

泉佐野市バリアフリー基本構想 (JR日根野駅周辺地区)



平成20年3月

泉 佐 野 市

目 次

第1章 基本構想策定にあたって	1
1-1 基本構想策定の趣旨	1
1-2 基本構想の位置づけ	4
1-3 基本構想の目標年次	5
第2章 泉佐野市の概況	6
第3章 移動等円滑化の基本目標・基本方針	13
3-1 基本目標	13
3-2 基本方針	13
第4章 重点整備地区の設定	14
4-1 重点整備地区の抽出	14
4-2 日根野駅周辺地区の現況	17
4-3 アンケート調査結果	23
4-4 タウンウォッチング調査結果	29
4-5 重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路の 設定	41
第5章 バリアフリー基本構想	44
5-1 整備の基本方針	44
5-2 特定事業以外に取り組む事業	50
第6章 今後の取り組み	52
資料	
資料1. 泉佐野市バリアフリー基本構想策定協議会要綱	55
資料2. 泉佐野市バリアフリー基本構想策定協議会 委員名簿	57
資料3. 泉佐野市バリアフリー基本構想策定の経過	58
資料4. 用語の解説	59

第1章 基本構想策定にあたって

1-1 基本構想策定の趣旨

(1) 基本構想の趣旨

我が国では、他に例を見ない急速なスピードで高齢化が進んでおり、2015年には国民の4人に1人が65歳以上の高齢者になる本格的な高齢社会を迎えます。また、障害のある人が障害のない人と同じように社会に参画できる「ノーマライゼーション*」の考え方が重要です。

さらに、どこでも、だれでも、自由に使いやすいまちづくりやものづくりといった「ユニバーサルデザイン*」の理念が浸透しつつあります。

このような状況の中、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」(ハートビル法*)、平成12年に「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*)が制定されました。その後、交通バリアフリー法とハートビル法を統合した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(バリアフリー新法)が平成18年6月に成立、平成18年12月に施行されたところです。

本基本構想は、バリアフリー新法に基づいて、高齢者や障害者をはじめとするすべての人々が暮らしやすいまちづくりを実現するための基本となるものです。

*印の用語については、巻末(資料4)の用語の解説の説明を参照してください。(以下同様です。)

(2) バリアフリー新法のしくみ

1) 移動円滑化の促進に関する基本方針(法第3条)

主務大臣は、バリアフリー新法第3条に基づき、移動等円滑化が総合的かつ計画的に推進されるため基本方針を定めます。バリアフリー新法では、この基本方針に従って目標が達成されるよう各関係者が協力して事業等を進めていくことになります。

2) 関係者の責務(法第4条～7条)

国、地方公共団体、施設設置管理者等、国民がそれぞれの責務を果たすことで移動等円滑化が効果的に実施されることが求められています。

3) 基準適合義務(法第8条～24条)

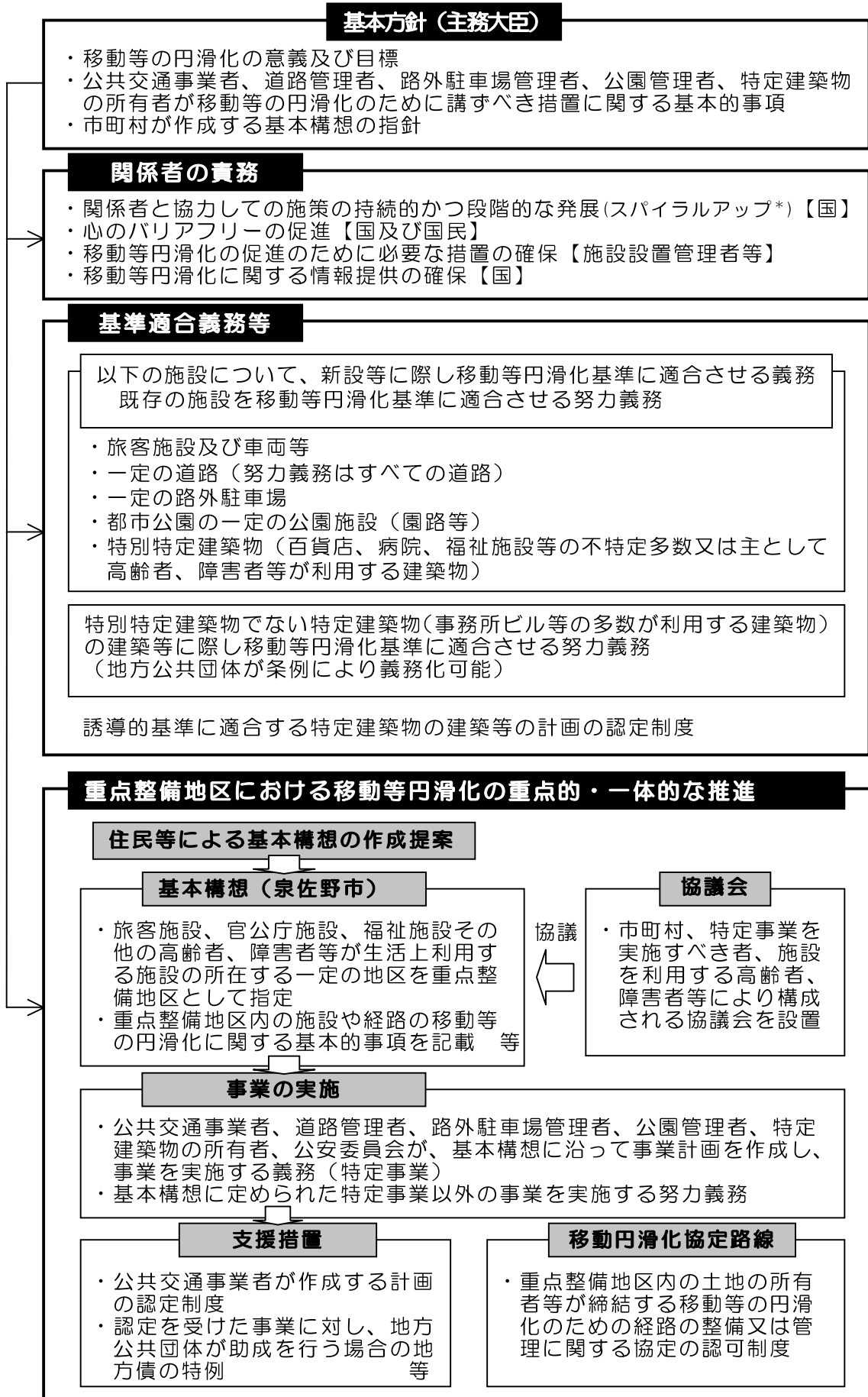
施設設置管理者等はそれぞれが設置する一定の要件を満たす施設に対して、新設時には移動等円滑化基準*に適合させる義務があり、既存の施設については移動等円滑化基準に適合させる努力義務が定められています。また施設等のバリアフリー化*を図っていくにはハード面の整備のみならず、ソフト面の整備充実に努めることとされています。

4) 重点整備地区における移動等円滑化の重点的かつ一体的な推進

(法第25条～51条)

市町村は、単独で又は共同して、当該市町村区域内の重点整備地区について、移動等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。)を作成することができます。また、住民や施設設置管理者等は基本方針に沿った基本構想の素案を提案する制度が設けられており、提案を受けた市町村は基本構想を作成もしくは変更する必要があります。これらによって、基本構想が作成された場合、施設設置管理者等はそれぞれのバリアフリー化に関する事業計画を作成する必要があります。

【高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)の基本的枠組み】

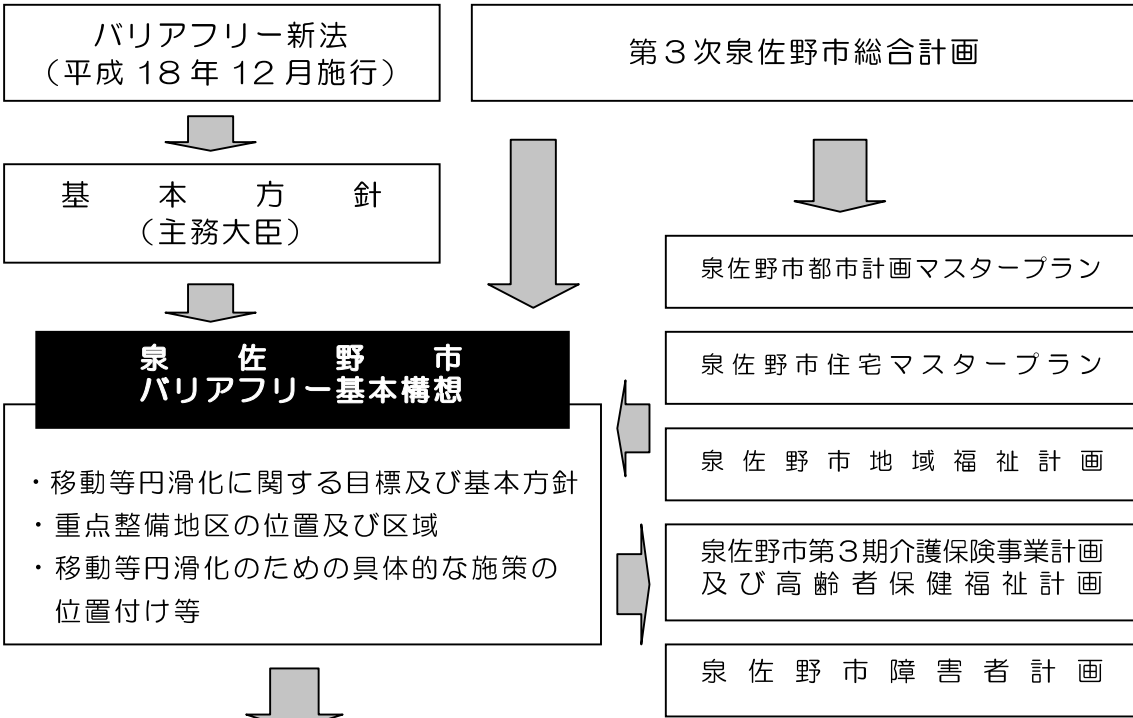


1-2 基本構想の位置づけ

泉佐野市では、第3次泉佐野市総合計画においてまちづくりの基本方向のひとつとして「誰もが安心して暮らせる社会づくり」を位置付け、ノーマライゼーションの考え方を基本にバリアフリーのまちづくりを推進しています。

また、障害のある人もない人も共に生き共に暮らせる地域づくりをめざし、各分野において福祉計画やまちづくり計画を策定・実践しているところです。

本基本構想は、これらの上位計画・関連計画と整合を図ると同時に、特定事業者や市民等とも連携して重点整備地区におけるバリアフリー化推進のための基本方針としての位置付けを持っています。(下図参照)



バリアフリー化への取り組み						
公共交通 特定事業	道路 特定事業	交通安全 特定事業	路外駐車場 特定事業	都市公園 特定事業	建築物 特定事業	ソフト施 策の展開
公共交通特定事業者が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施	道路管理者が基本構想に沿って事業計画を作成し事業を実施	大阪府公安委員会が基本構想に沿って事業計画を作成し事業を実施	路外駐車場管理者が基本構想に沿って事業計画を作成し事業を実施	公園管理者等が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施	建築主等が基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施	「こころのバリアフリー」の推進、その他の推進施策を実施

1-3 基本構想の目標年次

本基本構想の目標年次は基本的に国の基本方針（平成18年12月15日）に基づき、平成22年（2010年）とします。しかし、平成22年までには、あと3年しかないこと、本市においても個々の施設により整備条件が異なることから、以下に示すような3つの整備時期を設定します。

■ 整備時期の設定

時期A 平成22年までに完了するもの

（ 事業の緊急性、必要性、重要性等から早急に事業を完了させる必要があるもの、または既に事業を実施中で平成22年までに完了できるもの（整備済を含む） ）

時期B 平成22年までに着手するもの

（ 特定事業者との協議・調整や事業準備等の条件から平成22年までには事業着手が可能なもの ）

時期C 平成23年以降に着手するもの

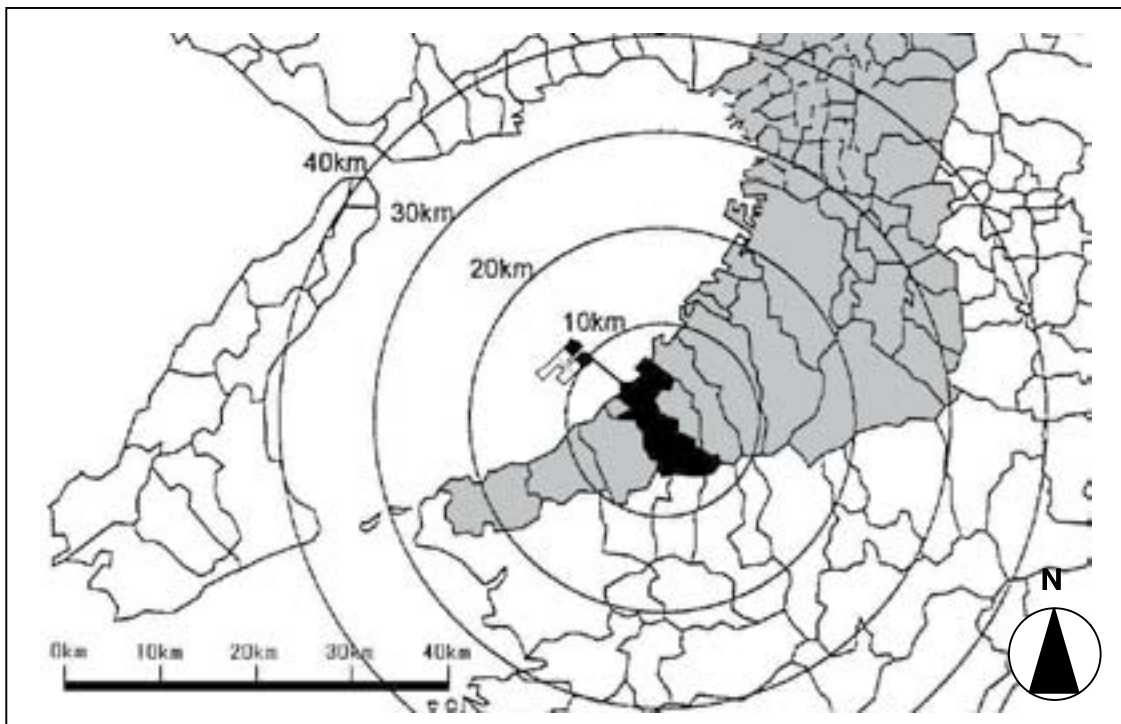
（ 施設の現状や事業化の諸条件を考慮した場合、平成22年までには事業着手が困難であるが、今後、引き続き事業化に向けて検討するもの ）

第2章 泉佐野市の概況

(1) 位置及び市の概要

- 大阪府の南部、泉南地域
- 大阪都心から約35km
- 面積：約55.07km²（平成19年3月末現在）
- 人口：約102千人（平成19年3月末 住民基本台帳）
- 鉄道は、南海本線、JR阪和線がそれぞれ臨海部、内陸部を南北に貫いているほか、関西国際空港へ乗り入れており、東西にも発達しています。
- 道路は、南北に大阪臨海線、国道26号、府道堺阪南線、主要地方道大阪和泉泉南線が走っているほか、阪神高速湾岸線、阪和自動車道が開通しており、東西には関西空港自動車道、国道481号、同170号及び府道土丸栄線が走っています。
- 近年は住宅都市として人口増加を続けてきましたが、平成6年の関西国際空港の開港を契機にその玄関都市（「世界の迎都」）として発展しています。

■ 泉佐野市の位置

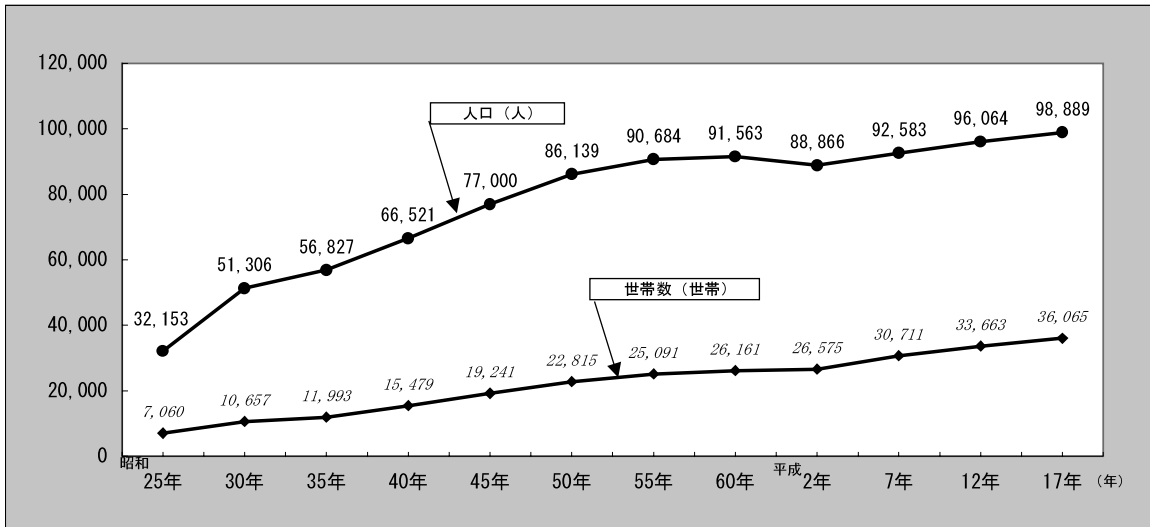


(2) 人口・世帯数の推移

○本市の戦後からの人口の推移（国勢調査）をみると、昭和 25 年以来増加傾向を示し、昭和 60 年頃にひとつのピークを迎えた後、やや下降気味であったのが、関西国際空港の建設・開港（平成 6 年 9 月）を機に再び増加傾向を示し、平成 17 年現在 98,889 人で昭和 25 年に比べて約 3.1 倍に増加しています。

