

# 10年たちました 交通バリアフリー

大阪産業大学 工学部  
都市創造工学科  
波床正敏



# について

- 波床 正敏 (はとこ まさとし)
  - 和歌山県 下津町 (現海南市 下津町) 生まれ
- 大阪産業大学 工学部 都市創造工学科 (土木系) 准教授
- バリアフリー関係の委員等
  - 葛城市, 京都市, 大阪市, 志賀町(現大津市) など
- 主な研究分野
  - 幹線鉄道計画, LRTなどの都市交通, 計算アルゴリズム, 鉄道史
- 主な担当授業
  - 交通システム工学, 都市計画 など

# 本日の話題

- 外国の様子
- バリアフリー施設の役割は大きいのか？
- 旧法で整備した例
- 「マニュアル」に書いてないこと



# 外国の様子

( そうだ、LRTに乗ってみよう )

# 私の好きな写真 (その1)



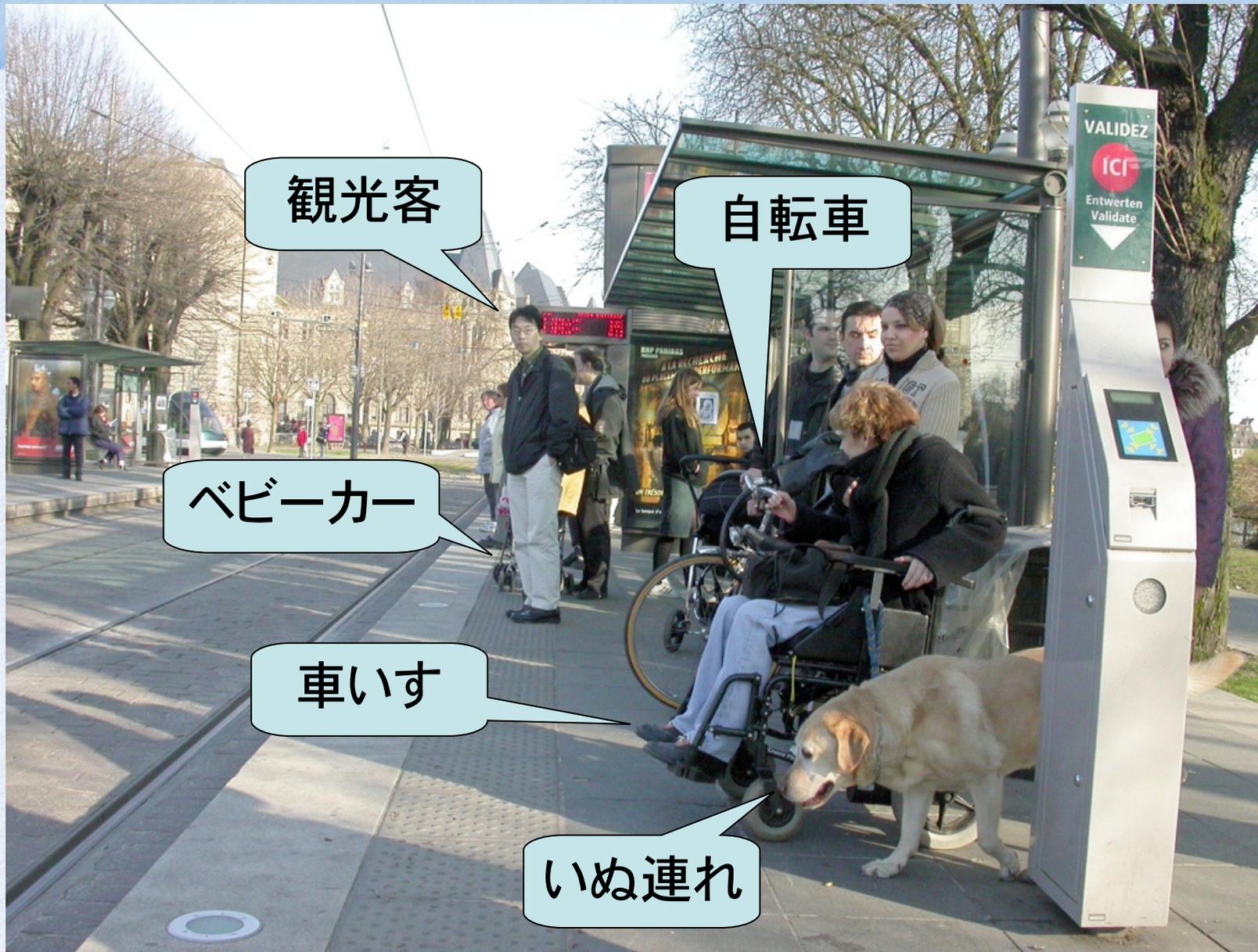
ボルドー(仏)

# 私の好きな写真 (その1)



ボルドー(仏)

