

宝塚駅周辺重点整備地区

「特定旅客施設」

◎ J R 宝塚駅

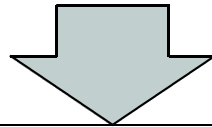
【現況の問題】

○移動のしやすさ

- ・改札口から上りホームへ行くには必ず階段を通る必要がある。
- ・拡幅改札口がなく、車椅子使用者は駅員の介助が必要である（柵の開閉により対応）。
- ・改札口前のホームに至るスロープの勾配が急である（5%以上）。
- ・便所へのアプローチ、立体横断施設の通路は視覚障害者誘導用ブロックがない。
- ・ホームの線路側以外の端部に段差等があり危険である。
- ・上屋の支柱により、通行しにくいところがある。

○案内情報のわかりやすさ

- ・出入口周辺に構内の案内図がない。



【個別目標】

- ☆駅舎出入口（公共用通路）からすべての乗降ホームに至る主要な移動経路において、高齢者、身体障害者等が快適で円滑に移動できる望ましい構造としての経路を1以上確保する。
- ☆高齢者、身体障害者等を主要な施設、設備等へ案内又は誘導するための設備を適切な位置に設置し、また必要に応じて様々な付帯的施設、設備等の整備を推進する。

【主な整備内容】

- 上下ホームへ到達するための移動経路において、歩行者動線を踏まえた極力利用しやすい位置に誰もが利用しやすい構造のエレベーターを設置する。
- 便所への動線や立体横断施設の通路に視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- ホーム内の段差等が生じている箇所について、車椅子利用者や視覚障害者等が転倒しないための注意喚起する施設の設置に努める。
- 改札口前のホームに至るスロープの勾配の改善に努める。
- 車椅子利用者が接近しやすい券売機の設置、あるいはICカード等の導入を検討する。
- 誰もがわかりやすい案内表示等の設置を検討する。

※ JR 宝塚駅では、駅周辺のまちづくりの観点から駅舎の橋上化が市において検討されており、交通バリアフリーに関する整備を実施する際には、これら検討の熟度に応じて進めることが必要である。（今後の課題で整理。）

◎阪急宝塚駅

【現況の問題】

○移動のしやすさ

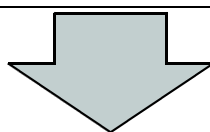
- ・ 公共用通路～改札口、改札口～プラットフォームにおいては、単独で円滑に移動できる経路があるものの、改札口においては拡幅されたものがなく車椅子使用者は駅員の介助が必要である（柵の開閉により対応）。

○案内情報のわかりやすさ

- ・ 行き先案内板はあるものの可変式情報表示装置が設置されていない。
- ・ 出入口周辺に構内の案内図がない。

○施設設備の使いやすさ

- ・ 構内のサービスセンターの出入口は外開き戸であり、車椅子は入りにくい。



【個別目標】

☆高齢者、身体障害者等の多様な移動に関するニーズを踏まえ、可能な限り単独で自由な移動を確保するための移動円滑化に必要な整備を推進する。

☆すべての利用者が安全かつ使いやすい設備、わかりやすい案内表示等を充実させ、より快適で利便性の高い施設の整備を推進する。

【主な整備内容】

- 車椅子利用者等が可能な限り単独で移動できるように拡幅改札口の設置に努める。
- 機器更新時等において車両の運行情報を提供する可変式情報表示装置の設置に努める。
- 車椅子利用者が接近しやすい券売機の設置、あるいはＩＣカード等の導入を検討する。
- 誰もがわかりやすい案内表示等の設置を検討する。

「道路等の一般交通用施設」

(特定経路及び補完する経路の現況の問題)

表VI-4 現況調査結果のまとめ

宝塚駅周辺 (平成14年3月末現在)	歩道の有無	有効幅員	段差	勾配	平坦性	休憩スペース	案内・誘導	バス停留所	歩車の分離	歩道相当幅員	その他
特定経路											
⑧国道176号、市道3639号線 (駅以東)	—	—	△	△	△	—	×	△	—	—	粗目グレーチング
⑨都市計画道路宝塚駅前線 【県道宝塚停車場線、市道栄町線】	—	—	△	△	△	△	×	—	—	—	放置自転車や車止めによる障壁
⑩都市計画道路宝塚駅歌劇場前線 【市道武庫川通り線】	—	△	△	△	△	△	×	—	—	—	車止めや樹木による障壁
⑪都市計画道路宝塚駅南口線 【県道宝塚停車場線、県道塩瀬門戸荘線】	—	—	—	△	△	△	×	—	—	—	放置自転車による障壁や粗目グレーチング
⑫都市計画道路宝塚仁川線 【主要地方道明石神戸宝塚線】	—	△	△	△	△	△	×	△	—	—	同上
⑬都市計画道路川面長尾山線 【市道川面宝塚線】	—	△	—	△	△	—	×	△	—	—	同上
特定経路を補完する経路											
①市道清荒神宝塚停車場線	△	×	△	△	△	—	×	—	×	—	電柱等による障壁や粗目グレーチング
②市道武庫川通り線	—	△	△	—	△	—	×	—	—	—	—
③市道510号線	△	×	△	—	△	—	×	—	×	—	電柱等による障壁
④市道524号線	△	×	—	—	—	—	×	—	×	—	放置自転車や看板による障壁
⑤市道528号線	×	—	—	—	—	—	×	—	×	—	粗目グレーチング
⑥市道604号線	—	×	△	△	△	—	×	—	—	—	電柱等による障壁
⑦市道3421号線	—	△	—	△	△	—	×	—	—	—	同上
⑧国道176号 (駅以東)、 市道3639号線 (駅以西)	—	△	—	△	△	—	×	—	—	—	放置自転車による障壁や蓋のない側溝
⑬都市計画道路川面長尾山線 【市道川面宝塚線】	—	—	—	×	△	—	×	△	—	—	—
⑭市道567号線及び1488号線	×	—	—	—	—	—	×	—	×	—	—
⑮ (仮称) ソリオ1自由通路 【施設内通路】	—	—	—	—	—	—	×	—	—	—	エレベーターへの案内が不十分