○世帯数の推移（国勢調査）をみると、平成 17 年現在 36,065 世帯で、昭和 25 年に比べて約 5.1 倍に増加しています。

■ 人口・世帯数の推移



資料：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

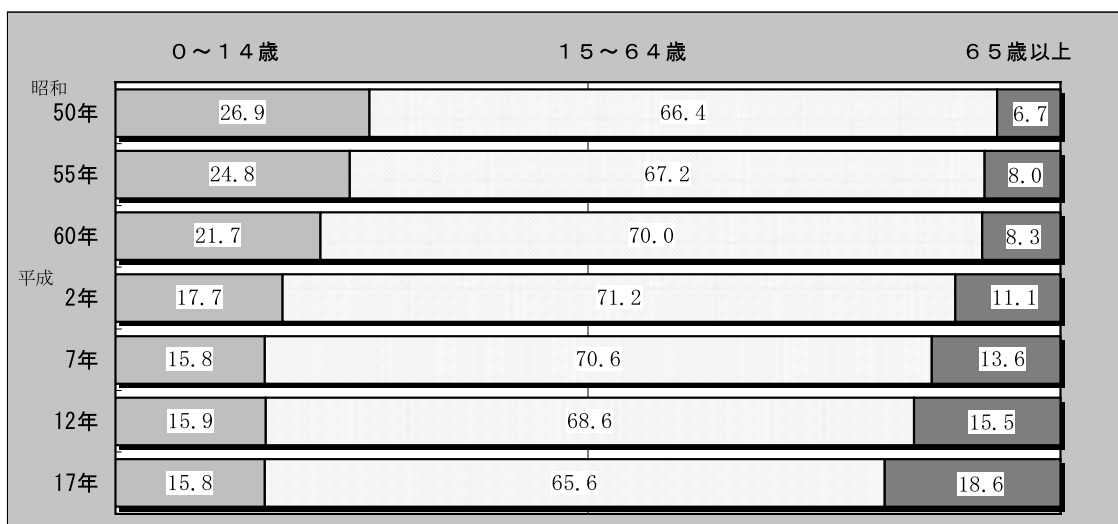
(3) 年齢階層別人口比率の推移

○平成 17 年の国勢調査によると本市の65歳以上人口は 18,421 人で、総人口に占める割合は 18.6%となっています。これは、昭和50年の 6.7%に比べて大きくなっています。

○平成 19 年3月の住民基本台帳によると、本市の65歳以上人口は更に増え 19,590 人となっています。

○本市の高齢化の進行状況は、大阪府平均 18.5%、全国平均 20.1%（共に平成 17 年 10 月 1 日現在）とおおむね同じながら、高齢者の数、比率ともに確実に増加しています。

■ 年齢階層別人口比率の推移



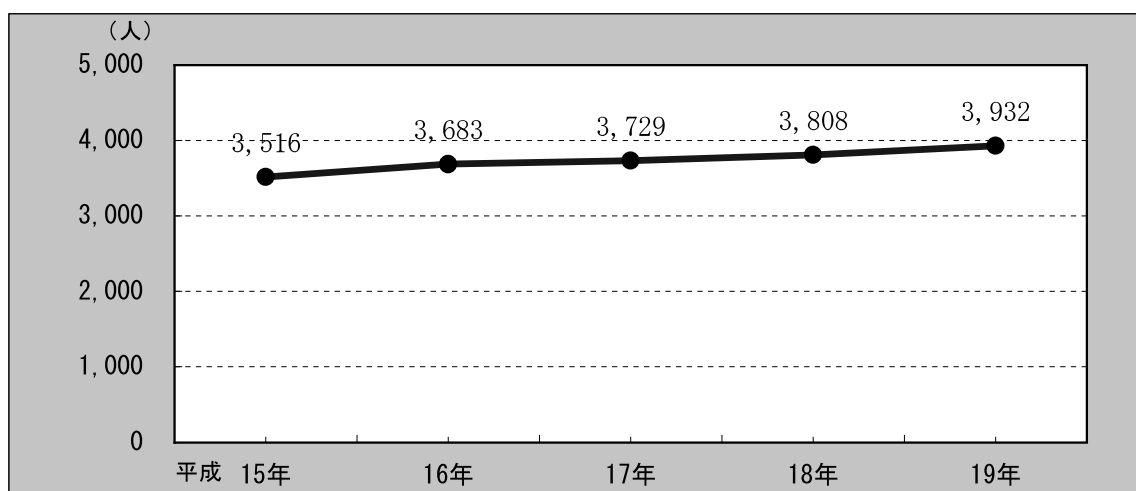
資料：国勢調査（各年 10 月 1 日現在）

(4) 障害者の状況

1) 身体障害のある人の状況

○平成 19 年 3 月末現在の身体障害者手帳の所持者数は、3,932 人で、総人口 102,224 人（平成 19 年 3 月末現在住民基本台帳人口及び外国人登録人口の計）の 3.8%となっており、平成 15 年以降の身体障害者数の推移をみると増加傾向にあります。

■ 身体障害者手帳所持者数の推移



資料：泉佐野市（各年 3 月末現在）

○障害内訳は、肢体不自由が 59.8%と最も多く、内部障害が 24.0%、聴覚・平衡障害が 8.1%、視覚障害が 6.4%、言語障害が 1.7%となっています。

■ 障害内訳（平成 19 年 3 月末現在）

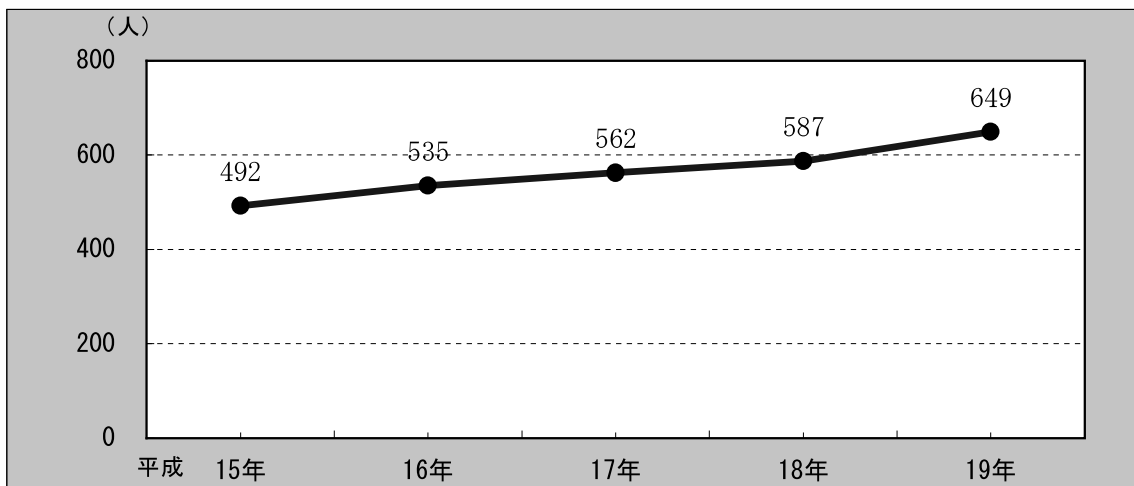
障害の区分	人数 (人)	割合 (%)
視覚障害	253	6.4
聴覚・平衡障害	320	8.1
言語障害	65	1.7
肢体不自由	2,350	59.8
内部障害	944	24.0
合計	3,932	100.0

資料：泉佐野市

2) 知的障害のある人の状況

○平成19年3月末現在の療育手帳所持者数は649人となっており、平成15年以降の知的障害者数の推移をみると増加傾向にあります。

■ 療育手帳所持者数の推移

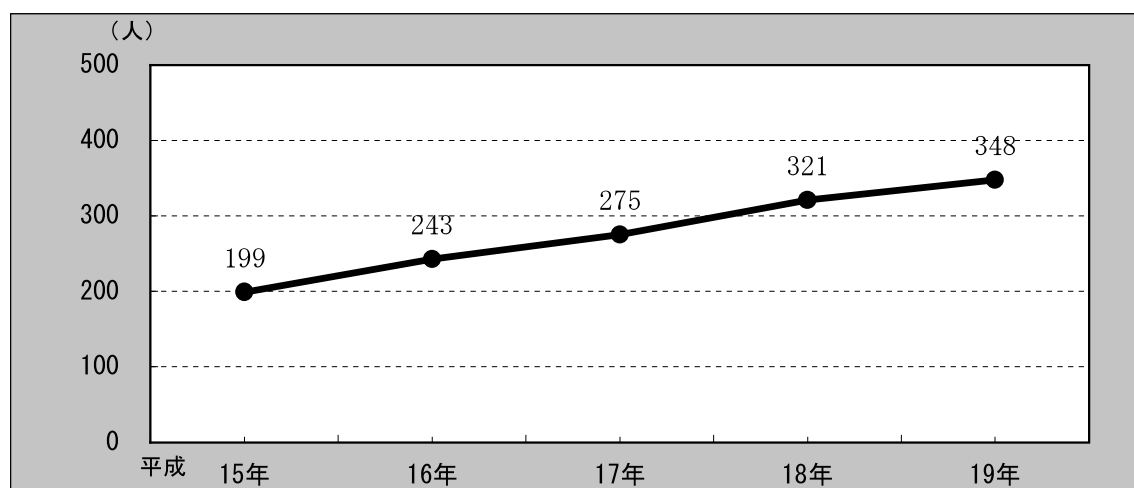


資料：泉佐野市（各年3月末現在）

3) 精神障害のある人の状況

○平成19年3月末現在の精神障害者保健福祉手帳所持者数は348人となっており、平成15年度以降の精神障害者数の推移をみると増加傾向にあります。

■ 精神障害者保健福祉手帳所持者数の推移

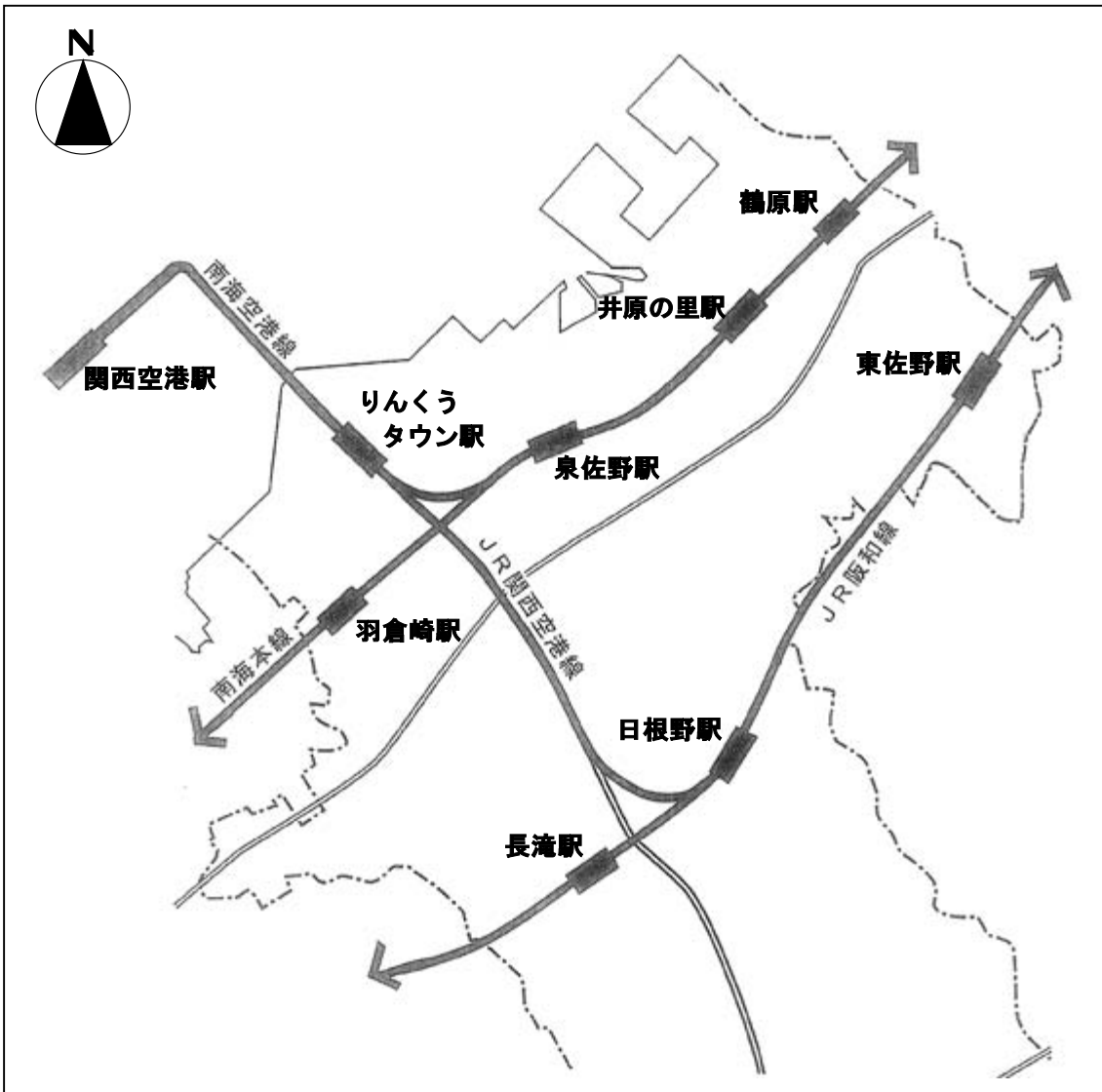


資料：泉佐野市（各年3月末現在）

(5) 鉄道駅の状況

- 泉佐野市の鉄道駅は、従来からのJR阪和線の3駅と南海本線の4駅に加え、関西国際空港開港に伴って関西空港駅及びりんくうタウン駅（両駅ともJR及び南海が乗り入れ）が設けられ、現在では合計9駅あります。（下図参照）

■ 泉佐野市の鉄道駅



(6) 鉄道駅乗降客数

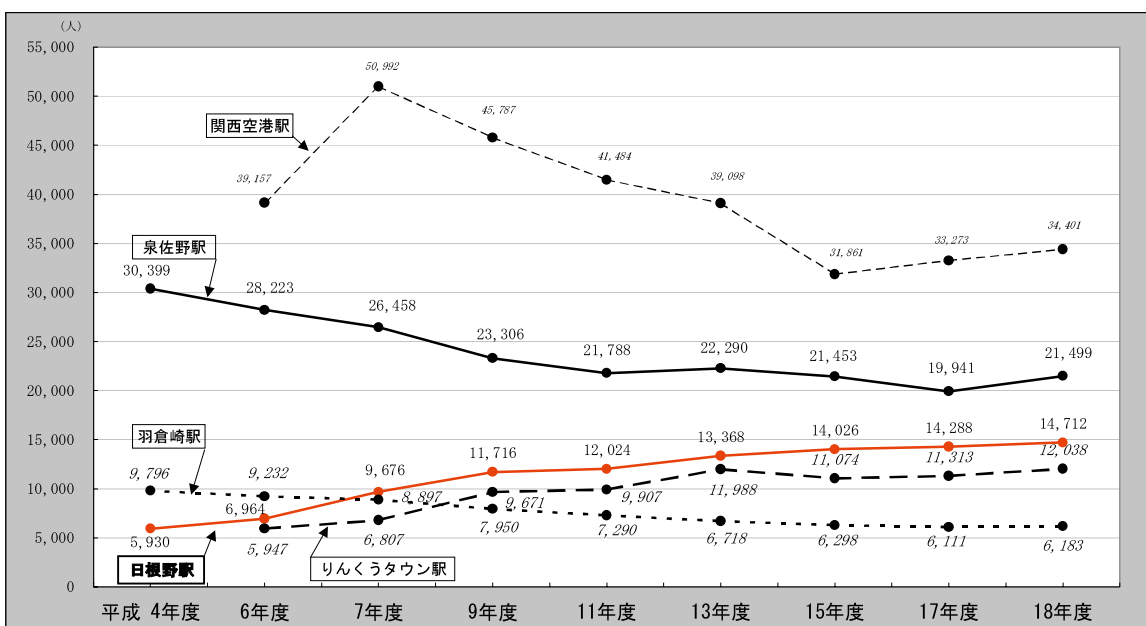
- 泉佐野市内にある鉄道駅9駅の内、1日の平均利用者数（乗降客数の合計）の多い順に5駅を抽出したものは次のとおりです。