# 私の好きな写真 (その2)



観光客

自転車

ベビーカー

車いす

いぬ連れ

## 私の好きな写真（その2）



# いろいろな人が街中にいる理由



# これは バリアフリー



# もっとバリアフリー



# どこでも バリアフリー



# バリアフリー施設が 子連れトリップの 駅選択に 与える影響の 分析

大阪産業大学 工学部 都市創造工学科  
波床 正敏・小塚 勝紀



## 2. 子連れトリップの基礎的特徴

(1) 子連れトリップ

(2) 交通発生の特徴

(3) 利用交通機関の特徴

(4) 利用交通機関の地域的特徴

### 「子連れトリップ」

- 第4回 京阪神都市圏 パーソントリップ調査 (2000年)
- 5歳未満(乳幼児)の 同行者数が 1名以上
- 引率される 乳幼児を 基準に 集計



# 2. 子連れトリップの基礎的特徴

(1) 子連れトリップ

(3) 利用者の特徴



## (2) 交通発生の特徴

人口：

市区町村別の国勢調査人口

子連れトリップ数

引率の分は集計に入っていない

例えば親1人と乳幼児2人

乳幼児の分だけを

2トリップと数える

5歳未満人口1人あたり  
5歳未満生成トリップ数

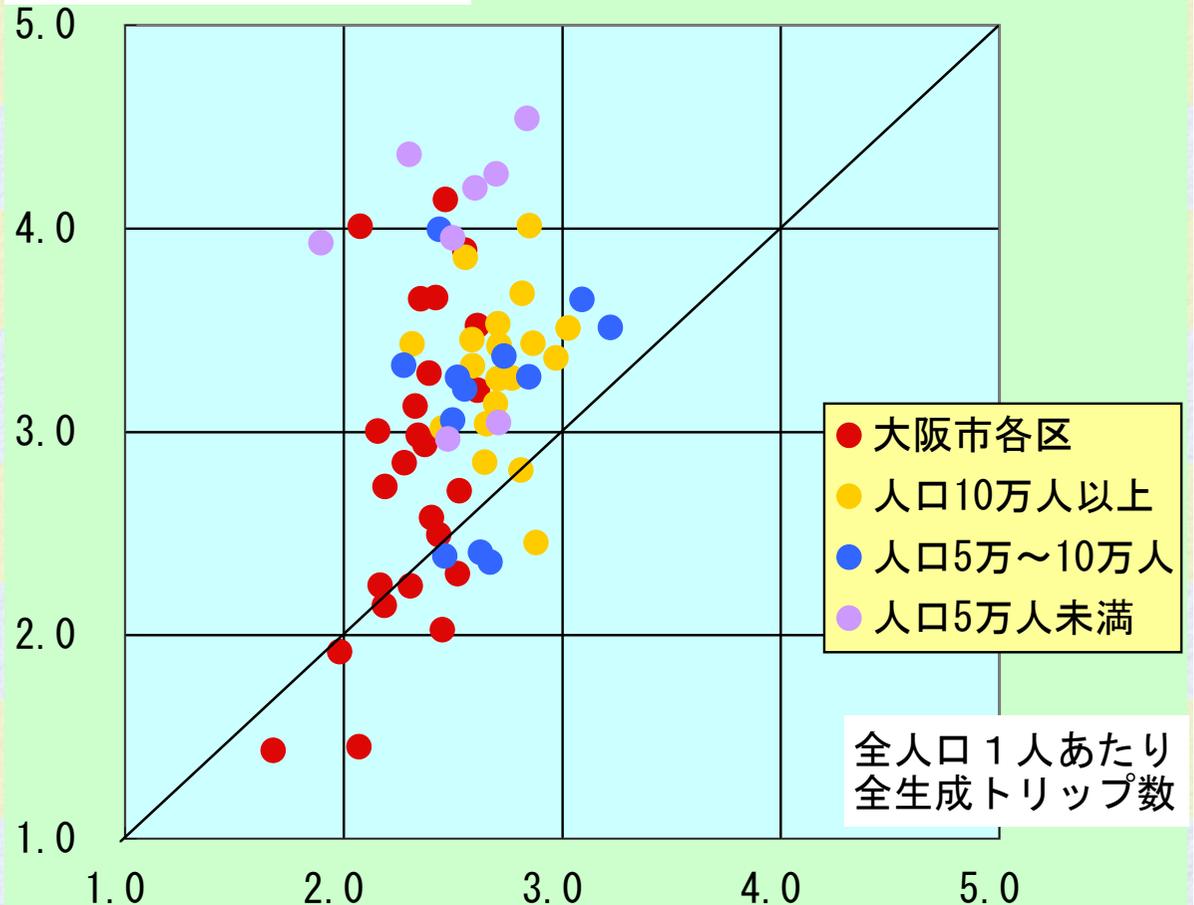


図1 大阪府下各都市のトリップ生成原単位

# 3. 子連れトリップの鉄道駅選択

(1) 鉄道事業者別のバリアフリー対応状況

(2) 子連れトリップの鉄道駅利用状況

(3) 子連れトリップの駅アクセス手段の特徴

(4) バリアフリー設備整備状況が駅利用に与える影響



表1 大阪府下鉄道事業者のバリアフリー設備整備状況 (2000年)

事業者	駅数	未対応駅数	BF対応駅数	対応率
京阪電気鉄道	31	9	22	71.0%
阪神電気鉄道	11	3	8	72.7%
阪急電鉄	38	11	27	71.1%
近畿日本鉄道	62	29	33	53.2%
泉北高速鉄道 (大阪府都市開発)	6	1	5	83.3%