※案内・誘導とは、視覚障害者誘導用ブロックの設置状況を示す。

×は、調査区間全体において連続的に若しくは数カ所にわたり問題 (基準等を満足していないなど) があげられるもの

△は、一部においてあるいは局所的に問題があげられるもの

—は、特に必要のない及び該当しない、若しくは満足しているもの

(道路等の一般交通用施設の個別目標)

特定経路においては、連続的な移動円滑化の確保を目的とし、原則として道路に関する移動円滑化基準を踏まえた整備を行うことを前提として、各経路における特記すべき個別目標を整理する。

※道路に関する移動円滑化基準では、歩道等（歩道の設置、有効幅員、舗装、勾配、歩道等と車道等の分離、歩道高さ、横断歩道との接続部、車両乗り入れ部）、立体横断施設、乗合自動車停留所、自動車駐車場、移動円滑化のために必要なその他の施設（視覚障害者誘導用ブロック等）について各基準が定められている。

経路名		個別目標
特定 経 路	⑧国道176号、市道3639号線（駅以東） （L=580m）	☆重車両等の通行の多さを考慮しつつ、事業者の実施可能な範囲において移動円滑化のために必要な整備を推進する。
	⑨都市計画道路宝塚駅前線 【県道宝塚停車場線、市道栄町線】 （L=480m）	☆概ね移動円滑化された経路が確保されていることから、当面、事業者の実施可能な整備を推進するとともに、大規模な歩道改良時等において、道路に関する移動円滑化基準を踏まえた歩道等の整備を推進する。
	⑩都市計画道路宝塚駅歌劇場前線 【市道武庫川通り線】 （L=430m）	☆両側の歩道において、沿道施設への出入りを行う必要があることから、移動円滑化された経路の確保に必要な整備を推進する。
	⑪都市計画道路宝塚駅南口線 【県道宝塚停車場線、県道塩瀬門戸荘線】 （L=850m）	☆地形的条件による制約を受ける本特定経路においては、少なくとも1以上の移動円滑化された経路の確保に必要な歩道等の整備を推進する。
	⑫都市計画道路宝塚仁川線 【主要地方道明石神戸宝塚線】 （L=520m）	☆特に歩道の波打ちや勾配の急な区間において、移動円滑化のために必要な整備を推進する。 その他、大規模な歩道改良時等において、道路に関する移動円滑化基準を踏まえた歩道等の整備を推進する。
	⑬都市計画道路川面長尾山線 【市道川面宝塚線】 （L=130m）	☆特にバス停留所と主要な施設との連絡において、移動円滑化された経路の確保に必要な整備を推進する。
計 L=2,990m		
補 完 経 路	①市道清荒神宝塚停車場線（L=130m）	☆道路に関する移動円滑化基準を踏まえ、地形的及び沿道利用条件等を考慮しつつ、事業者の実施可能な範囲において、移動円滑化に向けた整備を推進する。
	②市道武庫川通り線（L=160m）	
	③市道510号線（L=310m）	
	④市道524号線（L=160m）	
	⑤市道528号線（L=80m）	
	⑥市道604号線（L=160m）	
	⑦市道3421号線（L=30m）	
	⑧国道176号（駅以東）、市道3639号線（駅以西）（L=360m）	
	⑬都市計画道路川面長尾山線（L=790m） 【市道川面宝塚線】	
	⑭市道567号線及び1488号線（L=150m）	
⑮（仮称）ソリオ1自由通路（L=130m） 【施設内通路】		
計 L=2,460m		

※道路延長は図上計測したもの。

(道路等の一般交通用施設の主な整備内容)

