

茨木市 バリアフリー基本構想

「南茨木駅周辺地区」・「総持寺駅周辺地区」
「JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区」
—移動等円滑化基本構想—

～基本方針～

平成27年2月23日

目次

第1章 計画の概要	1-1
1.1 基本構想策定の背景と目的	1-1
1.1.1 基本構想策定の背景	1-1
1.1.2 基本構想の位置づけ	1-5
1.2 市のバリアフリー化に対する考え方	1-6
1.2.1 ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリーの取り組み推進	1-6
1.2.2 市全域のバリアフリー化をめざして	1-7
1.2.3 計画期間	1-9
第2章 茨木市の現況と課題	2-1
2.1 茨木市の概要	2-1
2.1.1 茨木市の概況	2-1
2.2 施設等の概況	2-9
2.2.1 鉄道	2-9
2.2.2 路線バス	2-11
2.2.3 主要な施設の立地状況	2-13
2.2.4 都市公園の開設状況	2-14
2.2.5 路外駐車場	2-15
2.3 茨木市のバリアフリーの課題	2-16
2.3.1 市のバリアフリーの課題抽出	2-16
2.3.2 駅の課題	2-17
2.3.3 道路（歩道）の課題	2-18
2.3.4 信号機・横断歩道の課題	2-19
2.3.5 建築物の課題	2-20
2.3.6 バスの課題	2-21
2.3.7 駅前広場の課題	2-22
2.3.8 心のバリアフリーの課題	2-23
2.3.9 その他の課題	2-24
第3章 茨木市バリアフリー基本方針	3-1
3.1 基本理念	3-1
3.2 バリアフリー推進にあたってのポイント	3-1
3.2.1 施設のバリアフリー化（カタチ）	3-1
3.2.2 心のバリアフリー化（こころ）	3-1
3.2.3 市民等との協働による推進（しくみ）	3-1
3.3 整備の方針	3-2
3.3.1 カタチ ～施設のバリアフリー化～	3-2

3.3.2	こころ ～市民の心のバリアフリー化～	3-8
3.3.3	しくみ ～市民等との協働による推進～	3-9
3.3.4	重点整備地区の選定	3-10



平成27年度から検討

第4章	重点整備地区の基本方針	
第5章	実施すべき特定事業等	
第6章	その他	

添付資料

- ・ アンケート調査結果
- ・ ヒアリング調査結果

*第2回協議会で報告した調査結果を添付予定

第1章 計画の概要

1.1 基本構想策定の背景と目的

1.1.1 基本構想策定の背景

(1) 「バリアフリー法」制定の背景

我が国では、急速な少子高齢化が進み、平成 47 年（2035 年）には高齢化率は 33.4%に達し、3 人に 1 人が 65 歳以上（平成 26 年版高齢社会白書）になることが予想されています。また、障害のある人と障害のない人が同等に生活し、活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念や、すべての人が利用しやすい生活環境にしていくという「ユニバーサルデザイン」の考えが浸透しています。そのため、高齢者や障害のある人などが自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境の整備を進めることが急務となっています。

このような背景のなか、高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む、全ての障害者）、妊産婦、けが人等の移動や施設利用の利便性や安全性の向上を促進し、公共の福祉の増進に資することを目的に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法）」が施行（平成 18 年 12 月）され、バリアフリー法に基づき、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化の推進、駅を中心とした地区などでの重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進、ソフト施策の充実が進められています。