# 3. 子連れトリップの鉄道駅選択

(1) 事業者別のバリアフリー対応状況

(2) 子連れトリップの駅利用状況

駅選択に与える影響

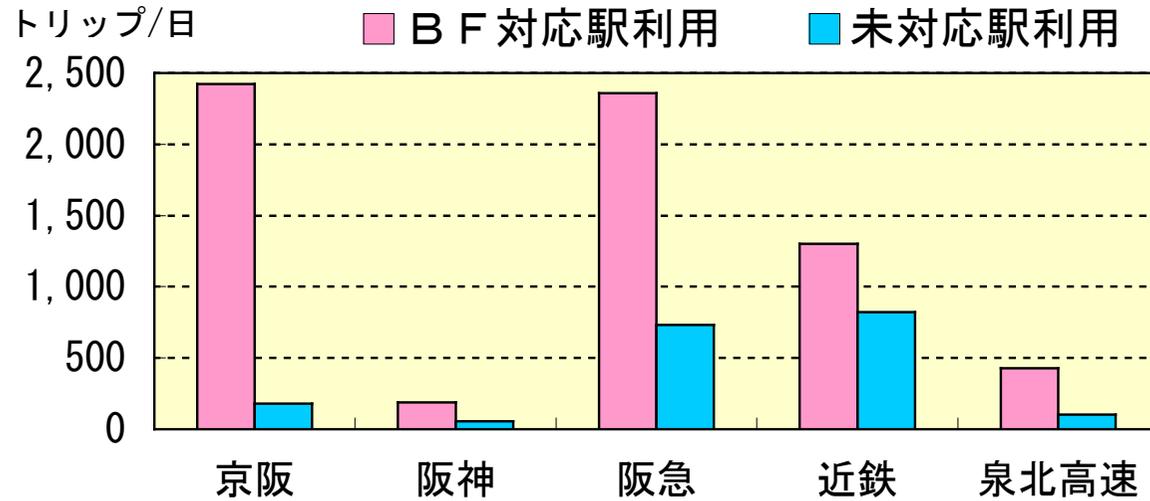


図5 事業者別子連れトリップ数（大阪府下）

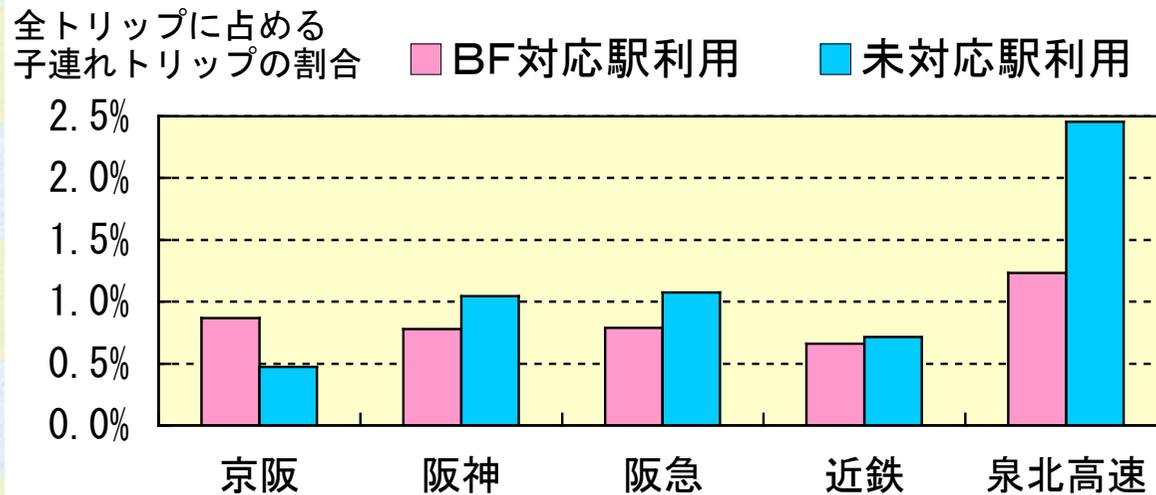


図6 全トリップに占める子連れトリップの割合

# 3. 子連れトリップの鉄道駅選択

(1) 鉄道事業者別のバリアフリー対応状況