今後取り組むべき基本的な整備のメニューとして、各特定経路等において個別目標を達成するための主な整備内容を示す。

	経路名	主な整備内容
特定 経 路	⑧国道176号、市道3639号線（駅以東） （L=580m）	○段差、勾配等の改善。 ○舗装の補修による平坦性の確保。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。 ○歩道部におけるグレーチングの改善。
	⑨都市計画道路宝塚駅前線 【県道宝塚停車場線、市道栄町線】 （L=480m）	
	⑩都市計画道路宝塚駅歌劇場前線 【市道武庫川通り線】 （L=430m）	○歩道部における有効幅員2m以上の確保。 ○視覚障害者等の通行の妨げにならないように車止めを適切に配置する。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。
	⑪都市計画道路宝塚駅南口線 【県道宝塚停車場線、県道塩瀬門戸荘線】 （L=850m）	○急勾配区間等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。 ○歩道部におけるグレーチングの改善。
	⑫都市計画道路宝塚仁川線 【主要地方道明石神戸宝塚線】 （L=520m）	
	⑬都市計画道路川面長尾山線 【市道川面宝塚線】 （L=130m）	○歩道部における有効幅員2m以上の確保。 ○歩道のセミフラット化。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。 ○歩道部におけるグレーチングの改善。
	計 L=2,990m	
補 完 経 路	①市道清荒神宝塚停車場線（L=130m）	○歩道部におけるグレーチングの改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。
	②市道武庫川通り線（L=160m）	○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。
	③市道510号線（L=310m）	○実施可能な範囲での歩道の拡幅。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。
	④市道524号線（L=160m）	○商品の陳列や看板等の通行の阻害要素への対策。
	⑤市道528号線（L=80m）	○グレーチングの改善。
	⑥市道604号線（L=160m）	○実施可能な範囲での段差、勾配等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。
	⑦市道3421号線（L=30m）	○実施可能な範囲での歩道の拡幅。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。
	⑧国道176号（駅以東）、市道3639号線（駅以西）（L=360m）	○実施可能な範囲での段差、勾配等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。 ○路肩側溝の蓋掛けの検討。
	⑬都市計画道路川面長尾山線（L=790m） 【市道川面宝塚線】	○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。 ○歩道の無い区間における歩道設置の検討。
⑭市道567号線及び1488号線（L=150m） ⑮（仮称）ソリオ1自由通路（L=130m） 【施設内通路】	○わかりやすい案内設備（誘導、位置サイン等）の設置努力。	
	計 L=2,460m	

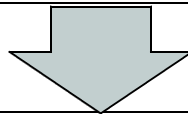
※道路延長は図上計測したものの。

「その他の施設」

◎宝塚駅前広場

【現況の問題】

- 移動のしやすさ（駅前広場を周回する歩道等）
 - ・ 放置自転車やフラワーポット等があり、通行しにくいところがある。
 - ・ 横断歩道接続部の歩道において段差はないが、縦断勾配は急である（8%以上）。
 - ・ 横断歩道は設置されているが信号機はない。
 - ・ 身体障害者用停車施設がJR及び阪急宝塚駅に近いところにそれぞれ1箇所設置されているが、段差は大きく（2cm以上）、すりつけ勾配は急である（8%以上）。
 - ・ 階段に手すりが無い。
 - ・ スロープの勾配が急なところ（8%以上）がある。
- バス停留所
 - ・ 乗降口の歩道の高さは20cmであり、移動円滑化基準の標準値ではない。
 - ・ 上屋、ベンチが設置されていない箇所がある。
- タクシー乗り場
 - ・ 乗り口の段差は20cmであり、車椅子使用者は自力でタクシーに乗車できない。
 - ・ 上屋、ベンチが設置されていない箇所がある。
- 視覚障害者誘導用ブロック
 - ・ 連続的に設置されているものの、適切な配置でないところがある。
 - ・ 視覚障害者誘導用ブロック上にポールや放置自転車等があり危険である。
 - ・ 色が識別しにくい箇所がある。
- 案内板
 - ・ 文字が見にくい（板面…銀色、文字…黒色又は赤色）。



【個別目標】

- ☆宝塚市の都心における中核的な施設として、多くの人が集まり賑わう場であることを踏まえ、可能な限りゆとりと潤いある空間の確保を推進する。
- ☆交通結節施設としてのモビリティの確保のため、すべての人が円滑に交通手段相互の乗り継ぎが可能となるよう、広場内駐車場をはじめとするすべての乗り継ぎ経路について、移動円滑化基準を踏まえた整備を推進する。
- ☆すべての人にとって利用しやすい環境整備を推進するため、ユニバーサルデザインにも配慮した案内情報の提供や誘導サインの適切な整備を推進する。

【主な整備内容】

- 市立駐車場への移動円滑化された経路を1以上確保する。
- 広場内の歩行者主動線や乗り継ぎ経路については、2m以上の有効幅員を確保する。
- 歩道部の段差、勾配等の改善を行う。
- 階段には二段式手すりを設置し、かつ点字表示を行う。
- バス及びタクシー乗り場にはベンチ及び上屋（代替施設がある場合は除く。）を設置する。
- バス乗降部、タクシー乗り口の歩道等は乗降車しやすい高さとする。
- 歩行者の主動線上に配置され、通行の支障となる標識等の障害物を適切な配置に移設する。
- 視覚障害者用誘導用ブロックを適切な配置、色に改良する。
- 身体障害者用停車施設において、円滑に乗降車を行なうための必要な勾配や段差の改善を行う。
- 身体障害者用停車施設の適正配置・改善を行う。
- 誰もがわかりやすい広場内施設の案内情報の提供に努める。

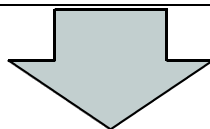
逆瀬川駅周辺重点整備地区

「特定旅客施設」

◎阪急逆瀬川駅

【現況の問題】

- 移動のしやすさ
 - ・上屋の支柱が通行の妨げになっている。
- 案内情報のわかりやすさ
 - ・可変式情報表示装置が設置されていない。
 - ・出入口周辺に構内の案内図がない。



【個別目標】

☆すべての利用者が安全かつ使いやすい設備、わかりやすい案内表示等を充実させ、より快適で利便性の高い施設の整備を推進する。

(エレベーターの設置、拡幅改札機、視覚障害者誘導用ブロックなど移動円滑化のための整備が行われ、駅舎出入口から上り、下りの乗降ホームまでにおいて移動円滑化された経路が確保された。平成 14 年 3 月末)

【主な整備内容】

- 車椅子利用者が接近しやすい券売機の設置、あるいは I C カード等の導入を検討する。
- 誰もがわかりやすい案内表示等の設置を検討する。

「道路等の一般交通用施設」

(特定経路及び補完する経路の現況の問題)