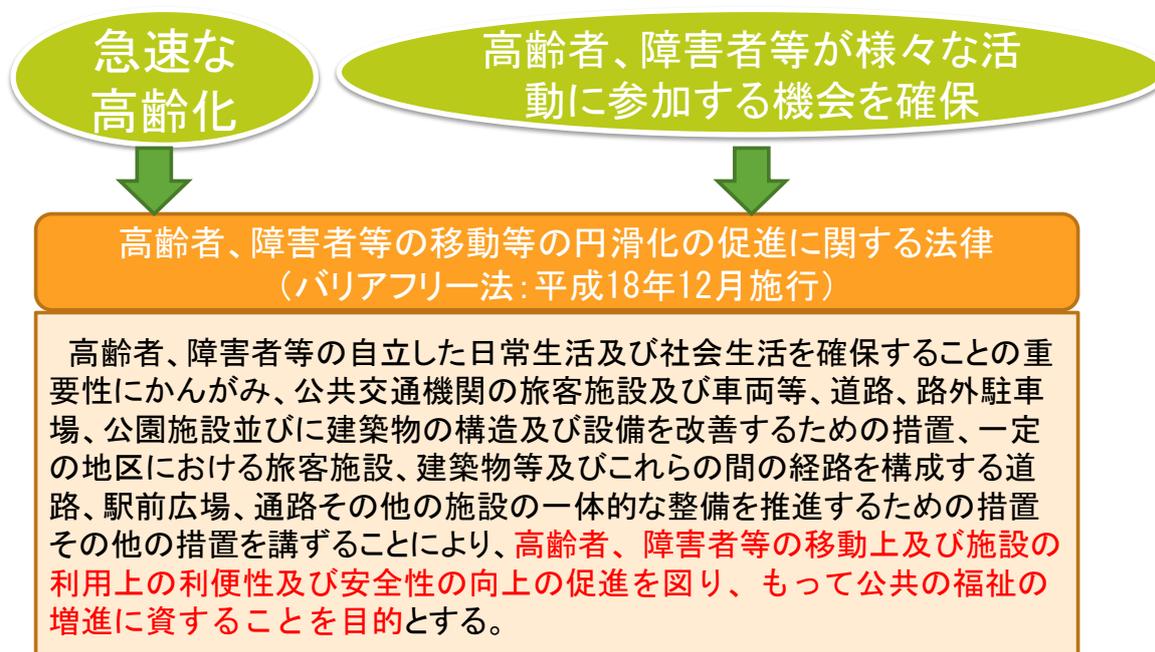


図 1.1.1 バリアフリー法の概要

●交通バリアフリー法とハートビル法

鉄道やバスをはじめとする公共交通機関に加え、鉄道駅等の周辺の道路や駅前広場、通路等の連続した移動経路の移動の円滑化を推進し、移動環境の総合的なバリアフリー化を推進するために、「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に関する法律（交通バリアフリー法）」が平成12年11月に制定されました。本市においても、交通バリアフリー法をうけ、平成15年に阪急南茨木駅周辺地区の基本構想を策定し、バリアフリー化を推進してきました。

一方、建築物については、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）」が制定され、不特定多数の人々が利用する一定規模（2,000㎡）以上の建築物の建築等において移動等円滑化基準への適合が義務づけられました。

●ユニバーサルデザイン政策大綱

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念を掲げた「ユニバーサルデザイン政策大綱」を平成17年7月に国土交通省が制定しました。

●バリアフリー法の制定

以上のように、従来は交通バリアフリー法により公共交通機関の駅等を中心とした重点整備地区の移動環境のバリアフリー化が、またハートビル法により不特定多数の人々が利用する商業施設やホテル、病院、学校等のバリアフリー化が義務付けられていました。これに対し、ユニバーサルデザイン政策大綱に示されたユニバーサルデザインの考え方をふまえた規程を盛り込み、バリアフリー化を「点」や「線」から「面」へ広げるため、交通バリアフリー法とハートビル法を統合しバリアフリー法が制定されました。