(2) 子連れトリップの鉄道駅利用状況

(3) 子連れトリップの駅アクセス手段の特徴

(4) バリアフリー対応状況が子連れトリップに与える影響

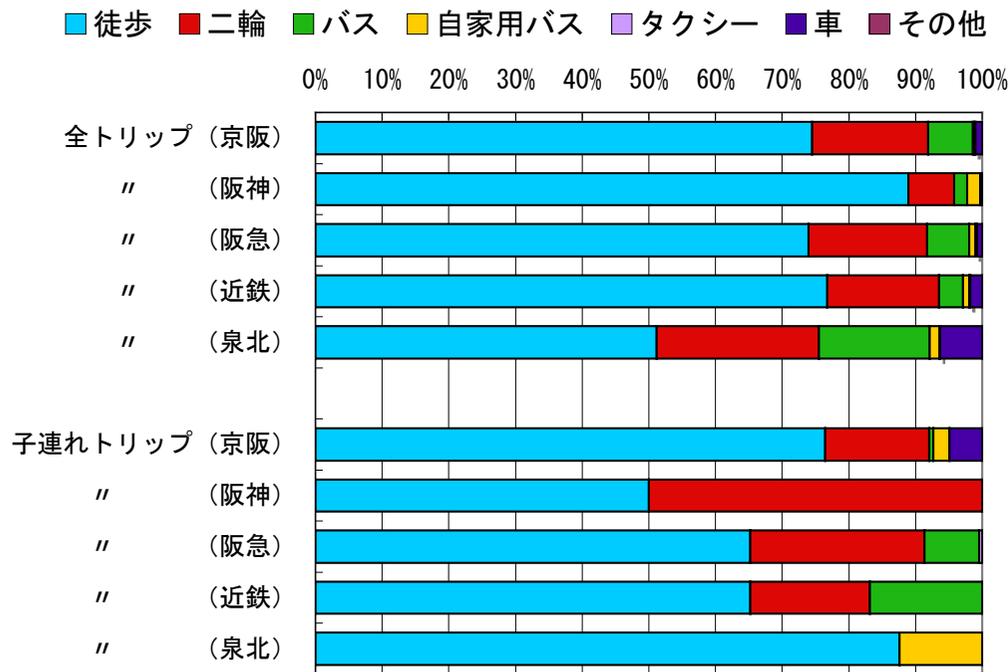


図7 バリアフリー対応駅へのアクセス手段

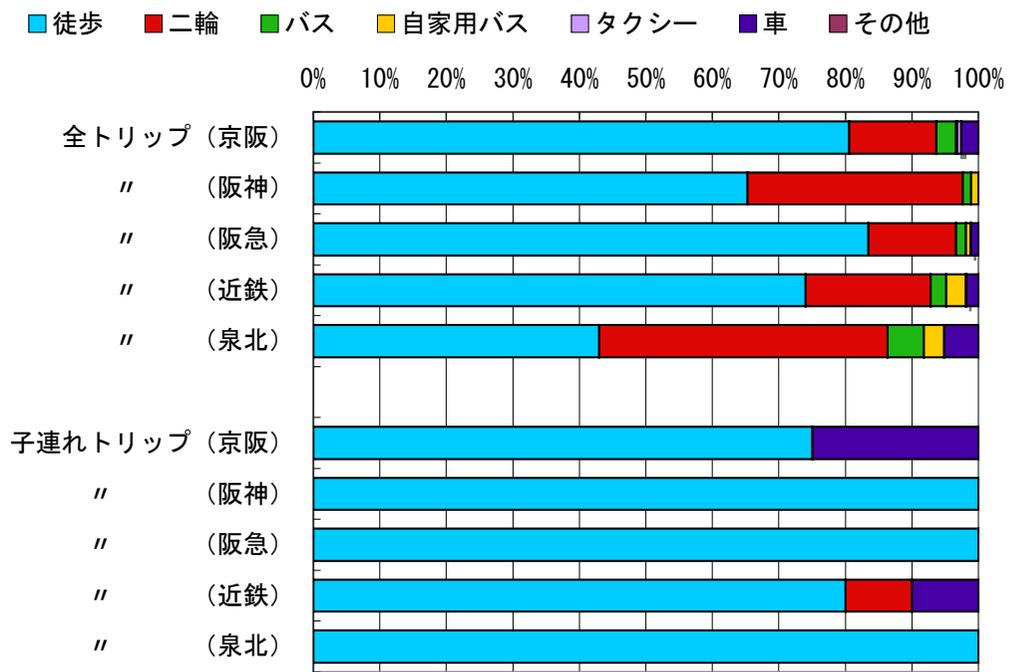


図8 未対応駅へのアクセス手段

# 3. 子連れトリップの鉄道駅選択

- (1) 鉄道事業者のバリアフリー対応状況