表VI-5 現況調査結果のまとめ

逆瀬川駅周辺 (平成14年3月末現在)	歩道の有無	有効幅員	段差	勾配	平坦性	休憩スペース	案内・誘導	バス停留所	歩車の分離	歩道相当幅員	その他
特定経路											
⑤都市計画道路宝塚仁川線 【市道3606号線】	—	△	—	△	△	—	×	—	—	—	伊和志津トンネル内は暗い
⑦都市計画道路逆瀬川南口線 【市道3636号線】	—	△	△	△	△	—	×	—	—	—	放置自転車による障壁
⑧都市計画道路野上通線 【市道逆瀬川停留所線、市道野上通り線】	—	×	△	△	△	—	×	—	—	—	街路樹や電柱による障壁
⑨都市計画道路逆瀬川米谷線 【市道逆瀬川米谷線】	—	△	—	△	△	—	×	△	—	—	街路樹や電柱による障壁
⑪県道西宮宝塚線	△	△	△	△	△	—	×	△	—	—	—
特定経路を補完する経路											
①市道逆瀬川停留所線	×	—	—	×	—	—	×	—	—	×	蓋のない側溝
②市道逆瀬内畑線及び367号線	×	—	—	—	—	—	×	—	×	—	電柱による障壁や粗目グレーチング
③(仮称)アピア1外周通路 【施設内通路】	—	△	—	—	△	—	×	—	—	—	放置自転車や商品の陳列による障壁
④市道244号線	×	—	—	—	—	—	×	—	×	—	—
⑤都市計画道路宝塚仁川線 【主要地方道明石神戸宝塚線】	—	—	△	△	△	—	×	—	—	—	—
⑥都市計画道路逆瀬川北駅前線 【市道北畑ハカリ線、市道3366号線】	—	△	—	△	—	△	×	—	—	—	街路樹による障壁
⑧都市計画道路野上通線 【市道野上通り線】	—	×	△	△	△	—	×	—	—	—	—
⑩都市計画道路荒地西山線 【県道塩瀬門戸荘線】	—	—	—	—	△	—	×	—	—	—	街路樹による障壁や粗目グレーチング
⑫主要地方道明石神戸宝塚線	×	—	—	—	—	—	×	—	×	—	電柱による障壁や粗目グレーチング
⑬市道297号線	×	—	—	—	—	—	×	—	×	—	粗目グレーチング
⑭市道294号線	×	—	—	—	—	—	×	—	×	—	電柱による障壁や蓋のない側溝

※案内・誘導とは、視覚障害者誘導用ブロックの設置状況を示す。

×は調査区間全体において連続的に若しくは数カ所にわたり問題(基準等を満足していないなど)があげられるもの

△は一部においてあるいは局所的に問題があげられるもの

—は特に必要のない及び該当しない若しくは満足しているもの

(道路等の一般交通用施設の個別目標)

特定経路においては、連続的な移動経路の確保を目的とし、原則として道路に関する移動円滑化基準を踏まえた整備を行うことを前提として、各経路における特記すべき個別目標を整理する。

※道路に関する移動円滑化基準では、歩道等（歩道の設置、有効幅員、舗装、勾配、歩道等と車道等の分離、歩道高さ、横断歩道との接続部、車両乗り入れ部）、立体横断施設、乗合自動車停留所、自動車駐車場、移動円滑化のために必要なその他の施設（視覚障害者誘導用ブロック等）について各基準が定められている。

	経路名	個別目標
特定 経 路	⑤都市計画道路宝塚仁川線 【市道3606号線】 (L=830m)	☆概ね移動円滑化された経路が確保されていることから、当面、事業者の実施可能な整備を推進するとともに、大規模な歩道改良時等において、道路に関する移動円滑化基準を踏まえた歩道等の整備を推進する。
	⑦都市計画道路逆瀬川南口線 【市道3636号線】 (L=130m)	☆自動車交通量及び歩行者交通量の多いことを踏まえ、安全な移動経路の確保のため、移動円滑化に必要な整備を推進する。
	⑧都市計画道路野上通線 【市道逆瀬川停留所線、市道野上通り線】 (L=130m)	☆駅周辺の多様な移動ニーズを踏まえ、安全・快適な移動経路の確保が必要なことから、移動円滑化のために必要な歩道等の整備を推進する。
	⑨都市計画道路逆瀬川米谷線 【市道逆瀬川米谷線】 (L=960m)	☆本重点整備地区の主動線として、また他の特定経路の整備を牽引する役割を担うことを踏まえ、本市のバリアフリーの道路づくりにおいてモデルともなる移動円滑化のための整備を総合的に推進する。
	⑩県道西宮宝塚線 (L=900m)	☆自動車交通量の多いことを踏まえ、市役所等への安全な移動経路の確保のため、移動円滑化のために必要な整備を推進する。 なお、未整備である都市計画道路伊子志旭町線を整備する際には、道路に関する移動円滑化基準を踏まえた総合的な道路のバリアフリーに必要な整備を推進する。
	計 L=2,950m	
補 完 経 路	①市道逆瀬川停留所線 (L=100m)	☆道路に関する移動円滑化基準を踏まえ、地形的及び沿道利用条件等を考慮しつつ、事業者の実施可能な範囲において、移動円滑化に向けた整備を推進する。
	②市道逆瀬内畑線及び367号線 (L=180m)	
	③(仮称)アピア1外周通路 (L=250m) 【施設内通路】	
	④市道244号線 (L=30m)	
	⑤都市計画道路宝塚仁川線 (L=400m) 【主要地方道明石神戸宝塚線】	
	⑥都市計画道路逆瀬川北駅前線 (L=150m) 【市道北畑ハクサリ線、市道3366号線】	
	⑧都市計画道路野上通線 (L=260m) 【市道野上通り線】	
	⑩都市計画道路荒地西山線 (L=170m) 【県道塩瀬門戸荘線】	
	⑫主要地方道明石神戸宝塚線 (L=300m)	
	⑬市道297号線 (L=80m)	
⑭市道294号線 (L=290m)		
	計 L=2,210m	