■ 1日の平均利用者数（多い順に5駅）（平成18年度現在）

1. 関西空港駅（JR、南海） 2. 泉佐野駅（南海） 3. 日根野駅（JR）
4. りんくうタウン駅（JR、南海） 5. 羽倉崎駅（南海）

- 5駅の過去15年間の1日の平均利用者数の推移をみたものが下図です。
- JR日根野駅は平成4年度で約5,900人でしたが関西国際空港開港後増加を続け、平成18年度現在では約14,700人と平成4年度の約2.5倍となっています。
- 他の駅の状況を見ると、南海泉佐野駅と南海羽倉崎駅が平成4年度に比べ、平成18年度は約3分の2に減少しています。
- 関西空港線では、関西空港駅が平成7年度の約51,000人（JR、南海の合計）をピークに減少を続けていましたが、ここ数年は僅かながら増加傾向に転じています。
- りんくうタウン駅は平成6年度の約5,900人（JR、南海の合計）から増加傾向にあり、平成18年度は約2.0倍になっています。

■ 泉佐野市内の鉄道駅1日の平均利用者数の推移（1日の平均利用者数上位5駅）



(注) りんくうタウン駅、関西空港駅はJR及び南海電鉄の合計値である

第3章 移動等円滑化の基本目標・基本方針

3-1 基本目標

基本構想を策定し、高齢者、障害者等をはじめすべての人々のためのバリアフリー化を実現していくためには、その基礎となる考え方や理念に立脚する必要があります。

このため、上位計画、関連計画等の主旨を踏まえて、基本目標を設定します。

第3次泉佐野市総合計画においては、まちづくりの基本方向のひとつとして「ひとを大切に、やすらぎを感じるまちづくり」を掲げ、福祉のまちづくり、バリアフリーの社会づくりの推進をめざしています。

本市においては、高齢者、障害者等が自立した日常生活、社会生活を送れるまちづくりに市民一人ひとりがハード面、ソフト面で参加していくことを方向づけ、以下のような基本目標を設定します。

基本目標

あらゆるバリアのない

ハートフルタウン

泉佐野をめざして

3-2 基本方針

基本目標を達成していくために、以下に示す3つの基本方針を設定します。この基本方針はスパイラルアップという流れによって「バリアフリーのまち」から「ユニバーサルデザインのまち」へまちづくりを進めていこうという狙いをもっています。

基本方針

- ① 高齢者、障害者等が物理的、社会的、制度的、心理的、情動的な障害のない日常生活を送れるバリアフリーなまちづくり
- ② 障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいユニバーサルデザインのまちづくり
- ③ 市民、事業者、市等の協働によって段階的かつ継続的に発展していくスパイラルアップのまちづくり

第4章 重点整備地区の設定

4-1 重点整備地区の抽出

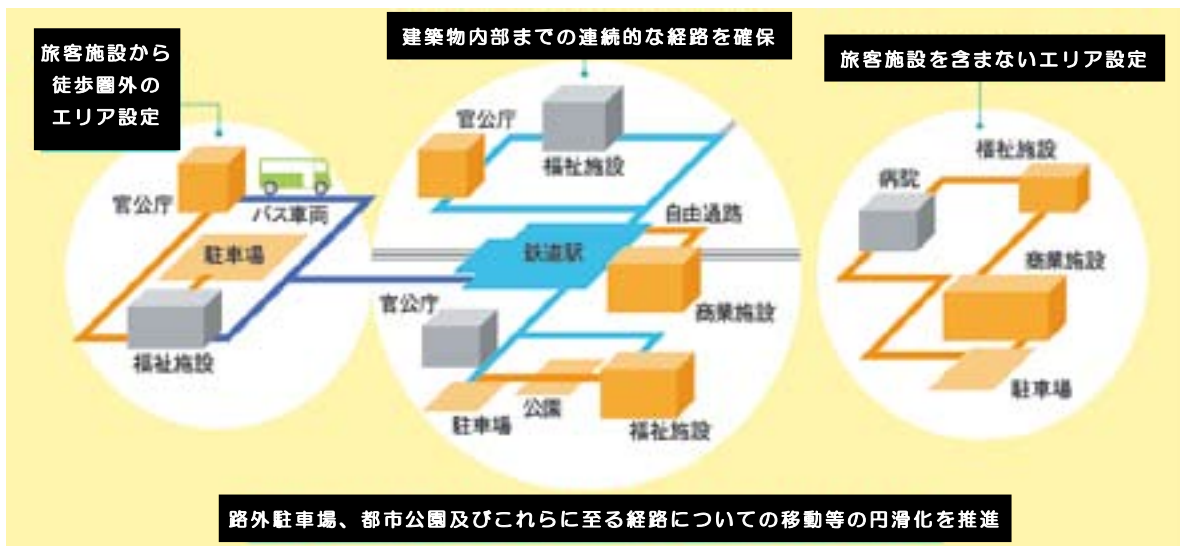
(1) 重点整備地区抽出の考え方

重点整備地区は、「移動円滑化に係る事業」を重点的かつ一体的に推進すべき地区として設定するものですが、バリアフリー新法では以下のような要件を設定しています。

■ 重点整備地区の設定要件（法第2条）

- ・ 高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設等（以下「生活関連施設」という）を含む地区
- ・ 生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区
- ・ 生活関連施設と生活関連経路（生活関連施設相互間の経路）について、バリアフリー化が必要であると認められる地区
- ・ 当該地区においてバリアフリー化を進めることが都市機能の増進に有効であると認められる地区

■ 重点整備地区における移動等の円滑化のイメージ



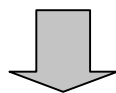
資料：国土交通省解説書より抜粋

(2) 重点整備地区の抽出・設定

バリアフリー新法においては、旅客施設を含まないエリアを重点整備地区に設定することも可能ですが、本市においては生活関連施設の集積等は一部市役所及びその周辺においてみられる程度であるため、本検討でのこの区分での地区設定は行わず、今後の検討課題とします。

したがって、本基本構想においては、以下のような理由から、特に整備の優先度、重要度、緊急度が高いJR阪和線日根野駅周辺から地区設定を行うものとします。

- 鉄道利用者数からみると、1番目の関西空港駅についてはバリアフリー整備が完了していること、2番目の南海泉佐野駅については現在、高架事業により整備中であることから、3番目のJR日根野駅が最も優先度等が高くなる
- 第3次泉佐野市総合計画における土地利用構想において、JR日根野駅周辺は本市の副都心として位置付けられている
- 日根野土地区画整理事業及び関連するまちづくりが進みつつあり、駅舎も含めたバリアフリーな地区整備が早々に必要である
- 本市の財政状況、全市的政策課題等から判断して、残りの全駅を一挙に、かつ同時平行的に事業化するのは困難である



**J R 日根野駅周辺地区を
重点整備地区と設定**

(参考) 各駅の状況 (乗降客数上位5駅の状況)

○市内には、JR阪和線に3駅、南海本線に4駅及び関西空港線 (JRと南海の相互乗り入れ線) に2駅あり、合計で9駅があります。(P11参照)

○このうち、平成18年度1日の平均乗降客数でみて5,000人以上の利用者のある駅は、JR阪和線の日根野駅、南海本線の泉佐野駅と羽倉崎駅及び関西空港線のりんくうタウン駅と関西空港駅の5駅です。

■ 泉佐野市の駅の状況

	駅名	日根野駅	泉佐野駅*1	羽倉崎駅	りんくうタウン駅	関西空港駅
	鉄道事業者	JR西日本	南海電鉄	南海電鉄	JR西日本・南海電鉄	JR西日本・南海電鉄
駅の現況	1日の平均利用者数(H18年度)(人)	14,712	21,499	6,183	12,038	34,401
	乗り場数	4	6	3	4	4
	ホーム数	2	4	2	2	2
	エレベーター設置数	2*2	3	無し	2	6
	エスカレーター設置数	無し	5	無し	2	8
	スロープ設置数	無し	1	1	—	—
段差の解消	地上出入り口～改札	×	○	○	○	○
	改札～ホーム	×	○	×	○	○
	ホーム間 (乗り換え)	○	○	×	○	○
トイレ	一般用トイレ	○	○	○	○	○
	身体障害者用 (車いす)	×	○	×	○	○
視覚障害者誘導用ブロック*		○	○	○	○	○
改札口	幅広改札口の設置	○	○	△	○	○
券売機	身体障害者対応	○	○	○	○	○
	車いす対応	○	○	○	○	○
	点字対応	○	○	○	○	○
駅周辺主要施設		<ul style="list-style-type: none"> ・税務署 ・興空日根野ステーション ・ホテル ・ジャスコ ・泉州銀行 ・紀理銀行 ・関西パシフィック銀行 ・JA(農協)等 	<ul style="list-style-type: none"> ・市役所 ・文化会館 ・市民サービスセンター ・社会福祉センター ・警察署 ・公共職業安定所 	<ul style="list-style-type: none"> ・市民総合体育館 ・末広公園 ・りんくう中央公園等 	<ul style="list-style-type: none"> ・パスポートセンター分室 ・りんくう総合医療センター ・ゲートタワービル等 	<ul style="list-style-type: none"> ・関西国際空港 ・日航ホテル ・エアロプラザ等
その他						

* 1 泉佐野駅は事業完了後の状況
* 2 乗り換え専用

(注) ○ : バリアフリー新法の基準に適合している
△ : バリアフリー新法の一部基準に適合していない
× : バリアフリー新法の基準に適合していない

4-2 日根野駅周辺地区の現況

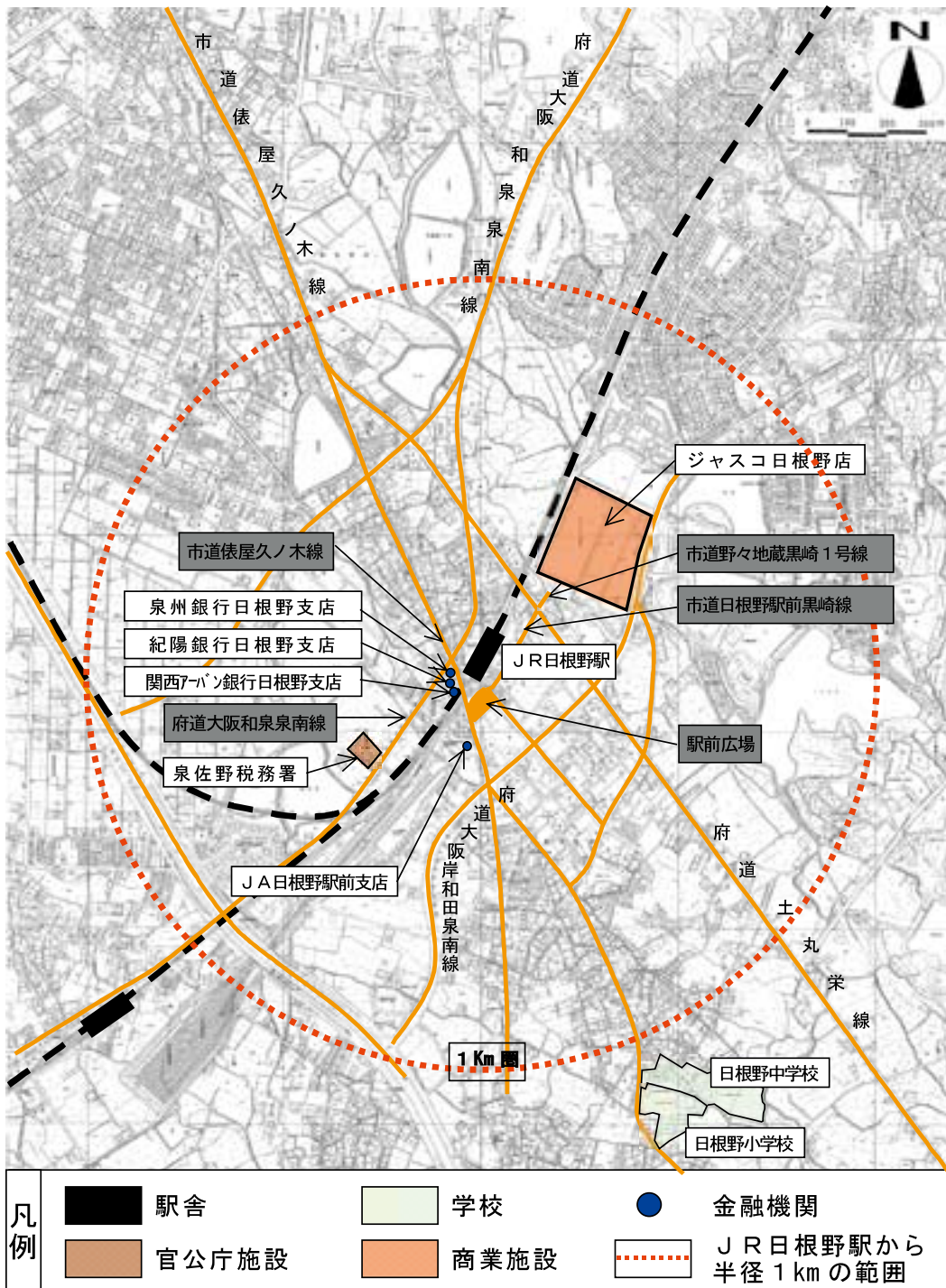
(1) JR日根野駅周辺の主要施設

JR日根野駅周辺の主要施設を示したものが下図です。

官公署施設としては、泉佐野税務署があります。

その他では、商業施設としてジャスコ等があります。また金融機関として銀行、農協（JA）が市道俵屋久ノ木線沿道に集中しています。

■ JR日根野駅周辺の主要施設



(2) JR日根野駅

JR日根野駅は阪和線と関西空港線の分岐駅であり、特急列車や快速電車の停車駅でもあります。バリアフリーの視点からは、エレベーターやエスカレーターが無いなど垂直移動の課題があります。また場所・構造等の制約からトイレが利用しにくいという状況も生まれています。



① 出入口及び移動 (山側出入口)

- ・改札口への垂直移動手段は階段しかない。



② 出入口及び移動 (海側出入口)

- ・改札口への垂直移動手段は階段しかない。
- ・輪留め及び段差がある。



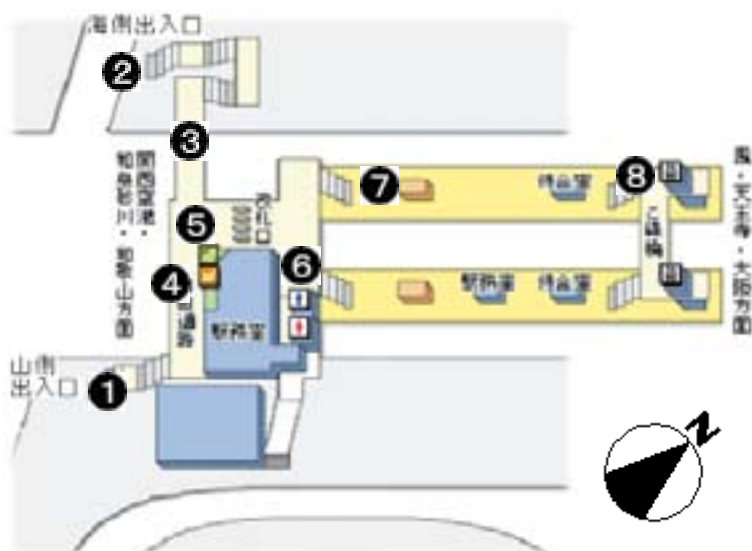
③ 通路 (自由通路*)