- (2) 子連れトリップの駅利用状況
- (3) 子連れトリップの駅アクセス手段の特徴



- (4) バリアフリー施設が駅選択に与える影響

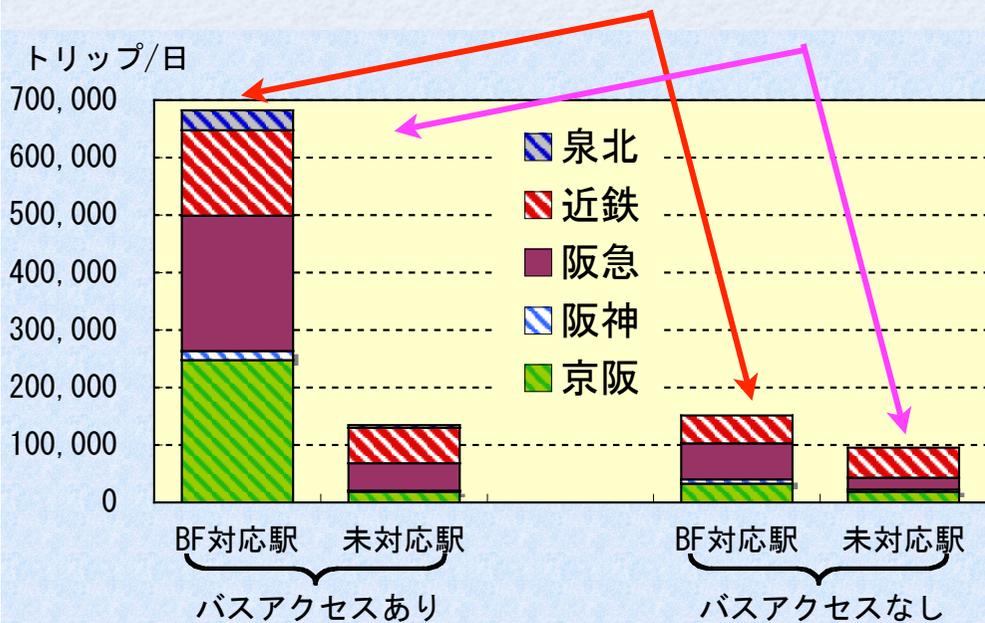


図9 全トリップの駅選択の傾向

バスアクセスがある方が多い

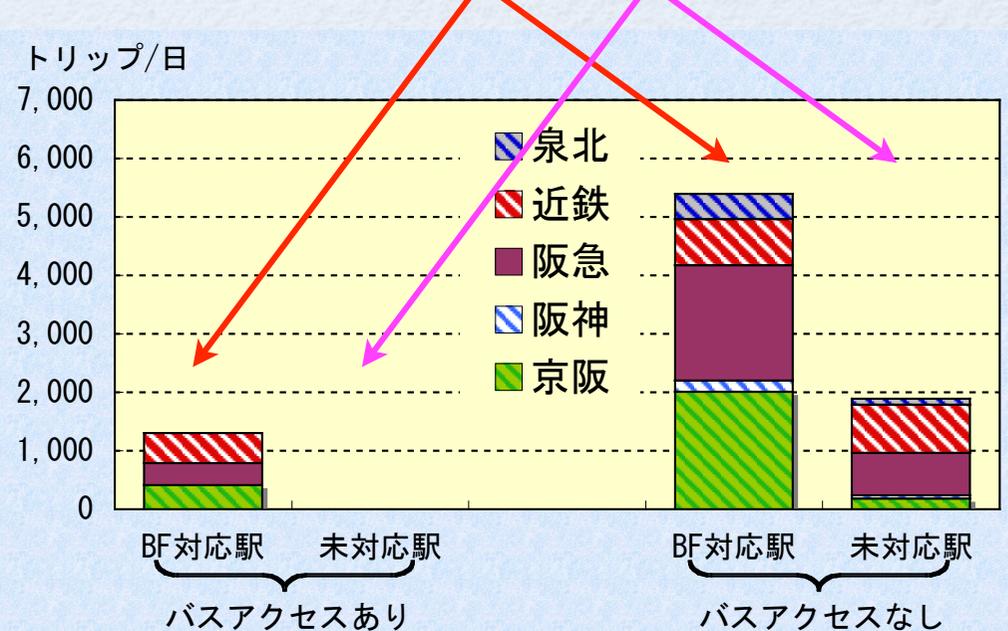


図10 子連れトリップの駅選択の傾向

バスアクセスがない方が多い

# 3. 子連れトリップの鉄道駅選択

(1) 鉄道事業者のバリアフリー対応状況