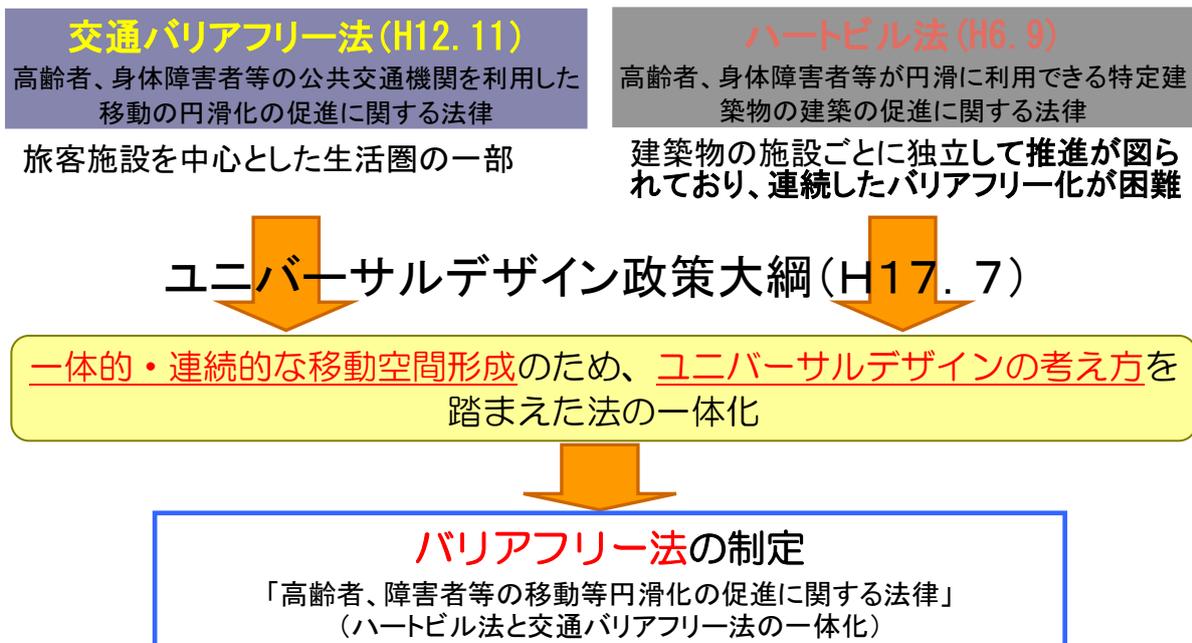


図 1.1.2 バリアフリー法制定の経緯

(2) ユニバーサルデザインとバリアフリー法

ユニバーサルデザインとは、あらゆる人々が利用しやすい生活環境等をデザインするという考え方であるとされています。しかし、真に「あらゆる人のため」のものを初めからデザインすることは、現実的には困難です。したがって、ユニバーサルデザインを目指すためには、①様々な者の参画を得て意見交換をしながら、②粘り強く継続的に、③さらには、広くその必要性への理解を得ながら、「バリアフリー」の取組みを積み重ねることになります。

このような考え方を踏まえ、バリアフリー法では、以下の規定が盛り込まれています。

【ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたバリアフリー化推進の留意点】

- ◆様々な段階での市民・当事者参加
- ◆スパイラルアップ(継続的・段階的な改善)
- ◆心のバリアフリーの促進

(3) バリアフリー基本構想で定める事項

市は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、旅客施設を中心とする地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区(重点整備地区)について、基本構想を策定することができます。

また基本構想では、重点整備地区において、面的・一体的なバリアフリー化を推進するために必要な事業を特定事業として定めます。

【バリアフリー基本構想で定める事項(第 25 条)】

1. 重点整備地区における移動等円滑化の基本方針
2. 重点整備地区の位置・区域
3. 生活関連施設、生活関連経路とこれらにおける移動等円滑化に関する事項
4. 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
5. ①4と併せて実施する市街地開発事業において移動等円滑化のために考慮すべき事項
 - ②自転車等の駐車施設の整備など移動等円滑化に資する市街地の整備改善に関する事項
 - ③その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項

■「移動等円滑化の促進に関する基本方針」の改正について

これまでの「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、各種施設等のバリアフリー化に関する目標期限を平成 22 年度末とされていました。これまでの取り組みにより、バリアフリー化は相当程度進展してきました。しかし、未だ道半ばであり、これからも引続き着実な取り組みが必要です。このため、国土交通省では平成 23 年3月に「基本方針」を改正しました。