- ・視覚障害者誘導用ブロックがある。



④ 券売機

- ・点字表示が付いている。
- ・高さは低く設置されているが、蹴込み部分がないので車いす使用者は使いづらい。



⑤ 改札口

- ・右端に車いす用通路がある。
- ・正面上部に運行情報板が設置されている。



⑦ プラットホーム・標識

- ・端部に転落防護柵がある。
- ・出口、トイレ等の案内標識がある。



⑥ トイレ

- ・出入口左に点字案内板がある。
- ・出入口に階段がある。
- ・多機能トイレ*等がない。



⑧ 乗り換え用エレベーター

- ・上下線ホームの乗り換え用がある。

(3) JR日根野駅駅前広場

駅前広場は、土地区画整理事業により計画的に整備されたため、バリアフリー基準はおおむね満たされた構造となっています。



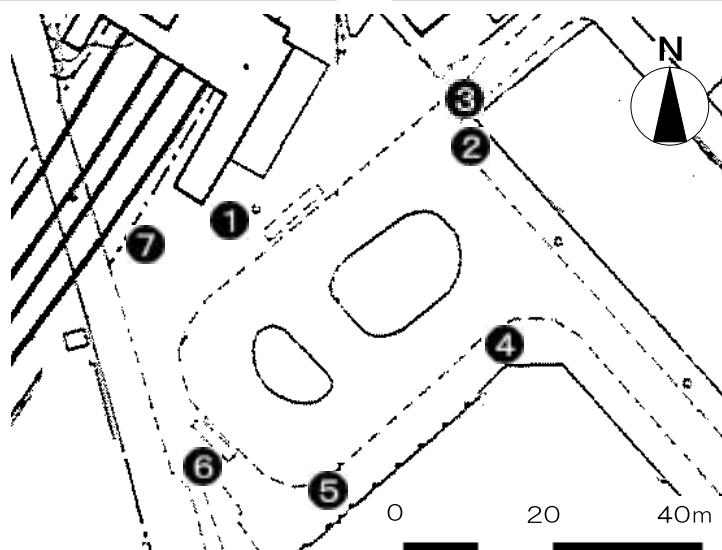
① タクシー乗降場付近
 ・有効幅員は 3.5m 以上ある。
 ・車道とは石柱とチェーンによる防護柵で分離されている。



② 横断歩道 (1)
 ・段差は 2 cm 以下である。
 ・点字ブロックがある。



③ 横断歩道に接続する歩道部分
 (左写真の詳細)
 ・浸透性効果のある舗装がなされている。
 ・段差は 2 cm 以下である。
 ・視覚障害者誘導用ブロックがある。



④ 横断歩道 (2)
 ・視覚障害者誘導用ブロックが連続しており、駅前広場各施設を結んでいる。



⑦ 案内標識
 ・周辺施設を案内する標識が設置されている。



⑥ バス停留所付近
 ・待合所には、上屋が設置されている。
 ・照明が適所に設置されている。



⑤ 休憩施設
 ・植栽帯に沿ってベンチが設けられている。

(4) 府道大阪和泉泉南線

府道大阪和泉泉南線は、下図にも示すように両側に歩道が設置されていますが、歩道の切り下げが各所にあり、高齢者や障害者の方にとってやや歩きづらくなっています。この道路は JR 日根野駅から泉佐野税務署への主な歩行者ルートになっています。

一方、JR日根野駅下り交差点について、視覚障害者誘導用ブロックが未整備で視覚障害者にとって歩行しにくくなっています。



① 歩道（海側）

- ・歩道幅員は 1.5m ある。



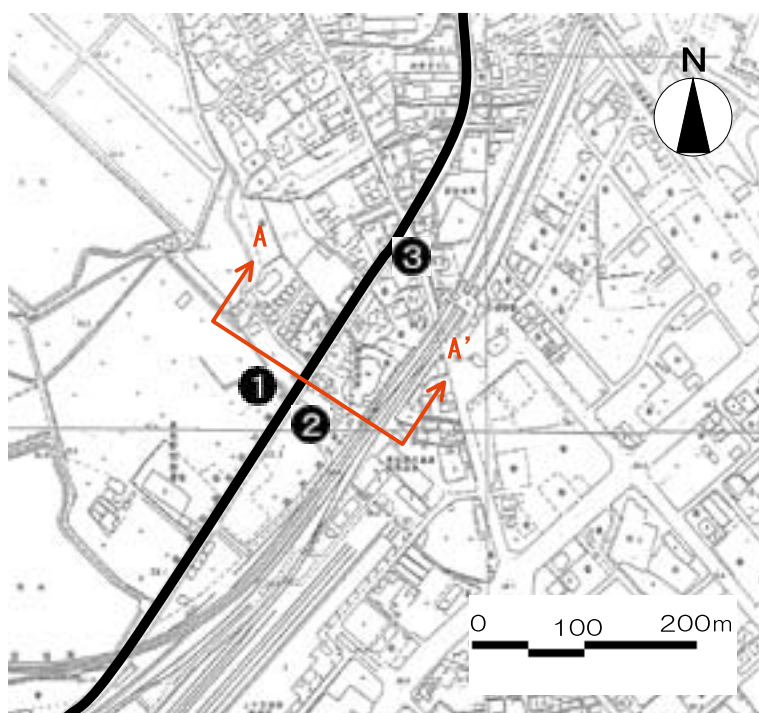
② 歩道（山側）

- ・歩道幅員は 1.5m ある。



③ 日根野駅下り交差点部分

- ・視覚障害者誘導用ブロックの設置されていないところがある。



A-A' 道路断面図



(5) 市道俵屋久ノ木線

市道俵屋久ノ木線の踏切から海側は、下図にも示すように車止めとカラー舗装で仕切られた歩道が設置されていますが、通勤・通学時などは人・自転車・自動車の通行量が多い割にスペースが狭く、さらに電柱などが立っていて、高齢者や障害者の方のみならず、一般の歩行者にとってもやや危険を感じる箇所となっています。



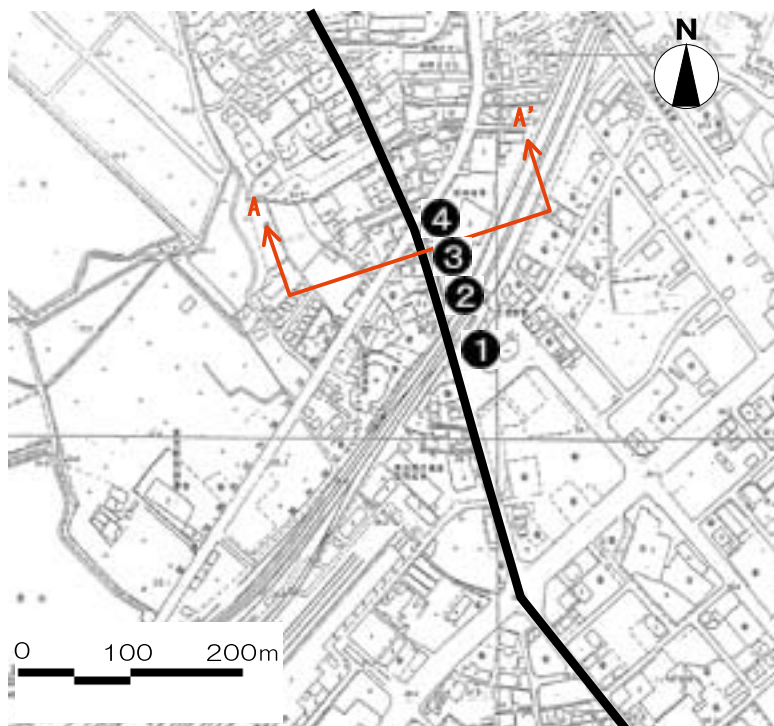
- ① 日根野南1番踏切
- ・ 車道とは縁石ブロックと黄色い線で分離されている。
 - ・ 踏切内の歩行者路の幅員は約1.7mある。



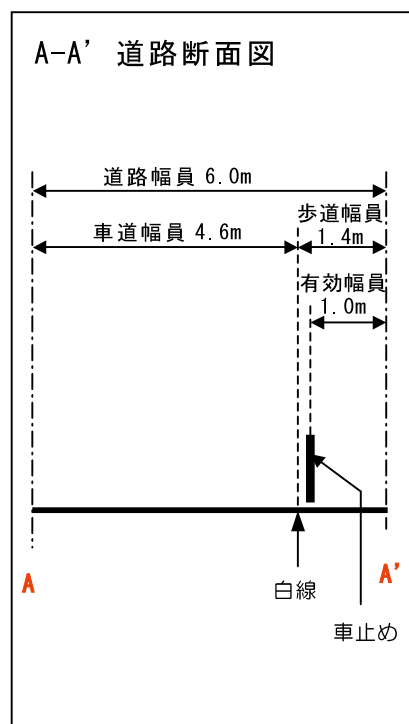
- ② 駅前の通り
- ・ カラー塗装で車道と区分されている。
 - ・ 車道と同一平面で、車止めが設置されている。



- ④ 照明
- ・ 電柱に防犯灯が設置されている。



- ③ 歩道部分
- ・ 道路上の白線及び車止めで分離されている。
 - ・ 白線までは約1.4mあるが車止めまでは有効幅員約1.0mとなっている。



(6) 市道日根野駅前黒崎線他

市道日根野駅前黒崎線（区間Ⅰ、区間Ⅱとも）は、下図にも示すように土地区画整理事業の中で計画的に整備された道路であるため、バリアフリー基準もおおむね満たした構造になっています。

市道野々地蔵黒崎1号線（区間Ⅲ）は、歩道が設置されていますが、その真ん中に電柱が立っており、車いす使用者の通行の障害となっています。

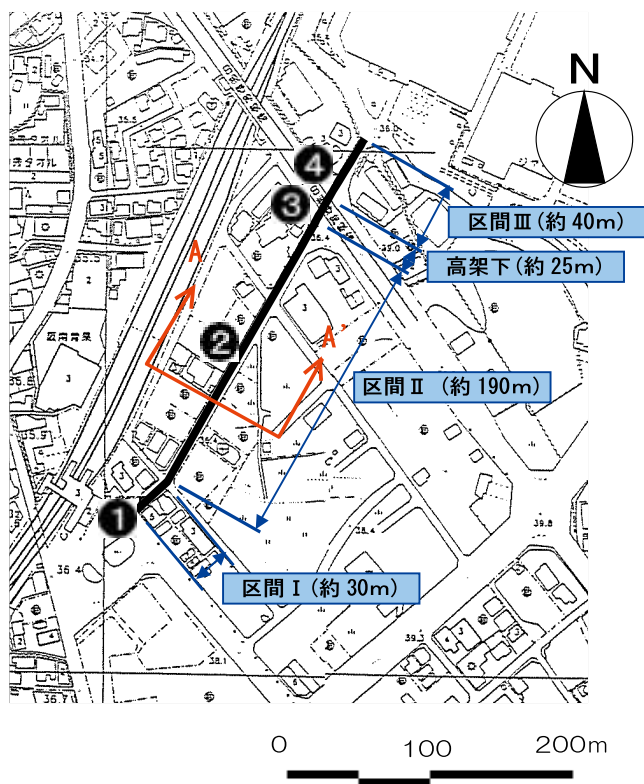
府道土丸栄線高架下は、車の交通量は少ないものの、道路幅員が広く、また歩道が連続していないことなどから、高齢者や障害者等にとって安全な横断方法の検討が必要といえます。



①歩道（区間Ⅰ-両側歩道）
 ・海側に有効幅員 2.5m、山側に同じく 2.0mの歩道が設置されている。



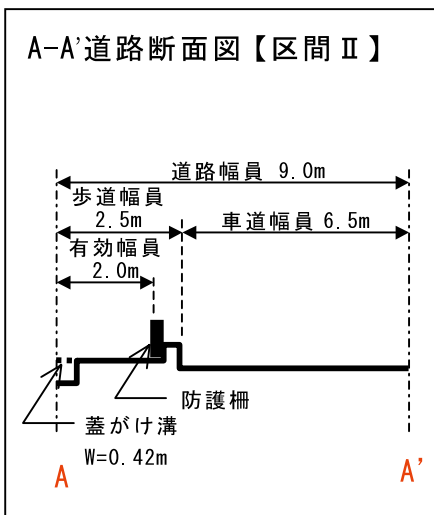
②歩道（区間Ⅱ-片側歩道）
 ・海側に有効幅員 2.0mの歩道が設置されている。



③府道土丸栄線(高架下)
 ・道路幅員が広く、歩道が連続していない。
 ・横断歩道が設置されていない。



④歩道（区間Ⅲ-片側歩道）
 ・山側に有効幅員 1.9mの歩道が設置されている。
 ・歩道内に電柱が2本あり通行の障害となっている。



4-3 アンケート調査結果

(1) 調査の概要

主にJR日根野駅周辺に居住する高齢者と市内居住の障害者等の方々からバリアフリーに対する意見及び要望を聞くためにアンケート調査を実施しました。

1) 調査期間

平成19年8月6日 ~ 平成19年9月10日

2) 調査対象者

JR日根野駅及びその周辺の道路を利用する高齢者、障害者等の方々を主な対象としました。

3) 配布・回収方法

○高齢者

日根野周辺の高齢者団体を通じて配布・回収しました。

○障害者

手帳所持者に郵送または各種団体を通じて配布・回収しました。

○その他

妊産婦・乳幼児保護者を対象として、市立泉佐野病院の産婦人科・小児科の診療受付に調査票を置き、その後投函箱によって回収しました。

4) 回収結果

配布数680票のうち、回答をいただいた方は608票、有効回収率は89%という高い結果となり、バリアフリー問題に対する関心の強さがうかがえます。

■回収内訳

区 分	回収数(票)
高 齢 者	405
障 害 者 *1	200
妊産婦・乳幼児保護者 *2	3
計	608

*1:手帳所持者のみ

*2:別途に分析し全体集計からは除いている

4) 調査内容

調査内容は以下のとおりです。

1. 回答者の属性
 - (1) 性別 (問1)
 - (2) 年齢 (問2)
 - (3) 住所 (問3)
 - (4) 障害者手帳区分 (問4)
 - (5) 障害の種類 (問5)
 - (6) 一人での移動の可否 (問6)
2. JR日根野駅の利用
 - (1) JR日根野駅の利用頻度 (問7)
 - (2) JR日根野駅への交通手段 (問8)
 - (3) JR日根野駅の利用のしやすさ (問9)
 - (4) 駅舎内の移動の際の困り事 (問10)
 - (5) 駅舎内での情報を得る際の困り事 (問11)
 - (6) 駅舎内のトイレ利用の際の困り事 (問12)
3. JR日根野駅周辺への道路及び施設の利用
 - (1) 道路通行の際の困り事 (問13)
 - (2) JR日根野駅周辺の利用施設 (問14)
 - (3) 各施設へ行く時の移動手段 (問15)
 - (4) 各施設を利用する時の困り事 (問16)
4. 自由意見

(2) 調査結果のまとめ

1) 回答者のプロフィールについて (問2～問5)

本アンケート調査では、配布数、配布方法等の関係上、回収票数は(高齢者)：(障害者)≒2：1の割合になっています。

また、居住地(住所)は、日根野駅周辺が多く、年齢層は高齢者が「70歳代」が43%を占め、障害者は「若年から高齢まで」幅広く分布しています。

また、障害別では、肢体不自由の方が67%と最も多くなっています。

2) 一人での移動について (問6)

高齢者別では「一人で移動できる」は76%、障害者別は54%、全体では68%となっていますが、「一人で移動することが困難である」など移動に支障を感じておられる方が28%を占めバリアフリー上の対応が必要であるといえます。

3) JR日根野駅の利用について (問7)

全体では「年に数回程度」が51%、ついで「月に数回程度」が22%となっています。

高齢者別では、「年に数回程度」が最も多く61%、障害者別では「ほぼ毎日」

「週に2～3回程度」「月に数回程度」までを合わせると42%となっており、障害者の利用頻度の方が多くなっています。

また、「利用しない」が全体で14%ありますが、その理由としては「車で移動するから」という泉州地域の移動の地域特性も見受けられますが、「エレベーターやエスカレーターがないから」や「階段の上り下りができない」を理由にあげる回答者も何人かおられました。

4) JR日根野駅への交通手段について（問8）

「徒歩」または「自転車」の方が全体で54%あり、障害者別では31%あります。

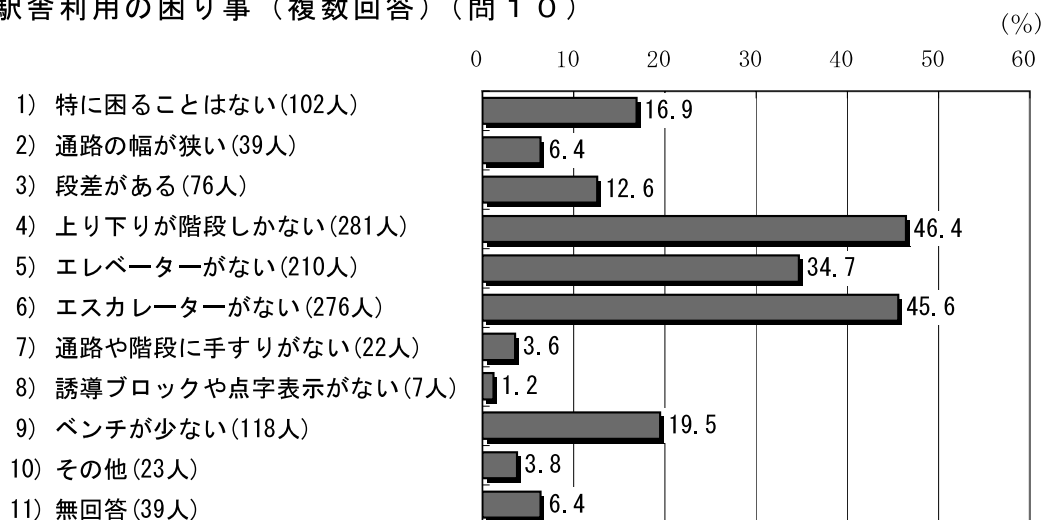
高齢者、障害者とも自転車を利用する方が意外に多いといえ、自転車を利用するうえでのバリアフリー上の配慮が必要とも考えられます。