(2) 子連れトリップの駅利用状況

(3) 子連れトリップのアクセス手段の特徴

(4) バリアフリー施設が駅選択に与える影響

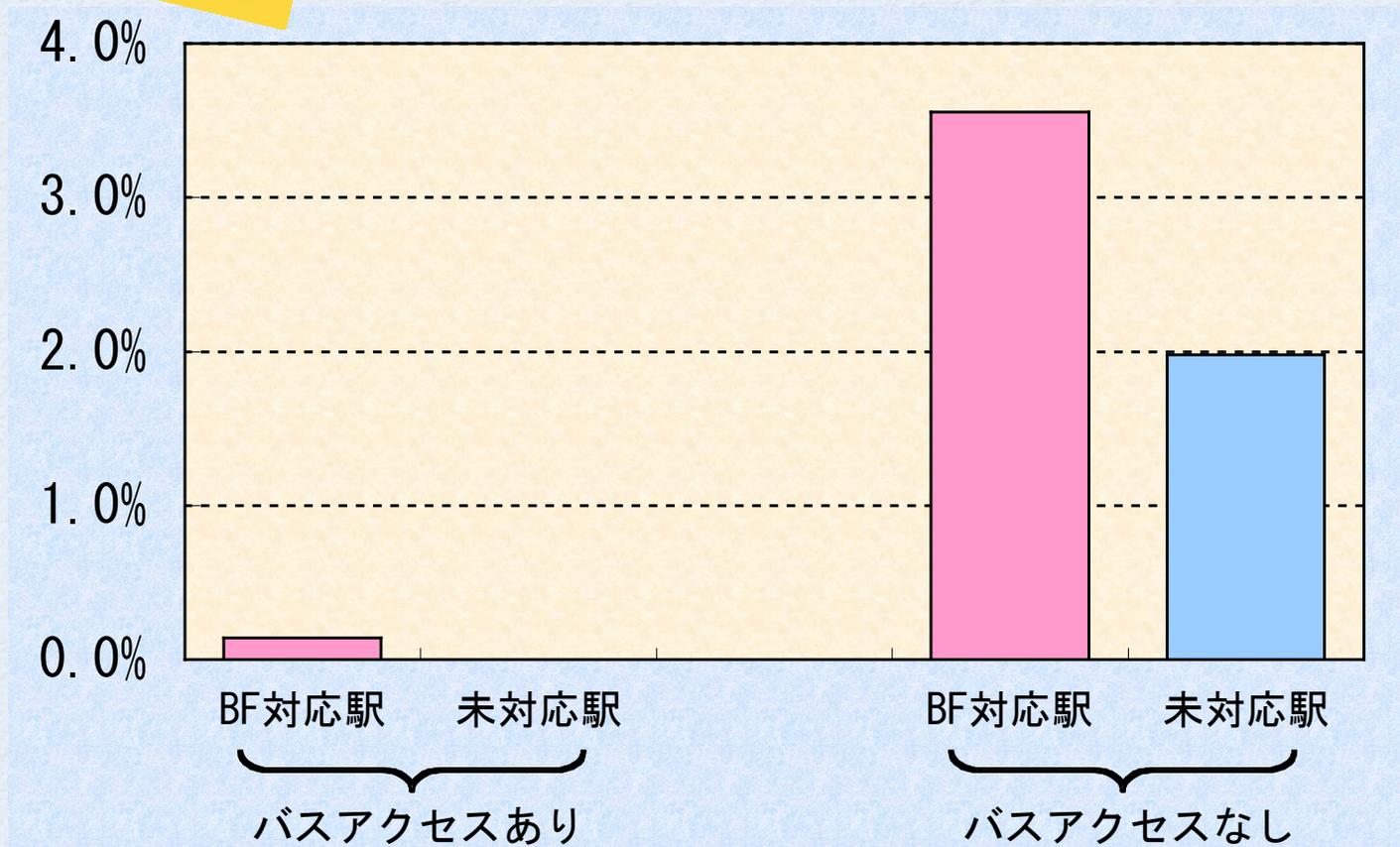


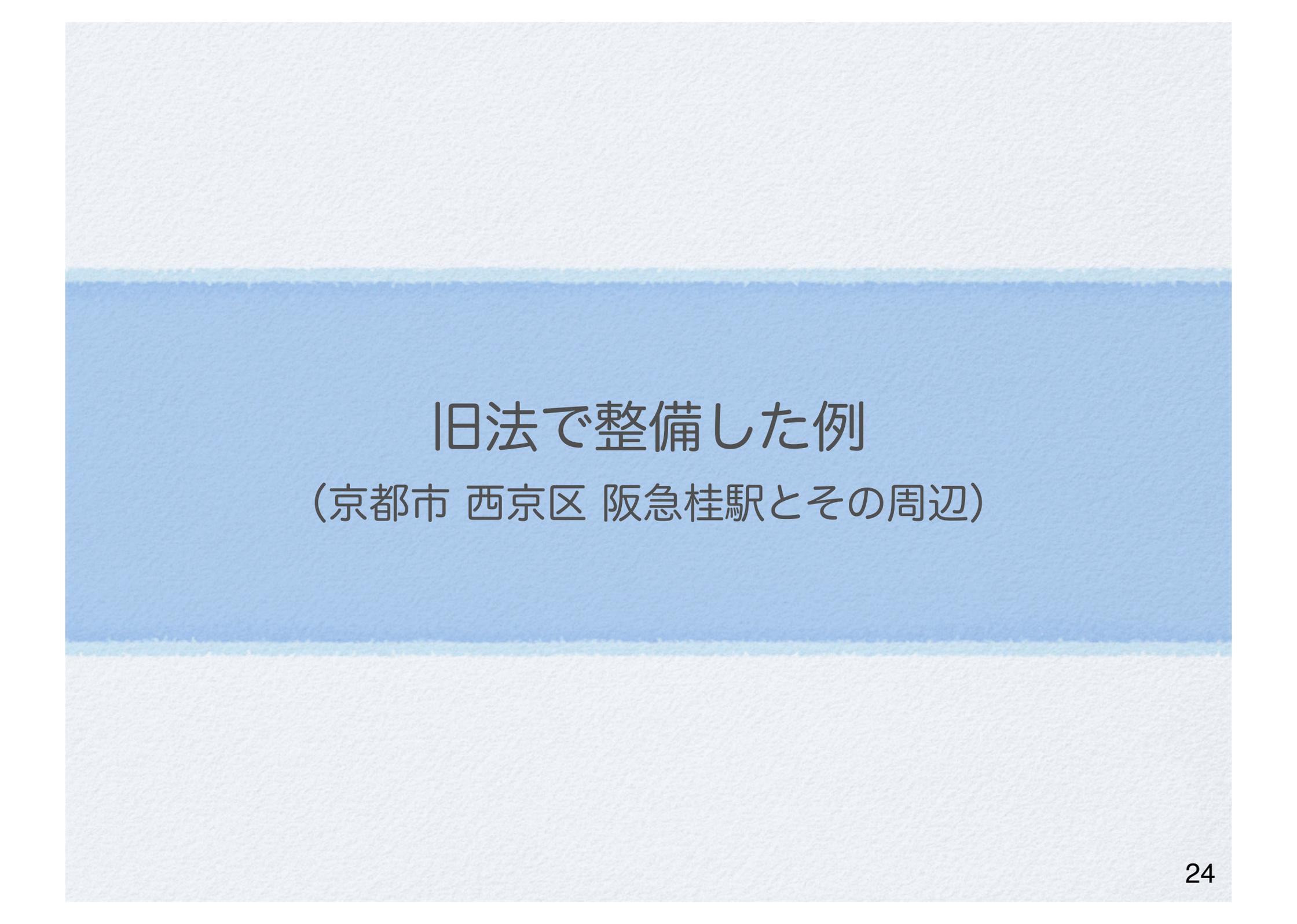
図 1 1 全トリップに占める子連れトリップの割合

## 4. 分析結果のまとめと今後の課題

### 子連れトリップの特徴

- 生成原単位が比較的大きい