主な改正点(平成 23 年3月31日 国土交通省告示)は以下のとおりです。

- 目標年次を延伸:平成 22 年度から平成 32 年度へ
- 旅客施設の整備対象規模を拡充:1 日当たりの利用者数 5,000 人以上から 3,000 人以上へ
- 様々な整備水準の見直し:より高い水準を設定

また、各施設等の新たな整備目標は次ページのとおりに。

●国が定める各施設等の整備目標（抜粋）

各施設等		現状※2 (H22年3月末)	従前の目標 (H22年末)	新たな目標(H32年度末)	整備内容	
鉄軌道	鉄軌道駅 ※1	77%	原則 100%	○ 3000人以上を原則 100% 地域の要請及び支援の下、 制約条件を踏まえ可能な限りの整備 ○ その他、可能な限りバリア フリー化	○エレベーター設置による 段差解消 ○視覚障害者誘導用ブ ロックの整備 等	
	ホームドア・ 可動式ホーム柵	38路線 449駅	目標なし	課題を勘案した上で、整備す べき駅を検討し、可能な限り設置 を促進	○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 の整備	
	鉄軌道車両	46%	約 50%	約 70%	○段差や勾配の解消 等	
バス	バスターミナル ※1	88%	原則 100%	○ 3000人以上を原則 100% ○ その他、可能な限りバリア フリー化	○段差の解消 ○視覚障害者誘導用 ブロックの整備 等	
	乗合 バス	ノンステップバス	26%	約 30%	約 70%（対象から適用除外車 両（リフト付きバス等）を除外）	○ノンステップバスの 導入
		リフト付きバス等	—	目標なし	約 25%	○リフト付きバスの導入
タクシー	福祉タクシー車両	11,165台	約 18,000台	約 28,000台	○福祉タクシーの導入	
道路	生活関連経路を構成 する主要な道路	78%	原則 100%	原則 100%	○段差や勾配の解消 等	
都市 公園	移動円滑化園路	46%	約 45%	約 60%	○段差や勾配の解消 等	
	駐車場	38%	約 35%	約 60%	○段差や勾配の解消 等	
	便所	31%	約 30%	約 45%	○多機能便所の整備 等	
路外駐 車場	特定路外駐車場	41%	約 40%	約 70%	○車いすの転回に支障が ないスペースの整備 ○段差や勾配の解消 等	
建築物	不特定多数の者等が 利用する建築物	47%	約 50%	約 60%	○点状ブロックの整備 ○段差や勾配の解消 ○多機能便所の整備 等	
信号 機等	主要な生活関連経路の信 号機等	92%	原則 100%	原則 100%	○音響信号機、高齢者等感 応信号機等の信号機の 設置 ○歩行者用道路であるこ とを表示する道路標識 の設置 等	

※1 従前の目標については1日平均利用客数 5000人以上のものが対象

※2 旅客施設は段差解消済みの施設の比率。

出典：国土交通省ホームページにおける公表データより作成

1.1.2 基本構想の位置づけ

「茨木市バリアフリー基本構想」（以下、本基本構想とする）は、バリアフリー法に従い策定し、様々な関連計画等との整合・連携を図ります。

本基本構想はバリアフリー化に関する基本的な事項を記載するものであり、基本構想の策定後には、重点整備地区内における事業計画として、それぞれの事業者が特定事業計画を作成し、事業を実施していきます。