※道路延長は図上計測したもの。

(道路等の一般交通用施設の主な整備内容)

今後取り組むべき基本的な整備のメニューとして、各特定経路等において個別目標を達成するための主な整備内容を以下に示す。

	経路名	主な整備内容
特定 経路	⑤都市計画道路宝塚仁川線 【市道3606号線】 (L=830m)	○段差、勾配等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。 ○伊和志津トンネル内における照明灯の改善。
	⑦都市計画道路逆瀬川南口線 【市道3636号線】 (L=130m)	○歩道部の有効幅員2m以上の確保。 ○歩道のセミフラット化及び透水性舗装等の推進。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。
	⑧都市計画道路野上通線 【市道逆瀬川停留所線、市道野上通り線】 (L=130m)	○橋梁部歩道区間の拡幅による有効幅員2m以上の確保。 ○段差、勾配等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。 ○電柱等の移設・集約による有効幅員の確保を検討。
	⑨都市計画道路逆瀬川米谷線 【市道逆瀬川米谷線】 (L=960m)	○歩道部の有効幅員2m以上の確保。 ○歩道のセミフラット化及び透水性舗装等の推進。 ○段差、勾配等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。 ○電柱等の移設・集約による有効幅員の確保を検討。
	⑪県道西宮宝塚線 (L=900m)	○段差、勾配等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。 ○歩道のセミフラット化及び透水性舗装等の推進。 (一部区間(現在、歩道のない区間等)は都市計画道路伊子志旭町線の将来道路整備においてバリアフリー化を図る。)
	計 L=2,950m	
補完 経路	①市道逆瀬川停留所線 (L=100m)	○路肩側溝の蓋掛けの検討。
	②市道逆瀬内畑線及び367号線 (L=180m)	○グレーチングの改善。
	④市道244号線 (L=30m)	
	③(仮称)アピア1外周通路 (L=250m) 【施設内通路】	○実施可能な範囲での段差、勾配等の改善。 ○商品の陳列や看板等の通行の阻害要素への対策努力。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置努力。
	⑤都市計画道路宝塚仁川線 (L=400m) 【主要地方道明石神戸宝塚線】	○実施可能な範囲での段差、勾配等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。
	⑥都市計画道路逆瀬川北駅前線 (L=150m) 【市道北畑ハクサリ線、市道3366号線】	○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。
	⑧都市計画道路野上通線 (L=260m) 【市道野上通り線】	○実施可能な範囲での段差、勾配等の改善。 ○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置、改良。
	⑩都市計画道路荒地西山線 (L=170m) 【県道塩瀬門戸荘線】	○連続的な視覚障害者誘導用ブロックの設置。 ○グレーチングの改善。
	⑫主要地方道明石神戸宝塚線 (L=300m)	○グレーチングの改善。 (都市計画道路伊子志旭町線の将来道路整備に伴う交通規制(一方通行化等)の実施検討。)
	⑬市道297号線 (L=80m)	○グレーチングの改善。
⑭市道294号線 (L=290m)	○路肩側溝の蓋かけ等の検討。	
	計 L=2,210m	

※道路延長は図上計測したもの。

「その他の施設」

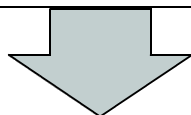
◎阪急逆瀬川駅前広場

【現況の問題】 東側

- 移動のしやすさ（駅前広場を周回する歩道等）
 - ・アピア1付近で放置自転車が多い。
 - ・階段の手すりに点字がない。
- バス停留所
 - ・乗り口の歩道の高さは20cmであり、移動円滑化基準の標準値ではない。
- タクシー乗り場
 - ・乗り口の段差は20cmであり、車椅子使用者は自力でタクシーに乗車できない。
- 視覚障害者誘導用ブロック
 - ・設置されていないところがある（バス停、スロープへのアプローチ等）。
 - ・ブロック上に買い物カート等があり、危険である。
 - ・ブロックの寸法が規定のものではないところがある。
 - ・色が識別しにくい。
- 案内板
 - ・照明がないため、夜間は利用しにくい。

【現況の問題】 西側

- 移動のしやすさ（駅前広場を周回する歩道等）
 - ・有効幅員の狭いところ（2m以下）がある。
 - ・歩道の凹凸が目立つところがある。
 - ・横断歩道接続部は段差が大きく（2cm以上）、縦断勾配が急である（8%以上）。
 - ・横断勾配の急なところ（2%以上）が多い。
 - ・バス停留所の上屋の支柱が通行の妨げになっているところがある。
- バス停留所
 - ・南側の乗り場は、バスへの乗りやすさという点でバス乗り場の機能を十分に果たしていない。
 - ・歩道の高さが20cmであり、移動円滑化基準の標準値ではないところがある。
- 視覚障害者誘導用ブロック
 - ・全く設置されていない。