- 交通機関選択の傾向が異なる
- 都心から離れた地域で傾向が顕著
- 公共交通利用が少ない
- バスによる駅アクセスが少ない
- 全トリップに占める割合はBF対応駅の方が大きい





# 旧法で整備した例

(京都市 西京区 阪急桂駅とその周辺)



車寄せがなかった  
元気な人だけが柵を乗り越えた  
2002/12



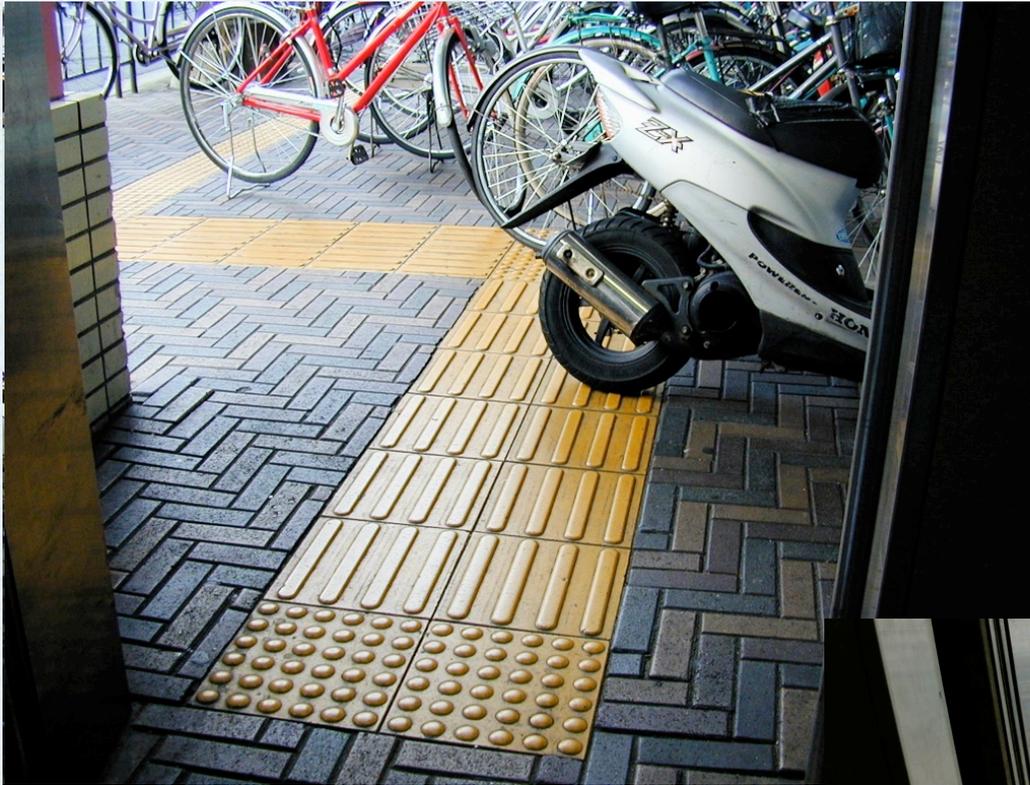
身障者対応の車寄せができた！  
(街宣車も使ってるけど…)  
2010/06