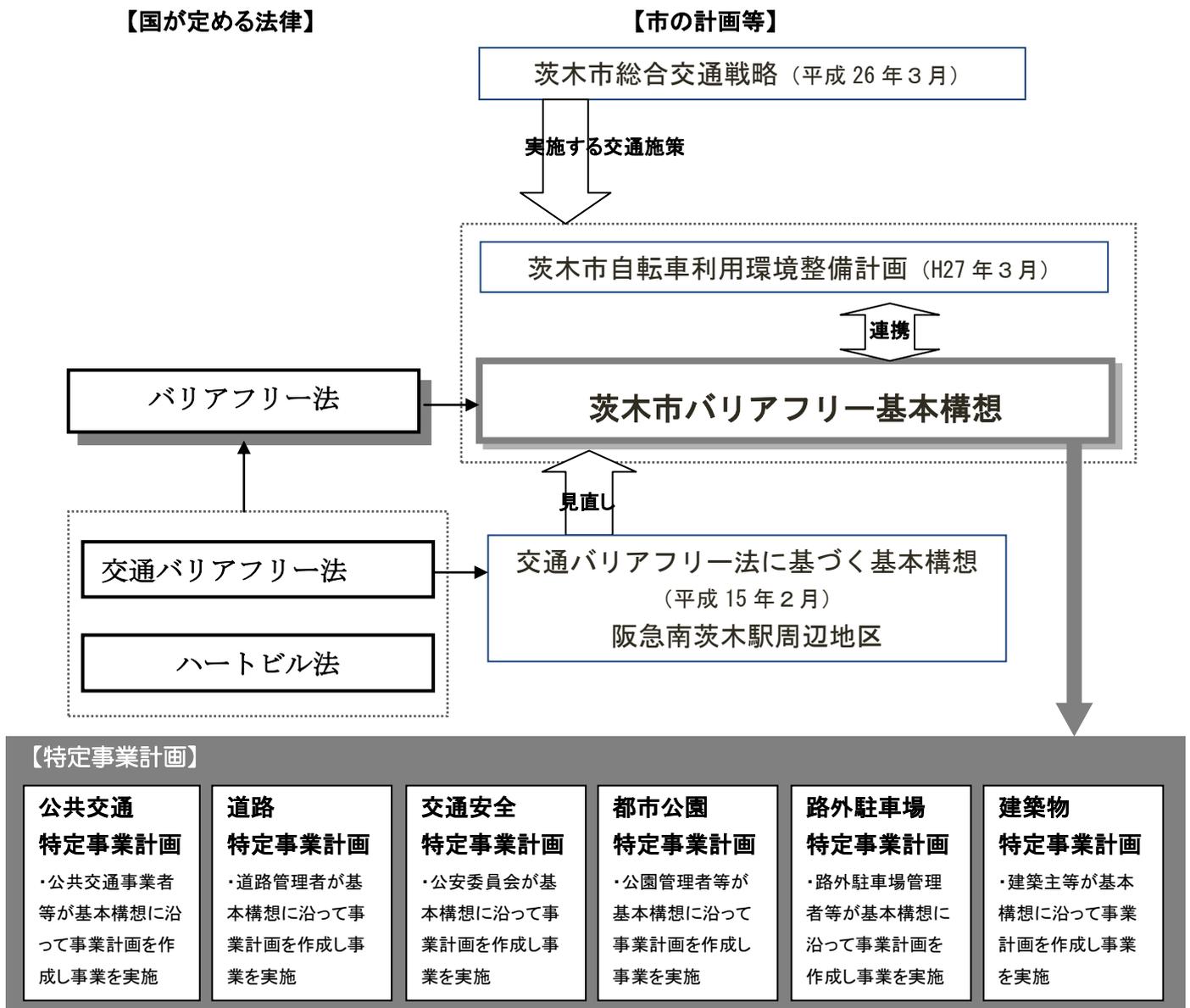


図 1.1.3 基本構想の位置づけ

1.2 市のバリアフリー化に対する考え方

1.2.1 ユニバーサルデザインの考え方をふまえたバリアフリーの取り組み推進

障害者、高齢者、妊婦や乳幼児連れの人などが社会生活をしていく上でバリアとなるものを除去するとともに、新しいバリアを作らないことが必要です。すなわち、物理的な障壁のみならず、社会的、制度的、心理的なすべての障壁に対処するという考え方（バリアフリー）とともに、施設や製品等については新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方（ユニバーサルデザイン）が必要であり、この両方に基づく取り組みの推進が求められます。

本基本構想に基づく取り組みが継続的に進められていくことにより、バリアフリーやユニバーサルデザインが当然のこととして理解され、共生社会の実現が図られることをめざします。