【個別目標】

- ☆宝塚市における生活拠点の中核的な施設として、市民誰もが可能な限り単独で自由に移動することができるよう、駅前広場から駅舎改札階までにおいて移動円滑化された経路を東西駅前広場ともに1以上確保する。
- ☆交通結節施設としてのモビリティの確保のため、すべての人が円滑に交通手段相互の乗り継ぎが可能となるよう移動円滑化基準を踏まえた整備を推進する。
- ☆すべての人にとって利用しやすい環境整備を推進するため、ユニバーサルデザインにも配慮した案内情報の提供や誘導サインの適切な整備を推進する。

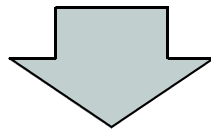
【主な整備内容】

- 歩道における段差・勾配の改善を行うとともに、特に西側広場については誰もがバスに円滑に乗降できる動線と空間整備を一体的に行う。
- 駅前広場から改札階に至る移動経路として、東側に誰もが利用しやすい構造のエレベーターを歩行者動線を踏まえた適切な位置に設置する。（平成14年3月末に西側は設置済み。）
- 広場内の歩行者主動線や乗り継ぎ経路については2m以上の有効幅員を確保する。
- 階段やスロープの手すりに点字表示を行う。
- 身体障害者用停車施設の設置を検討する。
- バス乗降部、タクシー乗り口の歩道等は乗降車しやすい高さに努める。
- 連続的な視覚障害者用誘導用ブロックの設置を行なう。
- 誰もがわかりやすい広場内施設の案内情報の提供に努める。

◎立体横断施設

【現況の問題】

- 宝塚駅前ペDESTリアンデッキを除く立体横断施設は、道路を横断するために階段あるいは急勾配（8%以上）のスロープを通る必要がある。
- エレベーターが設置されているところについて、構造基準を十分に満たしていないところがある。（出入口の有効幅員、かごの大きさ等）。
- 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多く、設置されているところについても仕様が異なる。



【個別目標】

- ☆特定経路上に位置する立体横断施設については、自動車及び歩行者交通量の多さを踏まえ、道路横断のために必要な移動円滑化された経路を確保する。
- ☆特定経路及び補完経路上の施設において、エレベーター及びエスカレーター等が設置されている施設のうち、移動円滑化基準に適合しない場合は、施設の老朽等による改良の際には、道路に関する移動円滑化基準に適合する施設整備を推進する。
- ☆高齢者、身体障害者等のすべての人が、安全・快適に利用することができるよう、適切な案内誘導を行うための整備を推進する。

【主な整備内容】

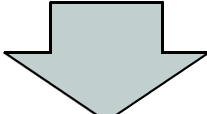
（特定経路を構成する立体横断施設）

- 立体横断施設への適切な誘導と安全に利用するために必要な視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- 道路に関する移動円滑化基準に適合しない立体横断施設については、同基準に適合する立体横断施設への改良（道路用エレベーターの設置を含む。）あるいは横断歩道の設置を検討する。

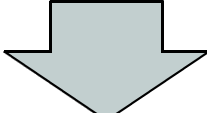
（特定経路を補完する経路における立体横断施設）

- 立体横断施設への適切な誘導と安全に利用するために必要な視覚障害者誘導用ブロックを設置する。
- 利用する際に障害物となる車止め等の施設がある場合は、その適切な配置に努めるとともに、階段や通路などにおいては滑りにくい仕様に努めるなど、事業者の実施可能な範囲において、道路に関する移動円滑化基準を踏まえた改良等を推進する。

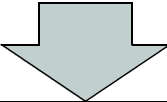
◎交通安全施設

【現況の問題】
○多くの人が集積する旅客施設や商業施設等の周辺では、違法駐車車両及び放置自転車が多い。 ○特定経路上の歩行者交通需要が多いと考えられる主要な交差点において、音響式信号機等が設置されていないところがある。

【個別目標】
☆安全で快適な歩行空間確保のため、違法行為に関する障害物等については防止のための取締りの強化、啓発及び広報活動等についても積極的に行う。 ☆移動の連続性を確保するために必要と考えられる箇所については高齢者、身体障害者等にとって適切な交通安全施設の整備を推進する。
【主な整備内容】
○違法駐車車両及び放置自転車等の防止のための取締りの強化、並びに啓発や広報活動を地域と連携し行なう。 ○特定経路上の歩行者交通量が多い主要な交差点においては、必要な箇所において歩行者用青時間延長機能の付加や音響式信号機の設置に努める。 ○わかりやすく見やすい道路標識及び道路標示の設置及び改良に努める。

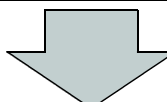
◎バス停留所（特定経路上の停留所）

【現況の課題】
○乗降部の歩道の高さが標準的でないところがある。 ○ベンチ、上屋が設置されていないところがある。

【個別目標】
☆バスに乗車する際の利便性を高めるため、乗降口の歩道等は適切な高さとする。 ☆わかりやすい情報提供及び快適で利用しやすい施設・設備の整備を推進する。
【主な整備内容】
○乗降部の歩道等はバスに乗降車しやすい高さとする。 ○事業者の実施可能な範囲において低床バス運行時刻表の設置に努める。 ○ベンチ及び上屋（代替施設がある場合は除く。）の設置に努める。 ○夜間の利用に支障がある場合は必要な箇所において照明灯の設置に努める。 ○案内板、時刻表、路線網図における文字等の大型化、点字表示の設置など、事業者の実施可能な範囲においてわかりやすい情報提供に努める。