ここに注目！  
2002/12

誘導ブロックが設置された  
放置自転車もなくなった  
2010/06





エレベータを降りても、  
安全に移動できなかった  
2002/12

自転車はまだ残ってるけど、  
経路は確保できた！  
2010/06





誘導ブロックは自転車の下  
横断歩道は自動車の下  
2002/12

自転車も自動車も まだ あるが  
経路は確保できた  
2010/06



どこにでも自転車を駐めた  
2002/12



どこに駐めてはいけないか  
みんな考えるようになった  
2010/06





歩道に乗り上げれば  
往来の邪魔にならないと思っていた  
2002/12

歩道に乗り上げる自動車は  
少なくなった  
2010/06





汚かった  
2002/12



きれいにした  
2010/06



車道側に倒れそうだった  
2002/12



平らにした  
車道も盛り上げ、段差を小さくした  
2010/06



自転車とクルマが邪魔で  
歩かれそうだった  
2002/12

歩道が使えるようになった  
2010/06





とにかく、ゴミゴミしていた  
2002/12

少しスッキリした  
2010/06





デコボコした歩道と  
2車線の車道  
2002/12

車道をけずって  
歩道が広がった  
2010/06





ここから先は、  
歩道がなかった  
2002/12

正式な歩道じゃないが、  
歩く場所ができた！  
2010/06





道がさらに細くなった  
2002/12

左端の水路にふたをして  
幅員が広がった  
2010/06





自動車のための道路の  
ように見えた  
2002/12

歩行者がいるんだということが  
わかるようになった  
2010/06





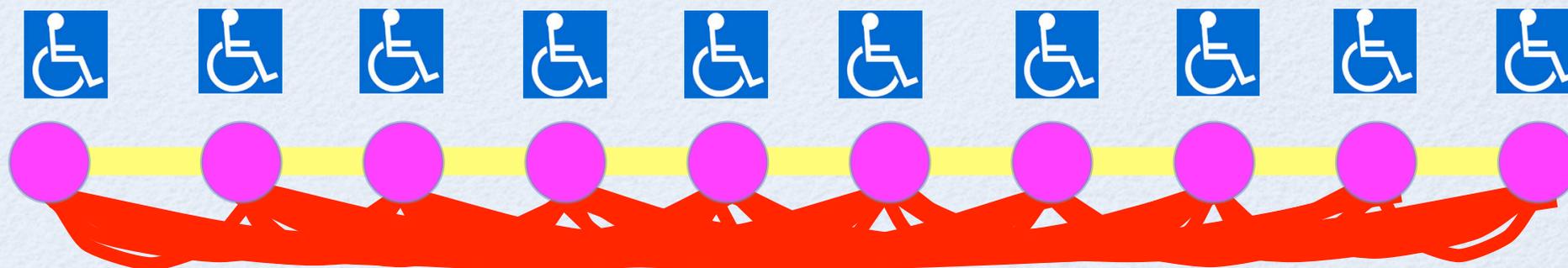
いつ事故になっても  
不思議じゃなかった  
2002/12

少しは安心  
できるようになった  
2010/06



「マニュアル」に書いてないこと

# 増えると、飛躍的！



- 1箇所だけ対応しても、どこにも行けない
- 2箇所対応すると、そこには行ける
- 3箇所対応すると、行ける範囲は、ずいぶん広がる
- もっと増えると、飛躍的に行動範囲が広がる

# 住民の皆さん、言いたい放題

- 言いたいことがたくさんある

- つまり、我が町であるとの意識
- 怖がる必要なし → それは、ニーズだ！

- “お役所の常識” など知っているわけではない

- どこまでがバリアフリー法の範囲かなど、知ったことではない
- 役所のどの部門で対応するのかなど、知ったことではない

- “全てを実現できるわけではない” ことを理解してもらおう

- できることについては、真摯に対応しよう

# いい意味での、想定外の動きもある

- 住民の自発的な取り組み
  - 例) 自転車を駅前に放置しないようにしましょう
    - 駅前の自転車は、歩行の障害物
    - その自転車は、近所の人のもものが多い
  - 例) みんなで挨拶しよう
    - 困っていたる人に、声をかけやすくなる

# 交通安全あつての バリアフリー

- 交通安全上の問題への指摘が多い
  - バリアフリーの課題の大半は、自動車がらみの交通安全問題
  - 交通安全無くして バリアフリー無し
    - 健常者が安全に歩けない場所が、バリアフリーなわけがない
  - 子供に「気をつけて」
    - 昔：池に行くな、海に行くな、砂工場(建設資材置き場)に行くな
    - 今：自動車
- 走っている車の大半は、地元の車
  - 余所からの車は少ない（幹線道路を除く）
  - ”お互い様”のことが多い → 解決可能かも

# ついつい、自動車を擁護してしまう

- 歩行者 vs 自動車

- 渋滞すると、みんな迷惑！？

- クルマの方が交通の価値が高い・・・とは限らない
- 歩行者はヒマな人・・・とも限らない
- クルマを擁護しなければならない理由は本当にあるのか？

- 歩行者は3～6km/h、自動車は遅くても20～30km/h

- 自動車はすぐに遅れを回復できる
- エンジンつきなので、疲れにくい

- 街路はいったい何人をクルマで処理するか？

- 時と場所によっては、横断者の方が多くはないか？
- クルマは5人も乗っていない！

# ついつい、格好をつけてしまう

- **すでに完成したも同然のような区域を対象地域に**
  - 後々の仕事は少ない
  - 住民等にも、まちづくりをアピール
    - でも、ほとんど何も改善されない
- **現地調査の前に、駅前の放置自転車等を整理**
  - 不格好な街の様子をみんなに見せたくない
    - でも、それでは現地調査が不正確になってしまう

# こんなことも あります

- ラスト・ワンステップ
  - 電車やバスへの 最後の1段 が 解消できない



- ベビーカーは3段の階段があると交通手段を変える
  - 200kmの道のり、途中駅にある わずか3段のために  
クルマでお迎え
- 車いすは、1段でも変えざるを得ないことがある