なお、本基本構想では、ユニバーサルデザインの考え方を包括し、市民誰もが、安全に障害なく移動できるまちづくりをハード、ソフトの観点から行政・市民・事業者が協働で取り組むことをバリアフリーとして定義します。

参考：バリアフリーとユニバーサルデザインの違い



項目	バリアフリー	ユニバーサルデザイン
考え方	ハードや制度などの既存の社会的な障壁を取り除いて改善	ものづくり等を始める時から全ての人がいやすいように考慮
対象	主に障害者、高齢者等を対象として特定のケースに個別に配慮	全ての人々が共用できる
コスト	建築物などのハードの場合、様々なケースに配慮するため設置者側での費用負担も大きくなる	最初から誰にも使えるような配慮をしているため、事後的な負担がないか、もしくは少ない
例1	 階段昇降機(後からリフトを付けたことで車いす利用者に対応できるが、他の利用者にはあまり利点がない)	 エレベーター(車いすもそのまま乗り込め、他の利用者にも便利)
例2	 障害者用トイレ(車いす利用者以外の障害者等は利用しにくい)	 多目的トイレ(オストメイト用洗浄機器、ベビーシートなどの設備を設けることで、あらゆる利用者に対応)

1.2.2 市全域のバリアフリー化をめざして

本市では、バリアフリー法に基づき、市内の主要な駅周辺を重点整備地区として「基本構想」を策定し、優先的にバリアフリー化を図っていきます。

しかし、重点整備地区だけでなく、継続的な取り組みとして、交通施策等と一体となって、市全体のバリアフリー化をめざします。

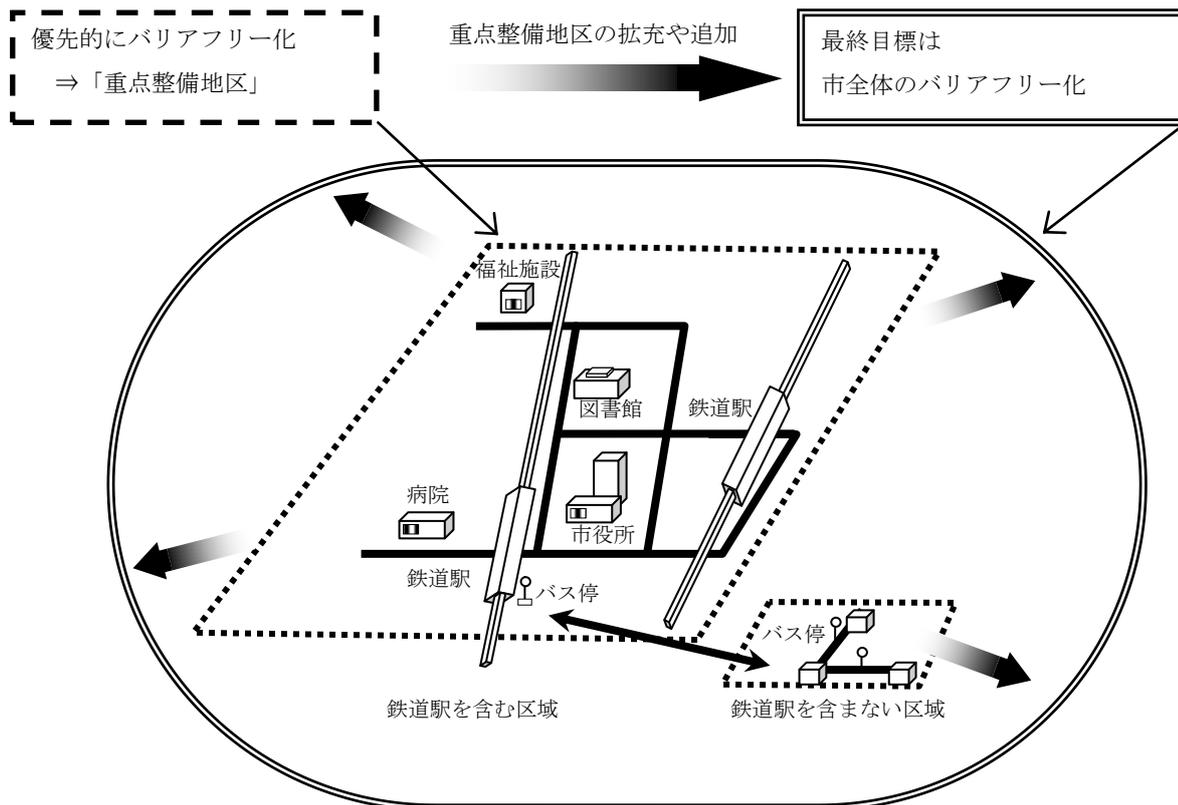


図 1.2.1 市全域のバリアフリー化にむけた取組イメージ