◎駐車場（特定経路に接するもの）

【現況の問題】
○身体障害者用駐車スペースは確保されているが、外部出入口からの距離が遠いところがある。 ○ほとんどの駐車場で歩行者専用の通路が設けられていない。

【個別目標】
☆特定経路等への安全で連続的かつ一体的な移動経路の確保に努める。 ☆車椅子利用者等が快適に利用できる施設の環境整備を推進する。
【主な整備内容】
○身体障害者用としてのわかりやすい案内表示設備の設置に努める。 ○適切な構造の身体障害者用駐車スペースを外部出入口から近い位置に配置する検討を行う。 ○外部出入口への経路として移動円滑化された歩行者専用通路の設置を検討する。

◎公園（特定経路に接するもの）

【現況の問題】
○車椅子使用者は出入口部の段差、急な勾配等により公園内への出入りができないところが多い。 ○ベンチはあるものの上屋がないところが多い。 ○公園内にある階段、スロープのほとんどは手すりがない。

【個別目標】
☆重点整備地区内の公園や広場は災害時の避難場所、移動時の休憩スペース等になることを踏まえて、すべての人が安全かつ快適に利用できるように障壁をできる限り解消するための整備を推進する。 ☆特に高齢者等にとって健康の維持、増進を図れるような施設、設備等の環境整備を推進する。
【主な整備内容】
○出入口部の段差の解消や勾配の改善等、障壁の除去に努める。 ○特定経路沿道で利用頻度が高く、休憩スペースとして活用できるものについては、必要に応じベンチ等の設置に努める。 ○階段及びスロープの手すりの設置に努める。

◎普及啓発・情報提供

【主な整備内容】
☆公共交通事業者については、高齢者、身体障害者等の多様なニーズや特性に対応するため、職員のバリアフリーに対する教育訓練の充実に努める。 ☆高齢者、身体障害者が抱えるあらゆる障壁を取り除くことを目標として、「心のバリアフリー」を広げるための広報活動、行政・地域住民協働によるワークショップ、講習会の開催やバリアフリーマップの作成などの活動の推進に努める。

6. 5 総合的なバリアフリーの推進に係る今後の課題

重点整備地区において、今後、継続的に検討する必要があるものを課題として以下に整理する。

(関連事項との整合性の確保)

☆JR宝塚駅の橋上駅化との整合

JR 宝塚駅については、駅周辺のまちづくりや商業機能の活性化といった問題を含め、従来より地域住民や高齢者、障害者など駅を利用される方々から、また地元自治会、商店会等が中心となり結成された JR 宝塚駅橋上化推進協議会による関係機関への要望活動が行われるなど、バリアフリー化と合わせ、橋上駅化を望む強い要望があり、市議会においてもこの問題について取り上げられるとともに、本協議会においても橋上駅化を望む意見が多く出された。

ここで駅舎の橋上化は、駅周辺のまちづくりを含め一体的に整備するものである。橋上化を実施する場合は、交通バリアフリー法の趣旨に則し整備が図られるものであり、このことにより駅利用の利便性を高める整備ではあるものの、多様な検討がさらに必要であることから、本基本構想の整備内容として盛り込むことはできなかった。今後市は、技術的、財源的な問題等について交通事業者をはじめ関係者との協議・検討を積極的に行い、橋上駅化の検討の熟度に応じ、JR 宝塚駅の総合的なバリアフリー化を一体的に推進していくことが重要であると考えられる。

なお、市の第4次総合計画においては、この橋上駅舎の建設及びバリアフリー化の問題について、地域別計画（第3ブロック）の中で課題としてあげている。

☆その他の整備計画との整合

重点整備地区内においては、様々な道路等の基盤施設整備計画があり、若しくは今後計画されることもある。バリアフリーを総合的かつ一体的に進めるためには、こうしたその他の関連計画との整合を図り、特定経路等の位置づけがない施設についても、本基本構想の趣旨を踏まえ、可能な限り適用される基準等に整合した整備を推進する必要がある。

(誘導・案内の充実)

☆体系的な案内情報の提供に向けた検討

特定経路及び駅前広場、交差点等の移動の方向を明確に示す必要がある施設については、誰もがわかりやすく見やすい案内情報の提供を推進するとともに、全市において一体的、体系的に取り組むためのサイン計画の策定についての検討が望まれる。

☆高度な案内・誘導情報の提供に関する検討

宝塚駅から主要な商業・観光施設への経路、逆瀬川駅から市役所などの公共施設への経路など、歩行者交通量の多い経路においては、すべての人が安全かつ快適に目的地に到達でき、かつさらに移動しやすい案内情報の提供に向け、視覚障害者などへの音声案内誘導システムの導入など、技術の進捗に応じたバリアフリー化の推進が望まれる。

(すべての人のモビリティの向上)

☆誰もが社会参加しやすい交通環境の充実に向けた検討

宝塚市全域にわたるモビリティのより一層の向上と、すべての人が社会参加しやすい環境の充実を目指し、コミュニティバスや福祉タクシーなどの多様な交通手段（スペシャルトランスポートサービス/ STS 等）の導入に向けた検討が望まれる。

☆誰もが使いやすいバス交通のための総合的な検討

バス交通は、バスの適切な運行管理や、情報技術等の高度化に対応したバス接近表示システム等の導入、バス停留所における行き先案内の充実など、誰もが使いやすい交通手段として、利用環境の向上のための総合的な検討が望まれる。

