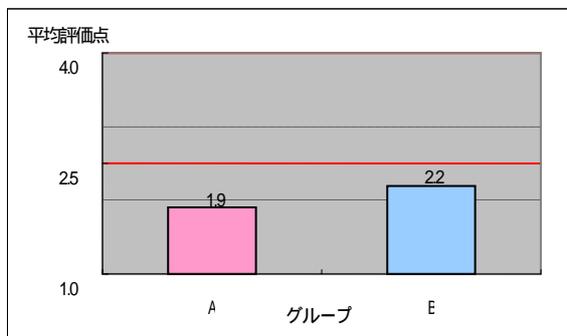


図7 四条駅周辺のグループ別評価

### c) 野崎駅周辺のグループ別評価

住道、四条駅同様、A、Bの項目ともに評価点が平均を下回っている。Aでは自転車分離がされていないことやガードレールの設置が少ないことが評価点を下げている原因であり、Bでは見通しが悪いことと設置物、放置物の多さが評価点を下げている原因である。

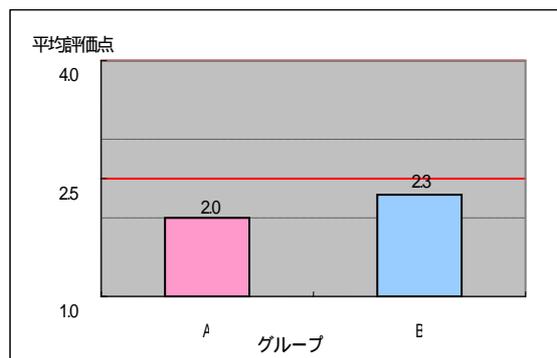


図8 野崎駅周辺のグループ別評価

### d) 総合評価

各駅共に評価が良いものとはいえない。理由はまだまだ整備不十分のところが多く、さらに違法駐車・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。

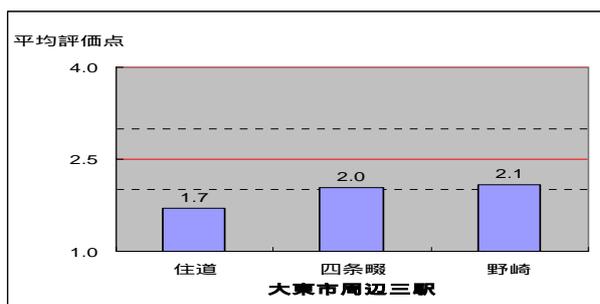


図9 大東市三駅周辺の平均評価

### (3) 横断歩道

#### a) 住道駅のグループ別評価

全体的にほぼ平均の評価点になっている。Aにおいては比較表示が見やすく、またC、Dにおいては半分以上の横断歩道に信号が設置され、音声等の補助機能も比較的多く設置されていることが理由である。

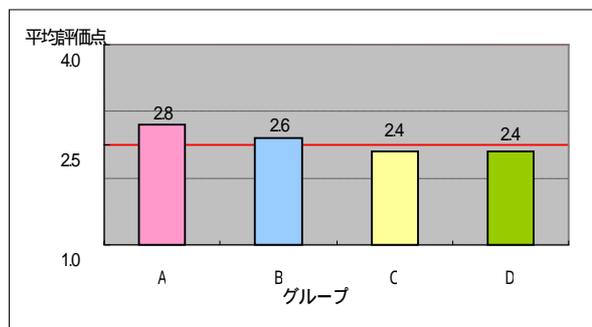


図10 住道駅のグループ別評価

#### b) 四条駅周辺のグループ別評価

A・Bの項目においては評価点が平均を上回っているが、C・Dの項目の評価点は低く、特にCの評価点の悪さが目立つ。原因は全信号に音声等の補助機能がなく、かつ点字ブロックもほとんど整備されていない。

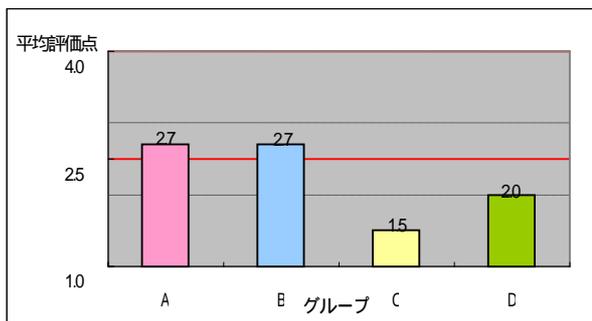


図11 四条駅周辺のグループ別評価

#### c) 野崎駅周辺のグループ別評価

Bの項目だけ評価点が平均を上回っている。A、C、Dの項目においては評価点が平均を大きく下回っている。野崎の横断歩道は信号の設置も少なく、点字ブロックもあまり見られないためである。