5) JR日根野駅の駅舎について（問9～問12）

駅舎利用については、全体で「やや利用しにくい」または「利用しにくい」を合わせると39%となっています。その理由（下図参照）としては、「階段の上り下り」、「エレベーター、エスカレーターが無い」など、垂直移動のしにくさをあげる方が多くおられます。

この傾向は高齢者、障害者とも同様です。

■ 駅舎利用の困り事（複数回答）（問10）

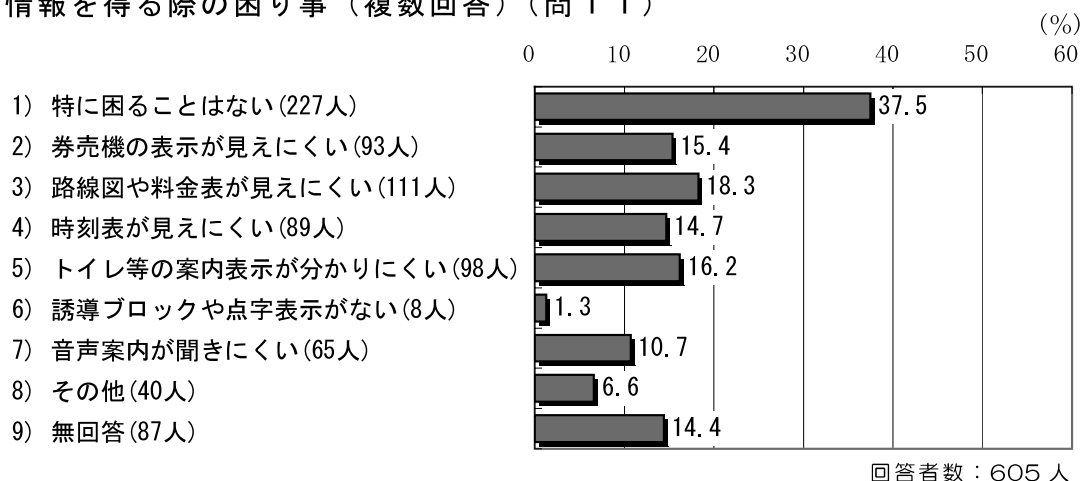


回答者数：605人

駅舎内での情報を得ること（下図参照）については、「特に困ることはない」が最も多いものの、「券売機の表示、路線図、時刻表などが見えにくい」「トイレなどの案内がわかりにくい」の意見も少なくありません。

高齢者別では、「路線図や料金表が見えにくい」が最も多く、障害者別では「トイレ等の案内表示がわかりにくい」が最も多くなっています。

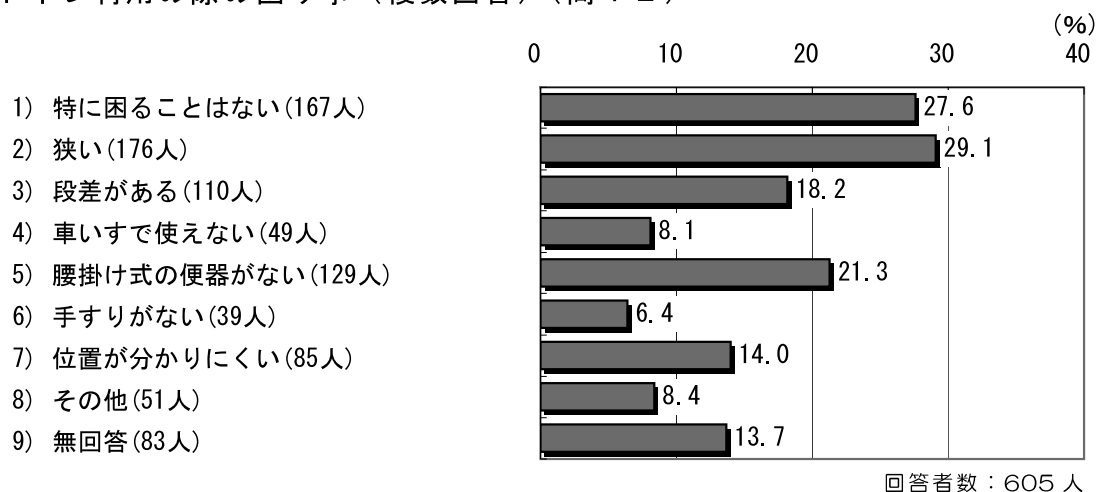
■情報を得る際の困り事（複数回答）（問 1 1）



駅舎内でのトイレの利用（下図参照）については、「狭い」が最も多いものの、次いで「特に困ることはない」の順となっています。

トイレの利用（下図参照）については、「狭い」または「腰掛け式便器がない」の意見が高齢者、障害者とも最も多く、全体で50%となっています。

■トイレ利用の際の困り事（複数回答）（問 1 2）



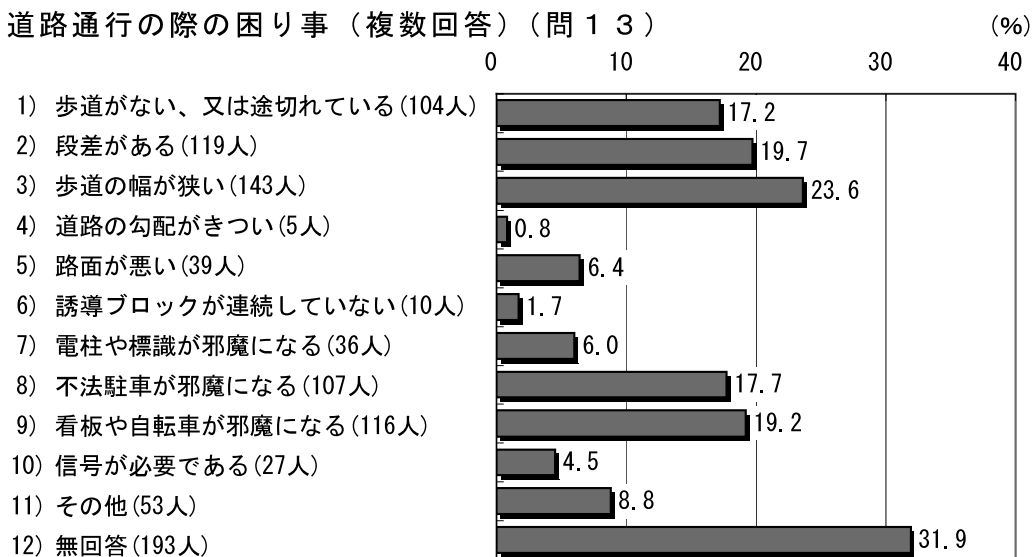
6) 道路の通行について (問 1 3)

道路の通行(下図参照)については、「幅が狭い」「段差がある」「歩道がない、又は途中で途切れている」など歩道についての問題点をあげる方が61%となっています。

高齢者、障害者別では、「幅が狭い」をあげる方がいずれも最も多くなっています。

また、自由意見では、踏切部の歩道や歩行者通行上の問題(歩道部が狭いこと、遮断機が上がらないこと)を指摘する意見が多くなっています。

■ 道路通行の際の困り事 (複数回答) (問 1 3)



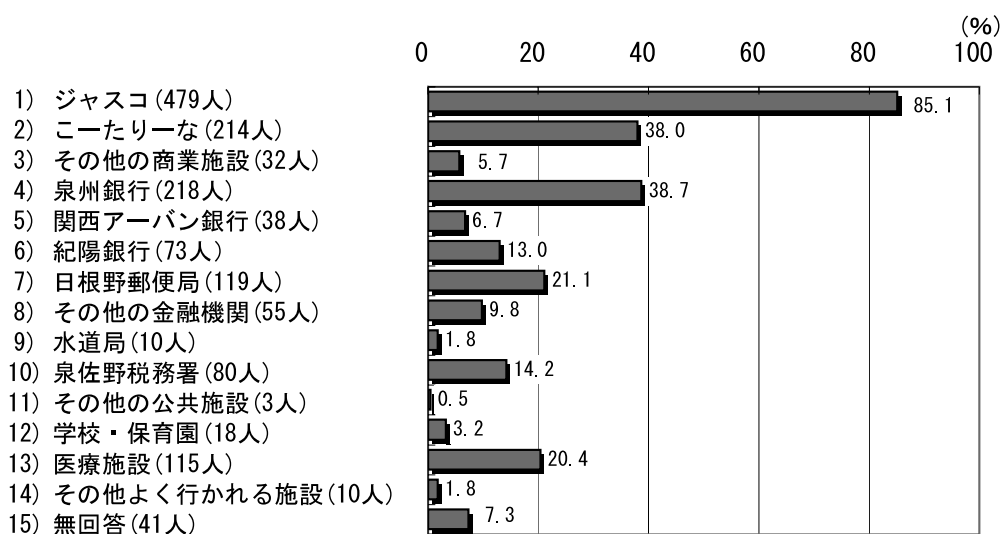
回答者数：605人

7) 駅周辺をよく利用する施設について（問14～問16）

駅周辺の利用施設（下図参照）については、高齢者、障害者とも「ジャスコ」が圧倒的に多くなっており、以下「泉州銀行」→「こーたりーな」→「日根野郵便局」→「医療施設」→「泉佐野税務署」の順になっています。

各施設へ行く交通手段としては、高齢者、障害者とも、自動車（自分で運転又は同乗）での移動手段の比率が高くなっています。

■ JR日根野駅周辺の利用施設（複数回答）（問14）



回答者数：563人

8) 自由意見

JR日根野駅舎の「エレベーター、エスカレーターの設置要望（11人）」、「トイレの改善（6人）」、「ベンチの設置（2人）」、「駅舎北側改札口の設置（2人）」、「駅全体の改造（2人）」など駅舎のバリアフリー化などの改善を要望する意見が大多数を占めています。

その他には道路の「歩道の拡幅（2人）」「段差の解消（1人）」などや、「早期のバリアフリー化の実現を望む意見（7人）」がありました。

4-4 タウンウォッチング調査結果

(1) 調査概要

JR日根野駅及びその周辺の道路や公共公益施設を対象に高齢者、障害者等の参加を得てタウンウォッチング調査*を実施しました。

1) 実施日

平成19年11月12日(月) 13:00~17:30

2) 参加者

肢体不自由者	6人	高齢者(65歳以上)	5人
視覚障害者	3人	一般	10人
聴覚障害者	4人	介助者	4人
知的障害者	3人	協議会委員(代理出席を含む。)	19人
			計 54人

3) 実施経過

- ①受付(関空ステーションホテル)
(13:00~13:30)
- ②開会・説明 (13:30~14:00)
- ③タウンウォッチング(14:00~15:30)
- ④意見交換会 (15:30~17:10)
- ⑤まとめ (17:10~17:25)
- ⑥閉会 (17:25~17:30)

4) 実施方法及び結果

調査ルートをもつ設定し、参加者を3班に分けて実施しました。また駅前広場、踏切については参加者全員でタウンウォッチングを行いました。

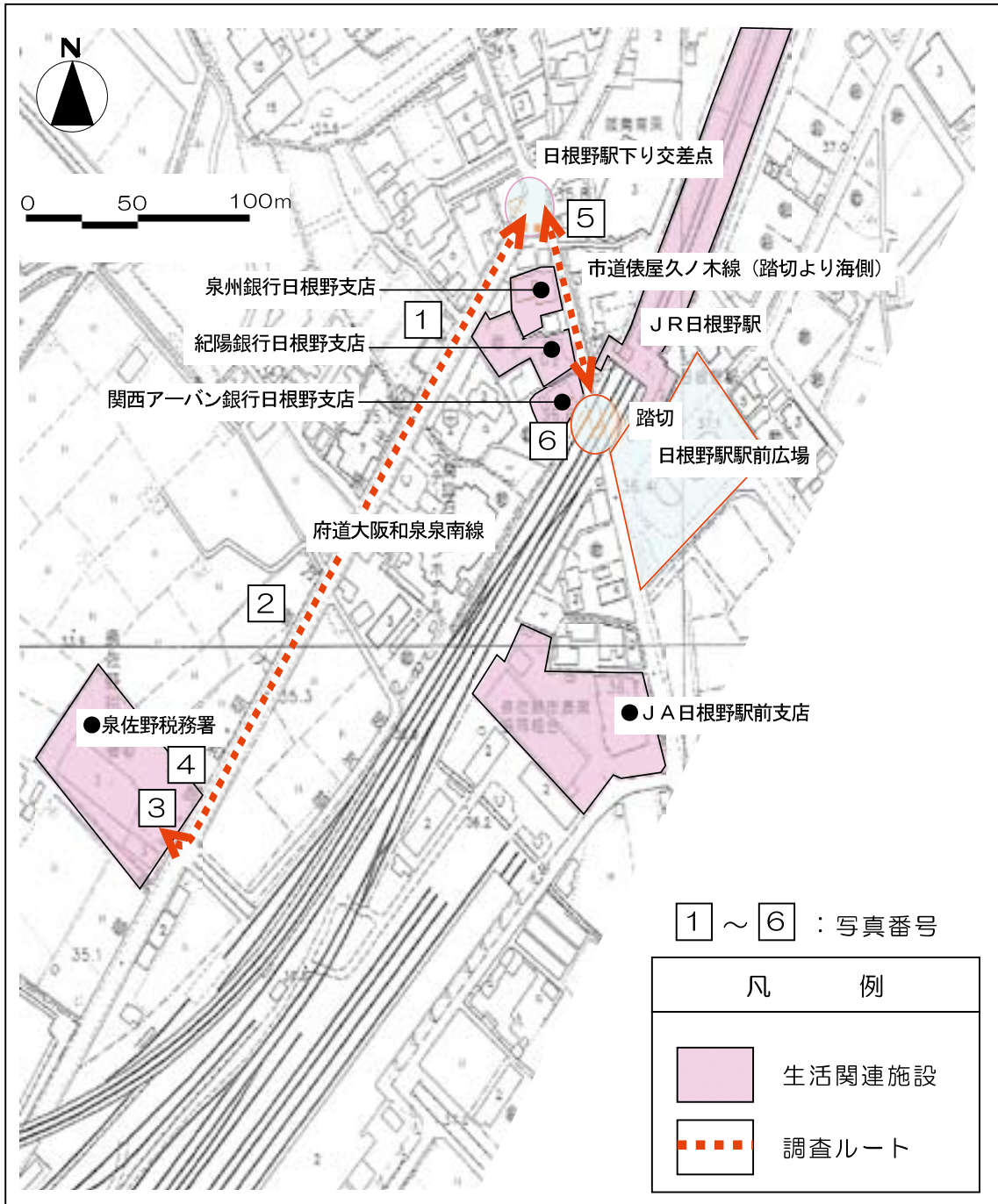
具体的なルート(A~C)及び調査の中で指摘があった問題点・課題について次頁以降に示します。