☆補完経路における歩道設置の検討

本構想において、特定経路を補完する経路として位置づけている路線では、歩道が未設置な道路も多くあり、特に主要地方道明石神戸宝塚線（逆瀬川駅から中央公民館への経路）や都市計画道路逆瀬川南口線（市道 3636 号線）などの歩行者の利用の多い経路においては、本協議会においても歩道設置の意見が多く出されている。

本構想では、高齢者、身体障害者等の安全で快適な移動経路の確保の観点から、今後、こうした意見に対応していくため、自動車交通処理（一方通行等）を含めた様々なアプローチでの検討を行い、可能な限り歩道の設置を推進する。

☆立体横断施設の道路用エレベーターの設置の検討

利用者の利便性を考慮すると、垂直移動を伴う立体横断施設よりは路上横断施設（横断歩道）の方が望ましいといえるが、本基本構想において特定経路を構成する歌劇場前立体横断施設及び市役所前立体横断施設については、本協議会において道路用エレベーターの設置の要望が出されている。今後は、すべての人の安全な通行の確保等及び適切な自動車交通処理等の総合的な視点に基づき、国・県等の考え方を踏まえ、立体横断施設の移動円滑化整備について、道路用エレベーターの設置を含めた検討を行うこととする。

☆エレベーター・エスカレーター等の施設整備の検討

新設あるいは改築の際に設置されるエレベーターは、道路用エレベーターについては 15 人乗り等（150cm(w)× 150cm(D)）、鉄道駅等に設置するものについては 11 人乗り（140cm(w)× 135cm(D)）以上のものが各種構造基準で定められている。しかし本協議会においては、それ以上の規模のエレベーターの設置が望まれていることを踏まえ、今後、新設あるいは改築される道路用及び鉄道駅等に整備されるエレベーターについては、事業者の実施可能な範囲において、極力ゆとりをもった規模のエレベーター設置を検討する。

また、鉄道駅や主要な公共施設でエスカレーターを設置が必要な箇所については、本協議会において上り下り双方向の設置が望まれていることを踏まえ、事業者の実施可能な範囲において双方向での設置を検討する。

☆ホームドア・可動式ホーム柵の設置の検討

旅客施設に関する移動円滑化基準では、プラットホームにおいては、ホームドア・可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備を設置することとされている。本協議会では、車椅子使用者等のすべての人の安全性の向上の観点から、ホームドアあるいは可動式ホーム柵の設置に関する要望が出されている。

しかし、これら設備の設置に関しては、定常的に同一位置に車両が停車することが必要であるほか、設置空間の問題、財源の問題等、解決すべき大きな課題がある。本構想では、これらの技術的・制度的な検討の推移を見守りたい。

(写真左：ホームドア、右：可動式ホーム柵／出典：公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン)



(その他)

☆ユニバーサルデザインへの配慮

特定旅客施設及び特定経路における環境設備の設置については、特に公衆電話機、ゴミ箱等の広く一般が利用する設備は、ユニバーサルデザインにも配慮した誰もが快適に利用できる設備への改善が望まれる。また、旅客施設や公共施設などに設置する電話機については、聴覚障害者にも利用しやすい音量拡大が可能な電話機の設置及びその他設備（FAX 等）の導入が望まれる。

☆ゆとりある歩道空間確保の推進に関する検討

歩道のゆとりある空間の確保、効率的な利用や都市の美観の観点から、現在、電柱等が有効幅員を阻害している箇所については、電線類の地中化について検討を行い、実施可能な箇所について整備を推進することが望まれる。

☆市役所など主要な施設のバリアフリー化の推進の検討

バリアフリーに関する意識調査の結果からも、市役所等の公共施設の使いやすさについて問題点が指摘されていることもあり、特に市役所等の公共施設については、市民の誰もが使いやすく快適な場所として整備されることが望まれるため、市内の公共施設におけるバリアフリー化の推進を一体的かつ総合的に推進するための検討が望まれる。

また、商業施設内の通路など、半公共的空間として使われている民間の敷地内通路においても、移動円滑化された経路の連続性を確保するため、積極的なバリアフリー化への対応が望まれる。

☆居住空間等のバリアフリー化の推進

民間施設や住宅等についても、ハートビル法（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）や兵庫県福祉のまちづくり条例に基づくバリアフリー化を促進するため、広報、啓発活動を推進する。

☆国等の支援の拡充

基本構想に基づき、重点整備地区内のバリアフリー化の整備を推進するにあたっては、事業の財源を確保する必要がある。

公共交通事業者においては、各事業者とも経営環境が厳しいなか、旅客施設及び車両等のバリアフリー化を促進することは喫緊の重要課題であり、同様に、道路等その他の事業においても、経済情勢の厳しいなか、重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進のため、相応の財源を確保することが必要となっているが、移動制約を解消するための投資について、国・地方自治体等の補助制度等の支援措置等が十分ではない現状があり、今後、事業を実施していく上で大きな問題となってくることが考えられる。特に、既存車両や整備済み道路へのきめ細かなバリアフリー化のための整備について、支援措置が十分でない等があげられる。

しかしながら、交通バリアフリー法第 20 条第 1 項において、「国は、移動円滑化を促進するために必要な資金の確保その他の措置を講ずるよう努めなければならない」と国の責務について定められており、今後、交通バリアフリーを実現していくため、支援措置等の更なる拡充が待たれるところである。