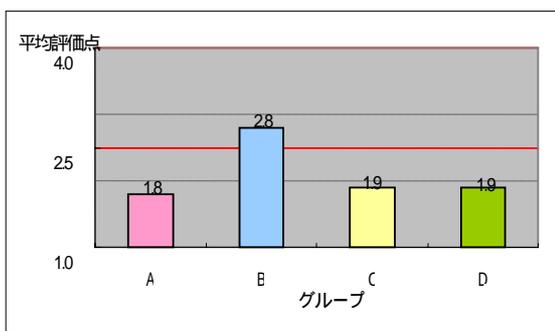


図12 野崎駅周辺のグループ別評価

#### d) 総合評価

横断歩道の各駅の総合的な評価の平均を比較すると、評価の高い駅から住道・四条畷・野崎の順になっている。三駅とも評価点は平均かそれ以下なので決して良いとはいえない。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。

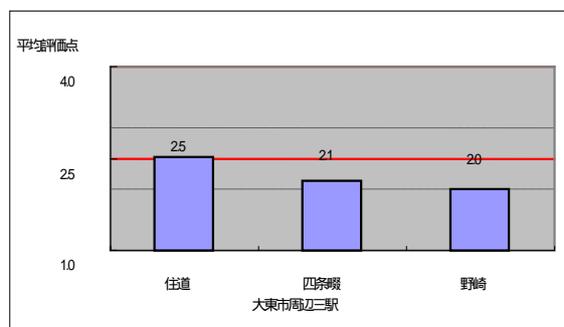


図 1 3 大東市三駅周辺の平均評価

### 5. SISによる視覚的表示

SISを用いて大東市三駅周辺の地図に歩道・歩車道・横断歩道の調査ポイントを作図し、一例を図15に示す。ポイントごとに評価合計点を属性に持たし、得点の高いものから低いものの順グラデーションをつけ、視覚的表示を行った。グラデーションの凡例を図14にまとめる。

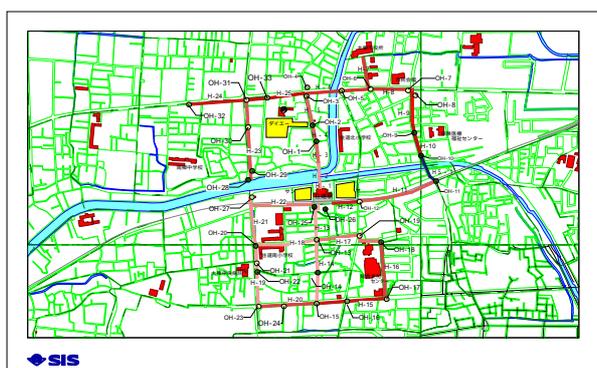


図 1 5 GISによる視覚的表示(住道)

### 6. 大東市三駅のバリアフリー状況(まとめ)

大東市3駅(住道、四条畷、野崎)周辺の特定経路を定め、交通バリアフリーの調査が行われた。独自に調査を行い、その状況についてまとめた。

#### (1) 歩道

歩道においては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。

整備されている歩道では、幅員が広い、点字ブロックが設置されている、見た目が良い、といった歩行者のことを考えられた歩道が整備されている。

整備されていない歩道では、グレーチングの整備不足、幅員が狭い、設置物(主に電柱)が通行を妨げる、などのような問題が挙げられる。

歩行者のことを考えた歩道の整備が必要である。

#### (2) 歩車道

歩車道においては全体的に整備不足のところが多かった。

分離帯が極端に狭い、区別された歩道上が設置物により通行できない、傾斜がきつい、などの問題が挙げられる。

車優先に整備されているようなイメージが強い。

#### (3) 横断歩道

横断歩道においては信号があるかないかで大きく評価が分かれた。

信号がない、歩行者の待つスペースが小さい、表示が薄くなって見にくい、信号の変わる時間が早すぎる、などの問題が挙げられた。

しかし、視覚障害者用押しボタンが設置されている、点字ブロックが設置されている、など整備されているところもあった。

高齢者、身体障害者が渡りやすいような横断歩道を目指して、整備を進めてもらいたい。

#### 参考文献

- 1) 鈴木敏著「道のバリアフリー(安心して歩くために)」、技報堂出版、2002
- 2) 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)」、技報堂出版、2004
- 3) 大東市役所都市政策室「大東市マスタープラン」3月号 1999年
- 4) 中本秀樹・島崎敏一「バリアフリー-定量的指標の開発」第58回土木学会全国大会