① A ルートの調査及び結果

税務署、駅舎と関連する経路として府道大阪和泉南線、市道俵屋久ノ木線（踏切より海側）の調査を行いました。

■ A ルートの調査経路 （歩行距離 約 1.25 km）

関空ステーションホテル ⇄ 税務署 ⇄ 駅舎 ⇄ （ホテル敷地内通路）
⇄ 関空ステーションホテル



■ Aルート の 調査 の 様子 及び 問題 点 ・ 課題



1
・ 歩道 の 舗装 面 が デコボコ で あり 通行 し に くい。



4
・ 税務 署 前 に 横断 歩道 や 信号 が ない。



2
・ 歩道 が 狭く 車いす の すれ 違い が でき ない。



5
・ 歩行者 スペース が 狭く、視 覚 障害 者 誘導 用 ブロック が ない。



3
・ 税務 署 出入 口 の 視覚 障害 者 誘導 用 ブロック が 歩道 から 離れ て いる。



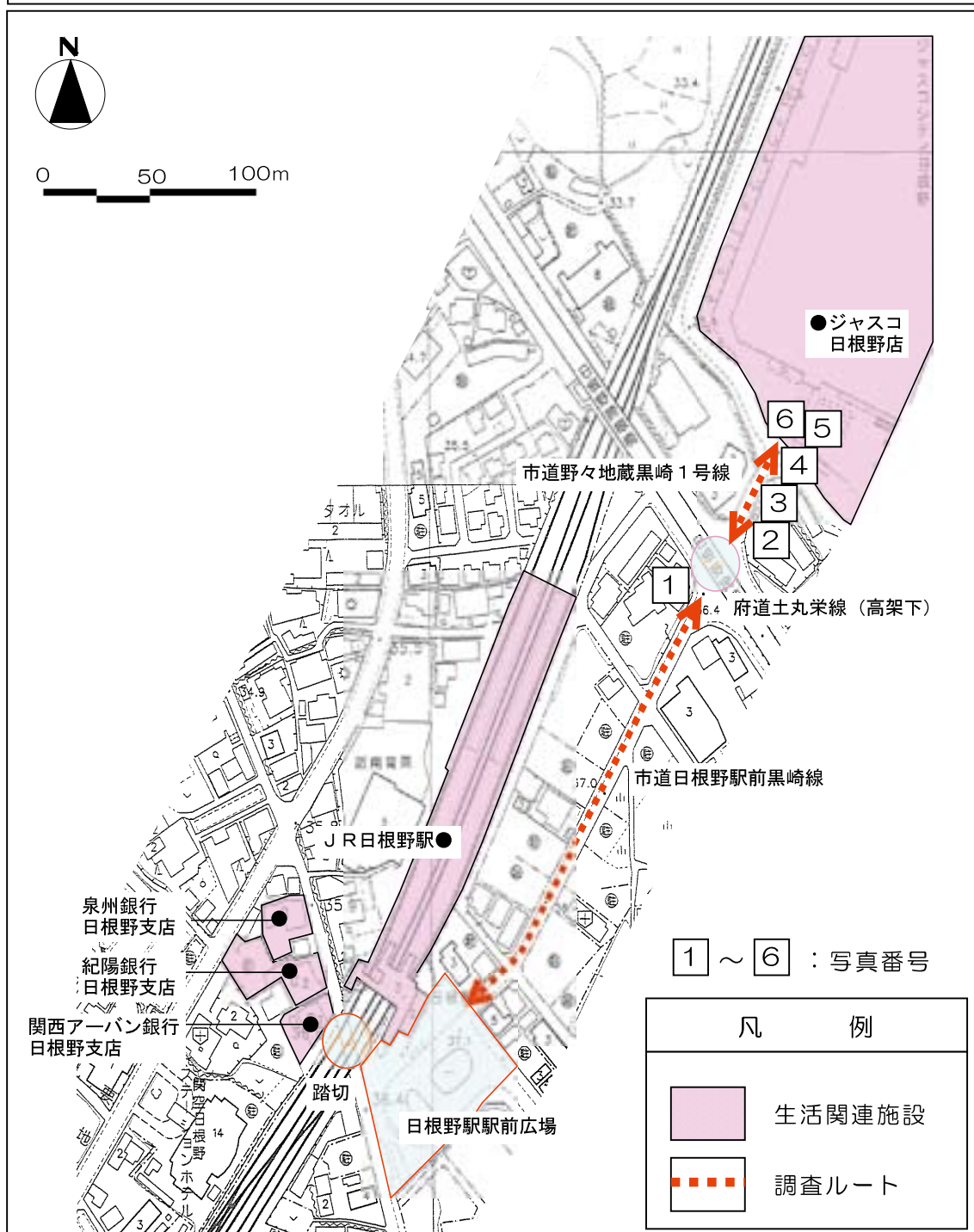
6
・ 歩行者 スペース が 狭い。

② Bルートの調査及び結果

ジャスコ日根野店、駅舎と関連する経路として、市道日根野駅前黒崎線、府道土丸栄線（高架下）、市道野々地蔵黒崎1号線の調査を行いました。

■ Bルートの調査経路（歩行距離 約1.35 km）

関空ステーションホテル ⇨（ホテル敷地内通路）⇨ 駅舎 ⇨ ジャスコ
⇨（ホテル敷地内通路）⇨ 関空ステーションホテル



■ Bルートの調査の様子及び問題点・課題



1
・横断歩道や信号がない。



4
・歩道の延長線上に水路があり危険である。



2
・歩道上に電柱があり通行スペースが狭くなっている。



5
・車道と敷地内に段差があり車いすでの通行に苦労する。



3
・電柱が邪魔で車いすでの通行が困難である。



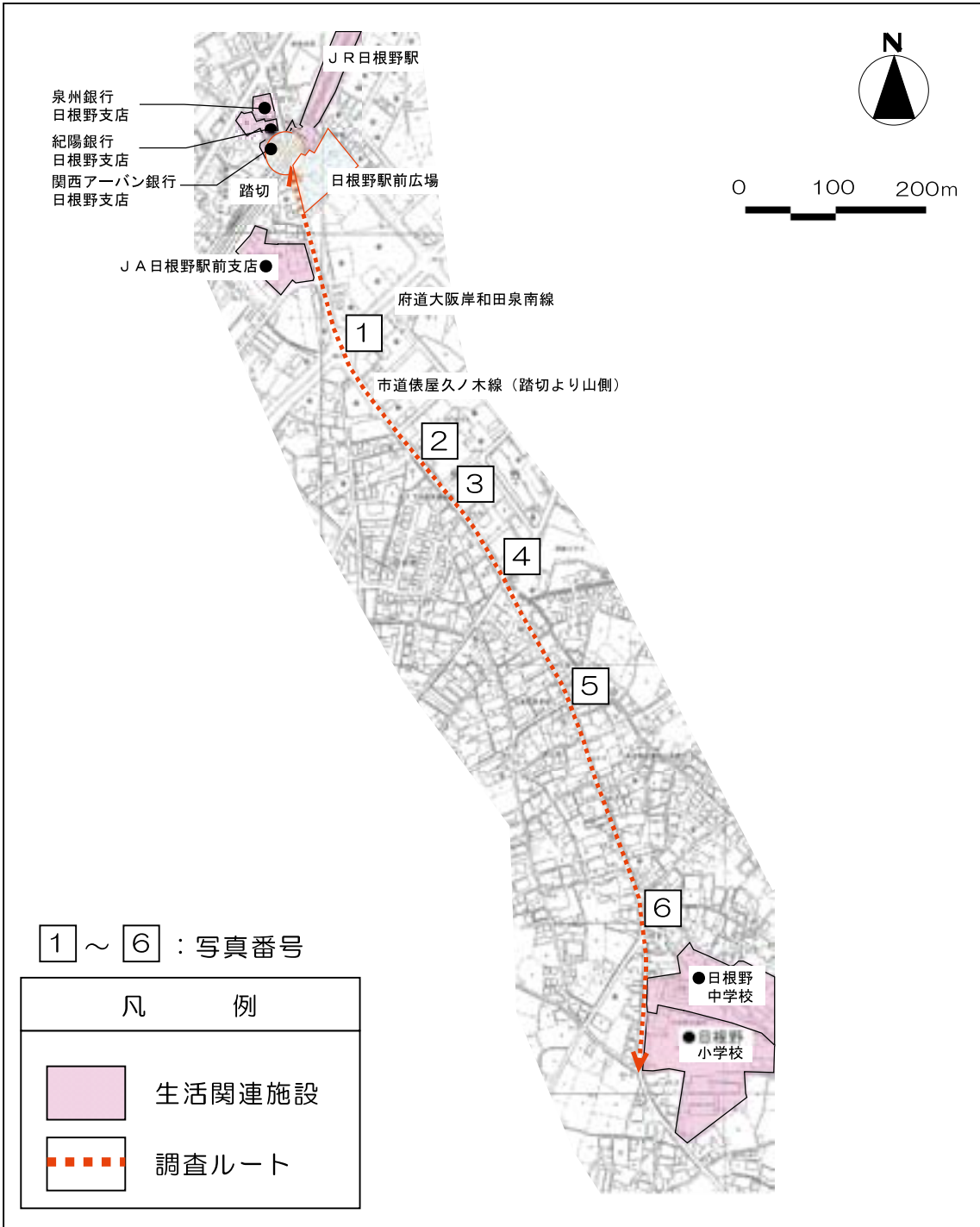
6
・溝蓋の目が粗いので車いすの車輪がはまってしまう。

③ Cルートの調査及び結果

日根野小中学校と、関連する経路として市道俵屋久ノ木線（踏切より山側）の調査を行いました。

■ Cルートの調査経路（歩行距離 約1.35 km）

関空ステーションホテル ⇄（バス移動）⇄ 日根野小中学校
 ⇄（ホテル敷地内通路）⇄ 関空ステーションホテル



■ Cルート の 調査 の 様子 及び 問題 点 ・ 課題



1
・ 視覚障害者誘導用ブロック、音響信号が設置されている。



4
・ 音響信号、視覚障害者誘導用ブロックがない。



2
・ 比較的 道路 幅員 が 広い。



5
・ 溝に蓋がけがしてあり、歩行者スペースが広がっている。



3
・ 歩行者通行スペース内にカーブミラーがある。

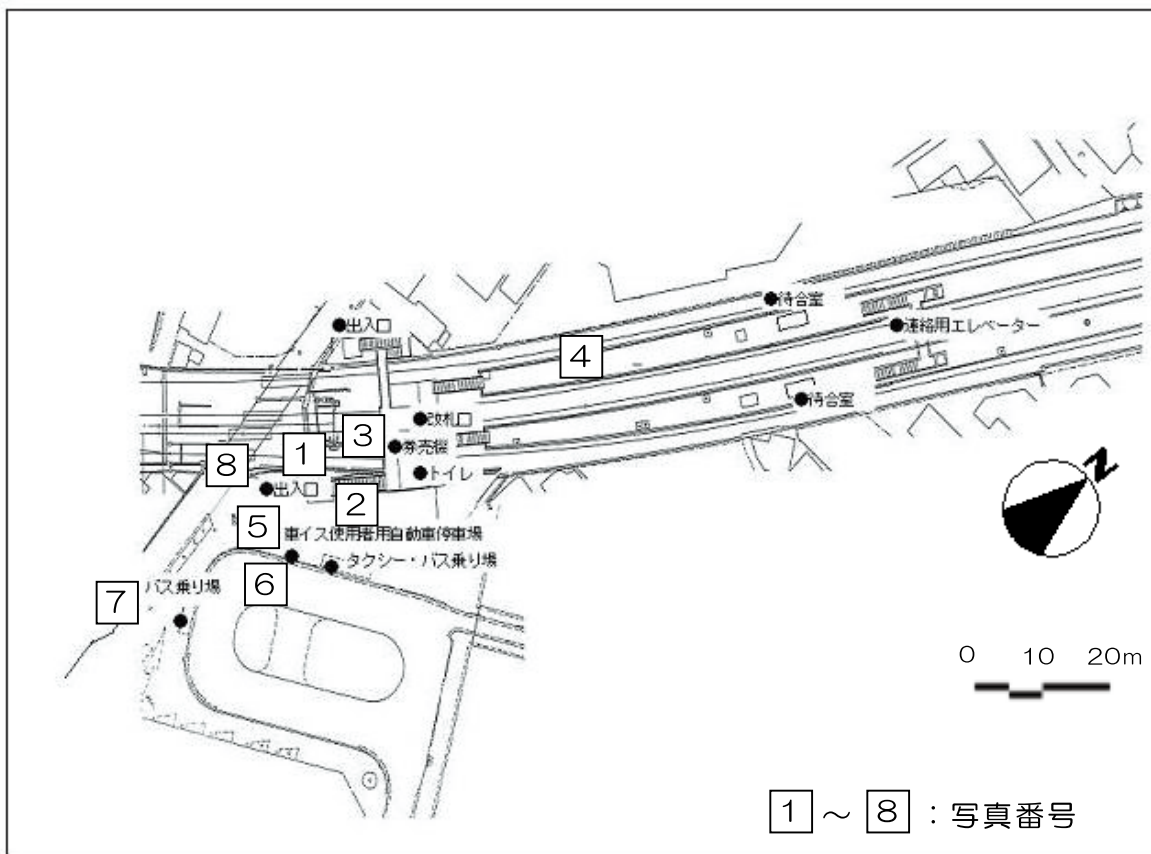


6
・ 道路沿いの溝には防護柵がなく危険である。

④ 駅舎、駅前広場、踏切の調査及び結果

駅舎については A 班と B 班で、駅前広場、踏切については参加者全員で調査を行いました。

■ 駅舎、駅前広場、踏切の調査箇所



■ 駅舎、駅前広場、踏切の調査の様子及び問題点・課題



- ・ 車いす使用者用インターホンの表示がない。
- ・ 高い位置にあり使いづらい。



- ・ 改札へは階段しかなく、車いすでの垂直移動が困難である。



3

- ・券売機の蹴込み部分がないので車いすの方は使いづらい。
- ・ボタンが大きく点字付きである。



6

- ・車いす使用者用停車スペースの車止めが乗降時の支障となる。
- ・雨よけの屋根がない。



4

- ・大阪方面行きホームの端部に滑り止めが設置されていない。



7

- ・バス停の時刻表の字が小さい。
- ・車いす対応のバスの時間表示や音声案内等が欲しい。



5

- ・車いす使用者用公衆電話が設置されている。



8

- ・踏切内はデコボコがあり歩きにくい。

(2) 主要意見のまとめ

タウンウォッチング後、意見交換会を実施しました。その中で出た主要な意見は次のとおりです。

■ 主要意見

施 設	主要意見の内容
① JR日根野駅	<ul style="list-style-type: none"> ・エレベーターやエスカレーターを設置してほしい。 ・駅舎内に障害者用トイレを設置してほしい。 ・駅員呼び出しインターホンの位置を車いすの人が使いやすいよう低くしてほしい。 ・ホームと電車との隙間が広いところがありホームの構造等を改善してほしい。 ・ホーム終端の防護柵がないので危険を感じる。 ・階段で滑り止めが不十分なところがあり改善してほしい。 ・ホームでの音声案内を増やしてほしい。
② JR日根野駅駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> ・バスの時刻表を見やすく改善してほしい。 ・車いす使用者用駐車場の車止めが乗降時に支障になる。 ・視覚障害者誘導用ブロックをわかりやすくしてほしい。 ・放置自転車対策をして欲しい。
③ 府道大阪和泉泉南線	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の幅が車いすで通行するには狭い。 ・歩道内の電柱や標識が障害となっている。 ・歩道がデコボコしている。 ・歩道の官民境界側に転落防止柵を設置してほしい。 ・税務署前に横断歩道を設置してほしい。
④ 日根野駅下り交差点	<ul style="list-style-type: none"> ・歩道の幅が狭い。 ・歩道と車道の間に段差がある。 ・日根野駅への案内表示を設置してほしい。
⑤ 市道俵屋久ノ木線（踏切より海側）	<ul style="list-style-type: none"> ・車止めが見えにくいので改善してほしい。 ・海側で公営駐輪場を整備してほしい。 ・通行をする上で危険を感じる。
⑥ 踏切	<ul style="list-style-type: none"> ・歩行者通行部分の幅や構造を改善してほしい。 ・遮断機の開閉時間が短いので危険を感じる。

施 設	主要意見の内容
⑦市道俵屋久ノ木線（踏切より山側）	<p><市道日根野平見線交差部から小中学校までの間について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・道路幅が狭く危険である。 ・水路部分に蓋をして歩行者スペースを確保してはどうか。 <p><白水池交差点付近について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者誘導用ブロックを補修してほしい。 <p><市道日根野平見線交差部付近について></p> <ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道に音響信号を設置してほしい。 ・視覚障害者誘導用ブロックを設置してほしい。 ・溝蓋の目を細かくしてほしい。 ・電柱の引っ張りが危険である。
⑧市道日根野駅前黒崎線	<p>（土地区画整理事業によりバリアフリー基準を考慮した整備が行われているので、特に意見はなかった。）</p>
⑨府道土丸栄線（高架下）	<ul style="list-style-type: none"> ・横断歩道を設置してほしい。 ・音響信号を設置してほしい。
⑩市道野々地藏黒崎1号線	<ul style="list-style-type: none"> ・電柱が歩道内にあり通行の妨げになっているので移設してほしい。 ・水路に溝蓋又は転落防止柵を設置してほしい。
⑪その他（建物等）	<ul style="list-style-type: none"> ・道路と敷地との段差を解消してほしい。 ・大規模小売店地下出入口への視覚障害者用誘導ブロックが途中で止まっているので改善してほしい。 ・車いす使用者用駐車場が設置されていないところがある。 ・視覚障害者誘導用ブロックの色が識別しにくいところがあるので改善してほしい。 ・バス乗降時や停留所での情報提供を充実してほしい。

■意見交換会の様子



4-5 重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路の設定

(1) 重点整備地区の設定 (P 42 を参照)

重点整備地区の区域設定の考え方については、下記のとおりとします。

- ① JR日根野駅を中心としたおおむね半径 1km の徒歩圏域とする。
- ② 生活関連施設*を3箇所以上含むようにする。

※生活関連施設とは・・・相当数の高齢者、障害者等が利用する施設のことであり、旅客施設、官公庁施設、文化教育施設、体育施設、保健・福祉・医療施設、商業施設等が対象となります。

(2) 生活関連施設の設定

JR日根野駅周辺 1 km 圏域で生活関連施設を抽出したものは下表のとおりとします。

■ 生活関連施設の一覧

	施設名
旅客施設	・ JR日根野駅(※)
官公庁施設	・ 泉佐野税務署
文化教育施設	・ 日根野小学校、日根野中学校
商業施設	・ ジャスコ日根野店(※)
金融機関等	・ 泉州銀行日根野支店 ・ 紀陽銀行日根野支店 ・ 関西アーバン銀行日根野支店 ・ JA日根野駅前支店(※)

(※) 重点整備地区の要件となる対象施設

(3) 生活関連経路等の設定

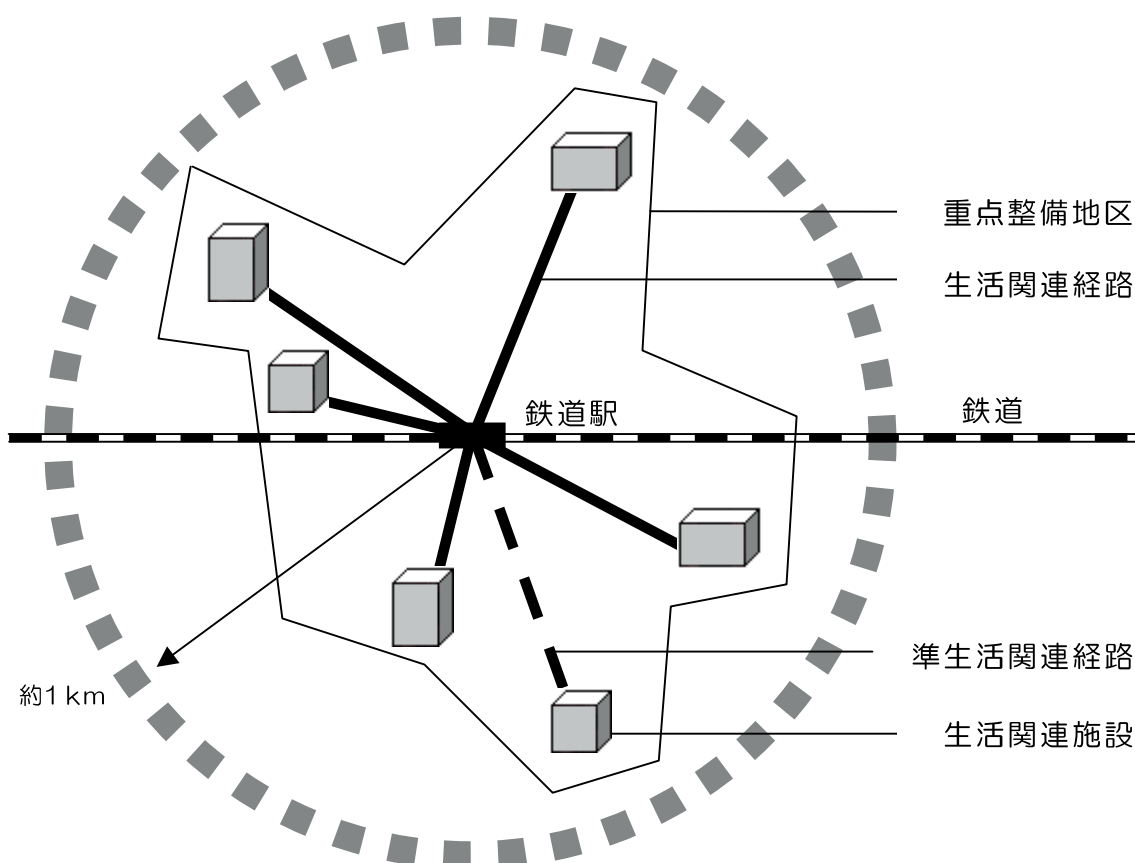
生活関連経路^{*}は、旅客施設をはじめとする生活関連施設を相互に結ぶことによってバリアフリーのネットワークを形成していきます。

※生活関連経路とは・・・生活関連施設を相互に結ぶ経路であって、移動等円滑化基準を既に満たしている経路、あるいは今後満たすように整備を行っていく経路のことです。

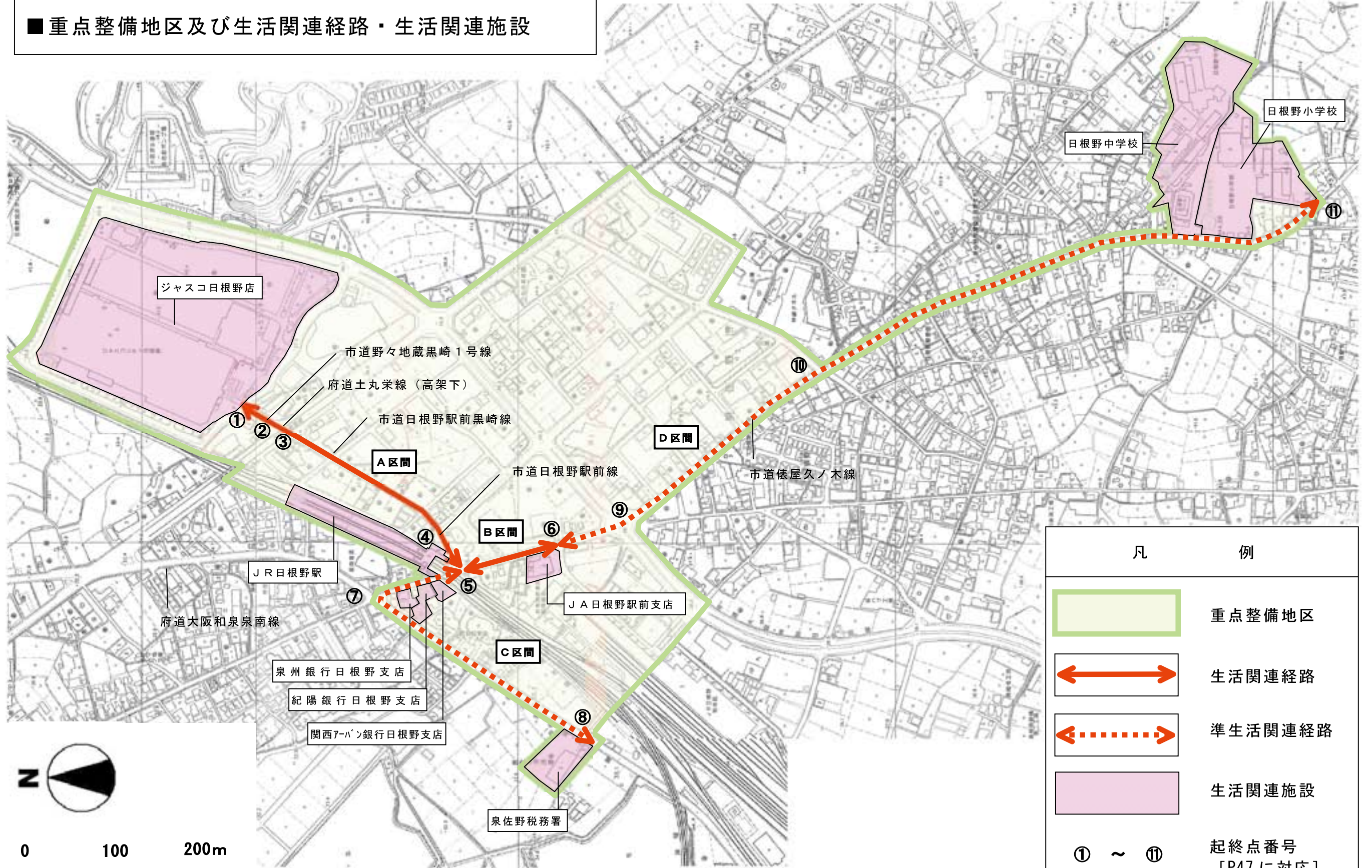
但し、移動等円滑化基準を満たすような整備は当面困難ですが、生活関連経路に準ずる経路として位置づけることが必要な道路については「準生活関連経路」として設定します。

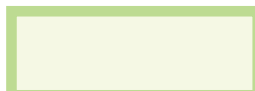



以上の考え方に基づいて、本構想では次頁に示す道路を生活関連経路及び準生活関連経路として設定します。

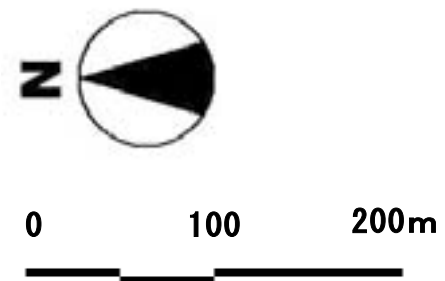
■生活関連経路設定の考え方（イメージ図）



重点整備地区及び生活関連経路・生活関連施設



凡 例	
	重点整備地区
	生活関連経路
	準生活関連経路
	生活関連施設
① ~ ⑪	起終点番号 [P47 に対応]



第5章 バリアフリー基本構想

5-1 整備の基本方針

高齢者、障害者等をはじめ、すべての人々が利用しやすいよう、鉄道駅、道路、交差点、建築物などの整備を行い、移動等の円滑化を図ります。

整備にあたっては、関連する基準やガイドライン等を基本とすることはもちろん、アンケート調査やタウンウォッチングなどの意見を踏まえて、特定事業を定め、実施していきます。

特定事業の設定は以下のとおりとします。

特定事業の項目	事業内容
公共交通特定事業	・旅客施設や車両などの公共交通施設でのバリアフリー化を図る事業
道路特定事業	・歩道の拡幅、歩車道分離、道路の平坦性確保、視覚障害者誘導用ブロックの設置などの歩行空間のバリアフリー化を図る事業
交通安全特定事業	・交差点や歩道において移動の安全性向上を図る事業
建築物特定事業	・建築物の移動等円滑化のために必要な整備に関する事業

また、それぞれの事業の実施については、以下に示す本市の3つの整備時期（詳細はP5を参照）の区分にしたがって定めるものとします。

整備時期の区分	整備時期の内容
時期 A	平成22年までに完了するもの
時期 B	平成22年までに着手するもの
時期 C	平成23年以降に着手するもの

(1) 公共交通特定事業

1) JR日根野駅舎

基本方針

高齢者、障害者等をはじめ、すべての人々が快適に利用できるよう駅舎施設の改良・整備を行います。

特に、エレベーターの設置といった利用者の垂直移動が円滑にできるような整備促進に努めます。

事業内容

箇所等		整備内容	事業者	整備時期	備考
改札外	移動経路	エレベーター等の設置	市	B	相当大規模な工事となることから詳細な検討が引き続き必要。 実施にあたっては、国府補助金などの財源確保に努める。
	誘導案内、情報施設	視覚障害者誘導用ブロックの整備	〃	B	
		ピクトグラム*、点字等による案内表示の充実	〃	B	
改札内	移動経路	エレベーター等の設置	JR・市	B	
	トイレ	多機能トイレの新設	〃	B	
		既設トイレの入口段差の解消	〃	C	
	誘導案内、情報施設	視覚障害者誘導用ブロックの整備	〃	B	
ピクトグラム、点字等による案内表示の充実		〃	B		
券売機		券売機の改良 (みやすく改善・蹴込み部の設置)	JR	C	
プラットフォーム		ホーム終端の転落防止柵の設置	〃	A	
		視覚障害者誘導用ブロックの整備(プラットフォーム縁端警告用内方標示ブロックを含む)の改善	〃	C	
階段(連絡通路)		滑り止めの改修	〃	整備済	
階段(出入口)		車いす使用者用呼び出しインターホンの取り付け位置の改良	〃	整備済	
バリアフリー教育		職員へのバリアフリー教育・研修の継続実施	〃	A	

■ 多機能トイレのイメージ



■ 券売機のイメージ



2) バス等

基本方針

高齢者、障害者等をはじめ、すべての人々がより利用しやすい公共交通手段となるよう環境整備を行います。

具体的には、新しくバスを導入する際には、公共交通移動等円滑化基準に適合した低床バス車両*の導入を促進します。

また、わかりやすく適切な案内情報を提供できるよう改善を図ります。

事業内容

箇所等	整備内容	事業者	整備時期	備考
バス車両	低床バスの導入 (更新時導入)	南海ウイングバス南部	C	
案内情報	バス案内標識の改良 (文字を大きくするなどわかりやすい表記にする。)	//	B	
車内情報	バス乗降時や停留所の情報提供の充実	//	A	テープによる音声案内、運転手によるマイク案内の継続実施
バリアフリー教育	職員へのバリアフリー教育・研修の継続実施	//	A	

(2) 道路特定事業及び交通安全特定事業

1) 道路・交通安全施設

基本方針

高齢者、障害者等をはじめ、すべての人々が安全で安心して移動できるよう整備を行います。ただし、周辺の宅地化の状況等から、移動等円滑化基準を満たせない道路については、当面できる安全対策を中心とした整備を行います。併せて、交通安全施設の整備を行います。

事業内容

<生活関連経路>

A区間 (JR日根野駅からジャスコ日根野店まで)

■市道日根野駅前線 (駅前広場)

区間		整備内容	事業者	整備時期	備考
起点	終点				
⑤日根野南1番踏切	④市道日根野駅前黒崎線交差部	車いす使用者用駐車スペース前の車止めの再配置	市	A	
		視覚障害者誘導用ブロックの改良	//	A	

■府道土丸栄線 (高架下)

区間		整備内容	事業者	整備時期	備考
起点	終点				
③市道日根野駅前黒崎線交差部	②市道野々地蔵黒崎1号線交差部	交差点の改良	大阪府	A	横断歩道の設置と併せて整備する
		視覚障害者誘導用ブロックの整備	//	A	
		横断歩道の設置の検討	公安委員会	A	

■市道野々地蔵黒崎1号線

区間		整備内容	事業者	整備時期	備考
起点	終点				
②府道土丸栄線交差部	①市道野々地蔵黒崎2号線交差部	歩道改良 (水路敷きの改良・舗装面の改善)	市	A	
		転落防止柵の設置 (交差点部)	//	A	
		視覚障害者誘導用ブロックの整備	//	A	
		電柱の移設の検討	管理者	A	

<生活関連経路>

B 区間 (JR 日根野駅から JA 日根野駅前支店まで)

■市道俵屋久ノ木線

区間		整備内容	事業者	整備時期	備考
起点	終点				
⑤日根野南1番踏切	⑥JA日根野駅前支店	おおむねバリアフリー基準が満たされています。	—	—	

<準生活関連経路>

C 区間 (JR 日根野駅から泉佐野税務署まで)

■市道俵屋久ノ木線

区間		整備内容	事業者	整備時期	備考
起点	終点				
⑤日根野南1番踏切	⑦日根野駅下り交差点	グリーンベルトの改良	市	A	
		車止めの改良	//	A	
		視覚障害者誘導用ブロックの整備	//	A	
		電柱の移設の検討	管理者	A	

■府道大阪和泉泉南線

区間		整備内容	事業者	整備時期	備考
起点	終点				
⑦日根野駅下り交差点	⑧泉佐野税務署前	歩道改良 (段差の解消・舗装面の改善)	大阪府	B	
		視覚障害者誘導用ブロックの整備	//	B	
		税務署前の横断歩道の設置の検討	公安委員会	B	

<準生活関連経路>

D 区間 (JA 日根野駅前支店から日根野小学校・日根野中学校まで)

■市道俵屋久ノ木線

区間		整備内容	事業者	整備時期	備考
起点	終点				
⑨府道大阪岸和田泉南線交差点	⑩市道日根野平見線交差点	歩車分離施設の設置	市	B	
		視覚障害者誘導用ブロックの整備	//	B	
⑩市道日根野平見線交差点	⑪日根野小中学校	側溝の蓋の設置	//	B	

(注) 区間欄の①～⑪は交差点位置 (P43 参照) を示す。

(3) 建築物特定事業

—— 基本方針 ——

高齢者、障害者等をはじめ、すべての人々が安全かつ円滑に施設を利用できることをめざし、敷地内及び建物内のバリアフリー化整備を促進します。

なお、整備内容については、各施設管理者と協議の上、定めています。

—— 事業内容 ——

施設名 (事業者)	整備内容	整備 時期	備考
泉 佐 野 税 務 署	オストメイト対応洗浄器具*の設置	整備済	
	道路から建物出入口までの視覚障害者誘導用ブロックの改良	整備済	
シ ャ ス コ 日 根 野 店	道路から地下E出入口(JR日根野駅側)までの視覚障害者用誘導ブロックの改良	A	
	オストメイト対応洗浄器具の設置	A	
	車いす使用者用駐車場の増設	A	
J A 日 根 野 駅 前 支 店	車いす使用者用駐車場の設置	A	
	建物主出入口及び ATM 出入口への段差の解消	C	大規模改修時に併せて整備する。
	視覚障害者用誘導ブロックの設置	C	
	A T M 出入口の扉を引き戸形式に変更	C	
泉州銀行 日根野支店	車いす使用者用駐車場の設置	A	
紀 陽 銀 行 日 根 野 支 店	視覚障害者用誘導ブロックの設置	A	
	A T M 出入口の拡幅及び扉を引き戸形式に変更	A	
	道路と敷地との段差の解消	A	
	車いす使用者用駐車場の設置	C	当該箇所改修時に併せて整備する。
視覚障害者用誘導ブロックの設置	C		
駐車場から建物出入口までの通路にある傾斜路に手摺りを設置	C		
関西アーバン銀行 日根野支店	A T M 出入口の拡幅	C	大規模改修時に併せて整備する。
	車いす使用者用駐車場の設置	A	
	視覚障害者誘導用ブロックの設置	A	
日根野小学校	敷地出入口から各棟まで及び各棟間の経路における段差の解消	C	
日根野中学校	敷地出入口から各棟まで及び各棟間の経路における段差の解消	C	

5-2 特定事業以外に取り組む事業

(1) 心のバリアフリーへの取り組み

心のバリアフリーは、「ハードの整備」だけでなく、「ソフトの対応」によってバリアフリーのまちづくりをより積極的に進めていこうとするものです。

心のバリアフリーは、行政が取り組むことはもちろんのこと、市民及び事業者が協力して取り組むことが重要であり、それぞれの立場で積極的な参加が求められます。

1) 市民による心のバリアフリー

道路上での違法駐車・違法駐輪や商品・看板の道路上へのはみ出しは、高齢者、障害者等にとってはもちろん、一般の歩行者にとっても通行の障害になります。また、運転マナーの悪い自動車や自転車は、歩行者に危険を感じさせます。

これらは市民一人ひとりの日常的な行動で改善ができることであり、高齢者、障害者等の立場に立った心のバリアフリーが大切です。

2) 事業者による心のバリアフリー

公共交通施設での高齢者、障害者等への配慮ある対応や介助の充実、道路等の施設管理者による適切な施設の維持・保全、建築物等の所有者・運営者による配慮の行き届いた高齢者、障害者等への対応など、利用者の立場に立っての更なる取り組みが大切です。

3) 行政による心のバリアフリー

心のバリアフリーは高齢者、障害者等が社会生活を行ううえで障害となる様々な問題等について理解することから始まります。

このため、バリアフリーに関する市民の知識や理解を深めるため、「バリアフリー基本構想」の広報や啓発活動等に積極的に取り組んでいきます。

○学校園におけるバリアフリー教育の推進

児童生徒に、障害者とともに生きる社会を実現していく力を育てるために、障害者との出会いをとおして、その願いや思いを聞き取る学習や、車いす・アイマスクなどを使った体験学習など、バリアフリーに関する知識や理解を深めるための学習を、発達段階に応じ、今後とも、積極的系統的に推進していきます。

○出前講座*の開催

泉佐野市出前講座「かがやき」を活用し、住民のバリアフリーの知識や理解を深めるための啓発活動をおこなっていきます。

○情報の提供

基本構想及び整備状況は、広報、ホームページなどを活用し、広く市民に公開します。

(2) きめ細やかなバリアフリー化の推進

重点整備地区のバリアフリー化については、本基本構想に合わせて特定事業に関する事業計画を策定し、事業化を図っていきますが、特定事業以外の整備についても、例えば道路の部分的な改修（グレーチング改良*、舗装改修等）など、軽微なものは随時必要に応じて取り組んでいきます。

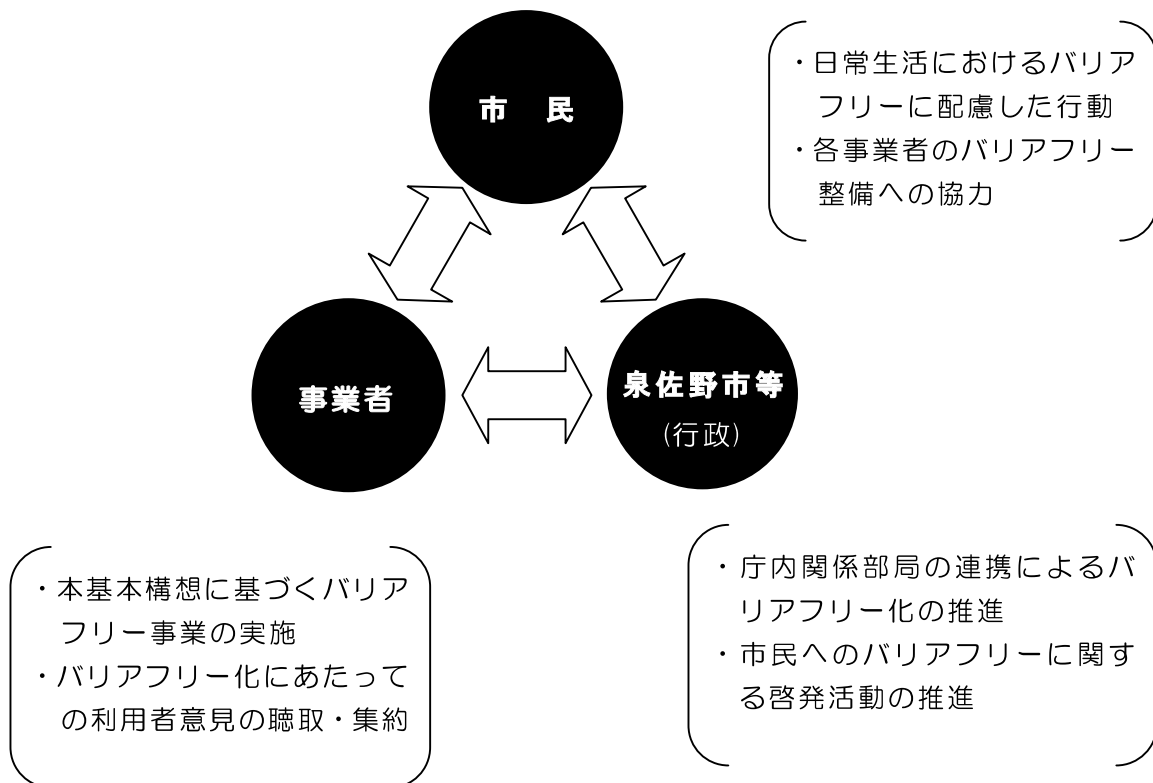
また、重点整備地区外であっても、主に徒歩による利用者が多い道路や建築物については、バリアフリー化を奨励していきます。

第6章 今後の取り組み

(1) 市民、事業者、行政の役割分担と連携

本基本構想の実現化に向けては、市民、事業者、行政が連携を図りながら特定事業等を推進していくことが重要です。

このため、各主体が下記のような役割分担を踏まえ、相互に協力・連携に努めるものとします。



(2) 本基本構想のスパイラルアップ

バリアフリー化の推進にあたっては、高齢化の更なる進行や障害者等を巻き込む生活環境の変化等、社会状況が変わっていくことが予想されます。

このような社会状況の変化やバリアフリーに関するニーズの多様化に対応するため、高齢者、障害者等をはじめとする市民参画のもと、バリアフリー推進連絡会を組織し、バリアフリー整備に対する進行管理や成果評価などの検証を年1回程度行うとともに、必要に応じて本基本構想の見直しを行います。

(3) バリアフリーの点・線から面への展開

本基本構想においては、生活関連施設(点)、生活関連経路(線)を含む地区を重点整備地区と設定して、地区内のバリアフリー事業を推進すべく各種事業を組み立ててきました。

今後は、この点と線のバリアフリー化をまちづくり(面)へと拡大していく取り組みを市民、事業者、行政の協働によって行い、「バリアのないまちづくり」へ展開していくことをめざします。

(4) ユニバーサルデザインのまちづくり

国土交通省は平成17年7月に「ユニバーサルデザイン政策大綱」を策定し、21世紀の社会資本・交通の整備において「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」という考え方を方向付けました。

本基本構想を進めていく際にも、このユニバーサルデザインの考え方を踏まえたハード面での総合的なバリアフリー化を積極的に進めていくことや、ソフト面での更なる施策を実施していくことにより、基本目標として設定した「あらゆるバリアのないハートフルタウン泉佐野」の実現をめざします。

資 料

資料 1. 泉佐野市バリアフリー基本構想策定協議会要綱

資料 2. 泉佐野市バリアフリー基本構想策定協議会委員名簿

資料 3. 泉佐野市バリアフリー基本構想策定の経過

資料 4. 用語の解説

資料 1 . 泉佐野市バリアフリー基本構想策定協議会要綱

(設 置)

第 1 条 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「法」という。）の規定に基づき、移動の円滑化のための事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区（以下「重点整備地区」という。）における基本構想の策定を行うため、泉佐野市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。

(所掌事項)

第 2 条 協議会は、重点整備地区を選定し、その地区におけるバリアフリー化の方針及び実施する事業等を内容とする基本構想を検討する。

(組 織)

第 3 条 協議会は、委員 22 名以内で組織し、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。ただし、専門的意見を聴取するために、アドバイザーとして国及び大阪府の職員を加えることができる。

- (1) 学識経験者
- (2) 高齢者団体を代表する者
- (3) 障害者団体を代表する者
- (4) 地域住民を代表する者
- (5) 公共的団体を代表する者
- (6) 道路管理者
- (7) 公安委員会
- (8) 公共交通事業者
- (9) 泉佐野市職員
- (10) 各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者

2. 委員の任期は、基本構想策定までとする。

(会 長)

第 4 条 会長は、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は、協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 会長に事故あるときは、委員のうちから会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。

(会 議)

第 5 条 協議会は、会長が招集し、会長がその議長となる。ただし、第 1 回協議会は、市長が招集するものとする。

- 2 協議会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

- 3 会長は、必要があると認めるときは、委員以外の者の出席を求め、意見又は説明その他の協力を求めることができる。

(会議の公開)

第6条 協議会の会議は、公開する。ただし、協議会の会議が次の各号のいずれかに該当する場合は、当該会議を公開しない。

- (1) 泉佐野市情報公開条例(平成11年泉佐野市条例第27号)第6条各号に掲げる情報に関し審議する場合
 - (2) 会議を公開することにより、公正かつ円滑な議事運営に著しい支障が生じると認められる場合
2. 協議会の会議を公開するかどうかの決定は、会長が行う。この場合において、会長は、当該会議に諮り意見を聴くことができる。
 3. 会長は、会議を非公開とした場合、その理由を示さなければならない。

(事務局)

第7条 協議会の事務局は、都市整備部都市計画課に置く。

(委任)

第8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

(施行期日)

- 1 この要綱は、平成19年6月26日から施行する。

資料 2. 泉佐野市バリアフリー基本構想策定協議会 委員名簿

(敬称略・順不同)

分野	職名	氏名	
委	学識経験者	和歌山大学システム工学部教授	足立 啓
		大阪体育大学健康福祉学部教授	和田 隆夫
		和歌山大学システム工学部講師	林田 大作
	高齢者団体	泉佐野市長生会連合会会長	糺谷 豊
	障害者団体	泉佐野市身体障害者福祉会会長	東谷 寛治
		泉佐野障害児(者)を守る会会長	坂本 満里
		三枝会家族会会長	福地 眞一
	地域住民団体	日根野町会連合会会長	辻 敏彦
	公共的団体	社団法人泉佐野市人権協会	桶谷 正昭
	道路管理者	大阪府岸和田土木事務所建設課長	小谷 哲弘
公安委員会	大阪府泉佐野警察署交通課長	下尻 茂	
員	公共交通事業者	西日本旅客鉄道(株)大阪支社総務企画課長	小栗 茂雄
		南海ウイングバス南部(株)取締役支配人	野沢 建央
	泉佐野市	都市整備部長	松下 義彦
		市長公室まちづくり調整担当理事	安井 健二
		人権推進部長	若松 平吉
		生活産業部長	増田 和夫
		健康福祉部長	角谷 啓子
		健康福祉担当理事	竹内 延吉
	アドバイザー	国土交通省近畿運輸局交通環境部 消費者行政情報課長	橋元 正己
		国土交通省近畿地方整備局建政部 住宅整備課長	勝又 賢人
大阪府住宅まちづくり部建築指導室 建築企画課長補佐		三浦富士夫	

資料 3. 泉佐野市バリアフリー基本構想策定の経過

実施時期	委員会等	内容・議題等
平成 19 年 8 月 1 日	第 1 回協議会	①委員委嘱式、議長選出、協議会要綱説明
		②泉佐野市・日根野駅周辺の現状について
		③アンケート調査の実施について
8 月 6 日～ 9 月 10 日	アンケート調査	・高齢者、障害者等を対象に、バリアフリーに対する意見及び要望を聞くために実施
9 月 4 日	第 2 回協議会	①アンケート調査の結果について
		②重点整備地区、生活関連施設、生活関連経路について
		③タウンウォッチングの実施について
11 月 12 日	タウンウォッチング	・現地調査及び意見交換会の実施
平成 20 年 1 月 28 日	第 3 回協議会	①バリアフリー基本構想（素案）について
		②タウンウォッチングの報告について
2 月 8 日～ 2 月 27 日	パブリックコメント	・バリアフリー基本構想（素案）の公表と意見の募集
3 月 26 日	第 4 回協議会	①パブリックコメントの対応について
		②バリアフリー基本構想（案）の策定について

資料 4 . 用語の解説 (50音順)

● 移動等円滑化基準	バリアフリー新法施行において国が定めるバリアフリー基準のことで、高齢者、障害者等が容易かつ安全に移動又は移動できるようにするため、旅客施設、車両、道路、建築物等の新設又は改良時に義務付けられるバリアフリー化措置を規定したもの。
● オストメイト対応洗浄器具	オストメイト（手術を受けて人工肛門や人工膀胱保持者となった方）が利用するための温水シャワー、専用流し台のこと。
● グレーチング	鋳鉄や鋼鉄製の金物でできた格子状のふたで、歩行者などの転落を防止するために側溝の上に設置するもの。
● 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円滑化の促進に関する法律」（平成12年11月施行）の通称。公共交通機関のバリアフリー化と、市町村が定める移動円滑化の基本構想が大きな枠組みとなる。なお、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」の施行に伴い廃止となった。
● 視覚障害者誘導用ブロック	視覚障害者を誘導するために床面や路面等に設置される棒状、点状の突起を持った床材のこと。
● 自由通路	鉄道により分断された歩行者の利便性向上のため、地表の駅舎を橋上化することなどにより、線路上空などを自由に横断できる施設のこと。
● スパイラルアップ	具体的な施策や措置の内容について、施策に関係する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていくこと。
● タウンウォッチング	まちを実際に歩き、良いところや問題点を発見し、まちづくりのアイデアを見つけ出していくこと。
● 多機能トイレ	車いす利用者だけでなく、オストメイト用の設備やオムツ交換台等、多様な利用者に対応した設備を設置している便房の総称。
● 低床バス（ワンステップバス・ノンステップバス）	高齢者・障害者等が乗降しやすいバスとして開発されたもの。従来のバスは2、3段のステップに、道路面と床の高さが約80～90cmであったのに対し、低床バスは65cm以下がバリアフリー法の基準となっている。低床バスとしては、乗降口における車内のステップが1段であるワンステップバス（床面高約65cm）とステップのないノンステップバス（床面高約30cm）がある。
● 出前講座	日頃知りたいと思う市の事業や施策について、依頼のあった住民の方々に対して市の職員が出向き、説明をおこなう事業。
● ノーマライゼーション	高齢者や障害者など社会的に不利をうけやすい人々が、社会の中で他の人々と同じように生活し、活動することが社会の本来のあるべき姿であるという考え方。

● ハートビル法	<p>誰もが利用しやすい建物をつくることを目的として、多数の人が利用する建物について施設整備基準を定めた法律の通称。正式には「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」という名称です。なお、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）」の施行に伴い廃止となった。</p>
● バリアフリー	<p>高齢者、障害者等が社会生活をしていく上で障害（バリア）となるものを除去（フリー）すること。</p>
● ピクトグラム	<p>意味するものの絵文字を使い、その意味概念を理解してもらうための記号。主に公共空間で、表したい概念を単純な図で視覚的に表現し、言語に制約されずに内容の伝達を直感的に行う目的で使用される。</p>
● ユニバーサルデザイン	<p>あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。</p>

泉佐野市バリアフリー基本構想

2008年（平成20年）3月

発行：泉佐野市

編集：泉佐野市 都市整備部 都市計画課

〒598-8550

大阪府泉佐野市市場東一丁目295-3

電話：072-463-1212 FAX：072-464-9314

気がついて あなたは決して 独りじゃない

（平成19年度人権標語市内中学校生徒作品）