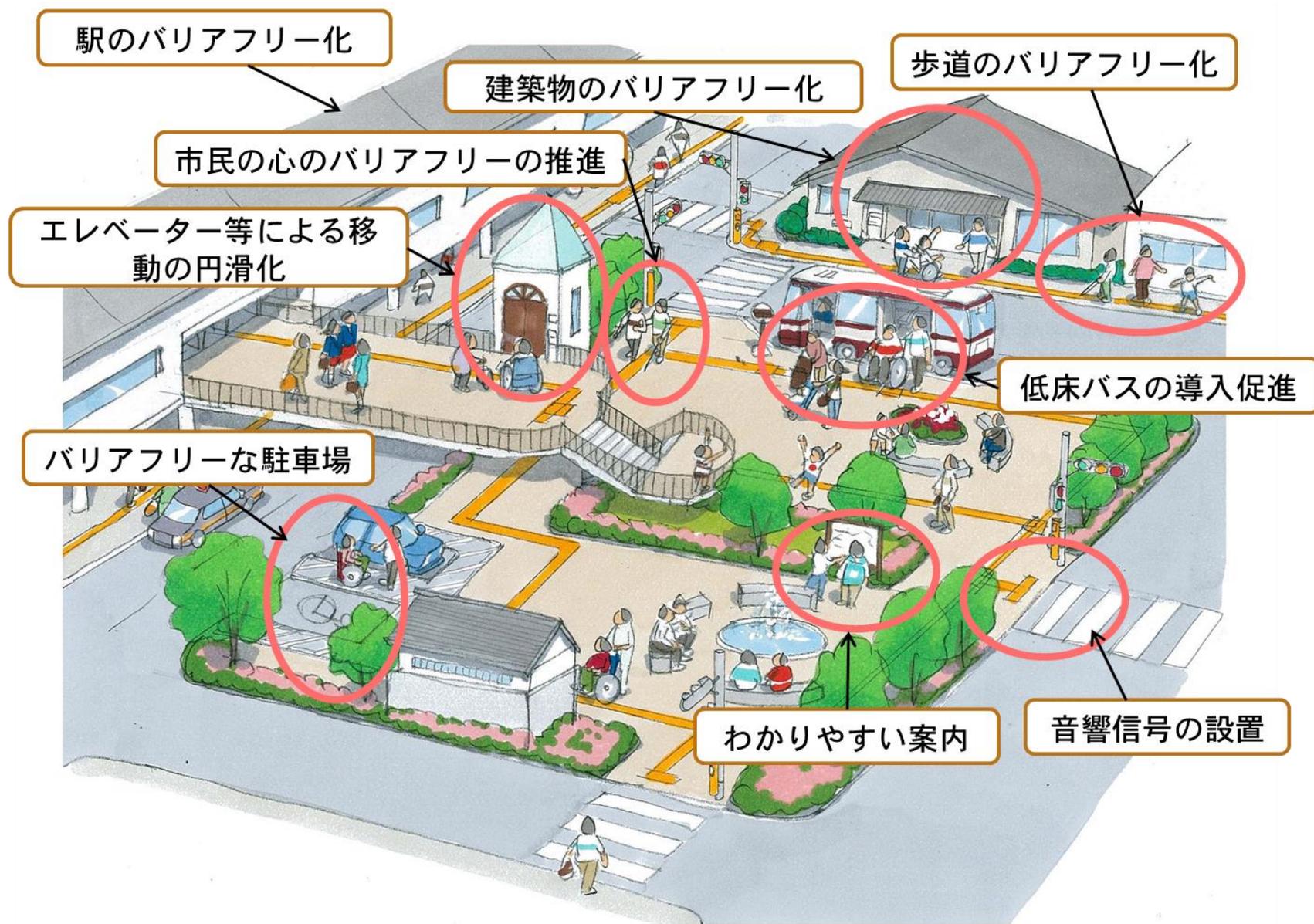


図 1.2.2 茨木市のめざすバリアフリーなまちのイメージ

1.2.3 計画期間

本基本構想では、茨木市全体のバリアフリーの取り組み方針と、特に優先的に整備を行う重点整備地区の整備内容について記載しています。

重点整備地区内で実施される整備については、基本構想策定後に各事業者が事業実施計画を作成し、随時事業を行うこととなりますが、その計画の目標年度は、平成32年度とします。その後、整備の進捗、社会・経済状況等をふまえ計画の見直しや新たに取組が必要な重点整備地区の存否について検討します。

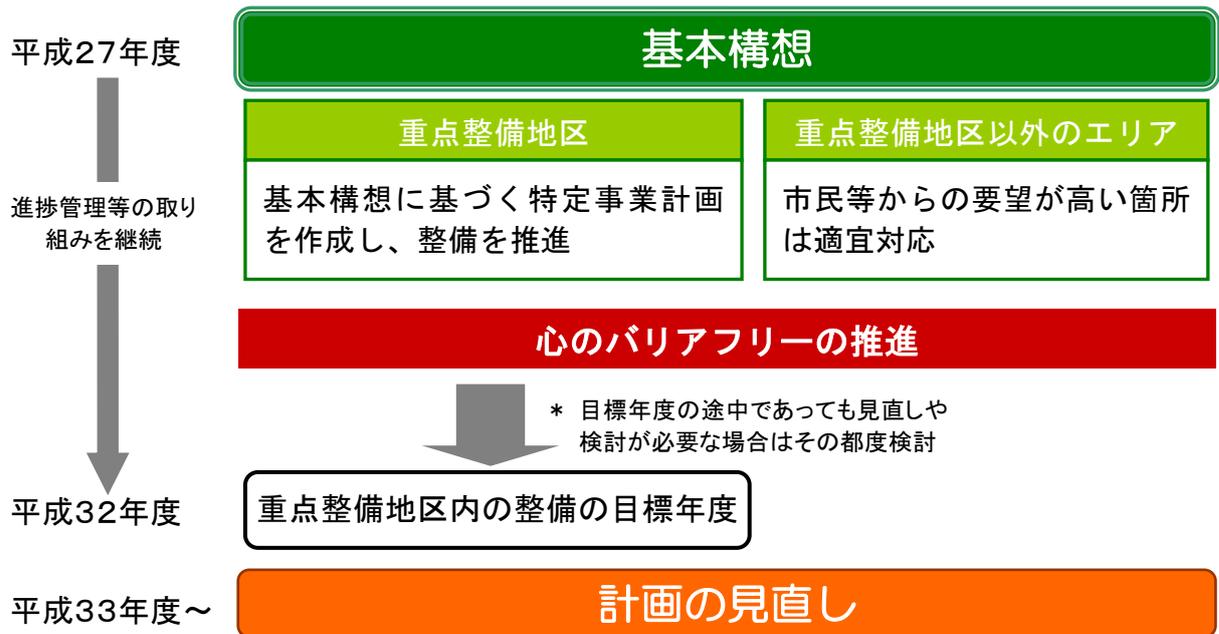


図 1.2.3 スケジュール

第2章 茨木市の現況と課題

2.1 茨木市の概要

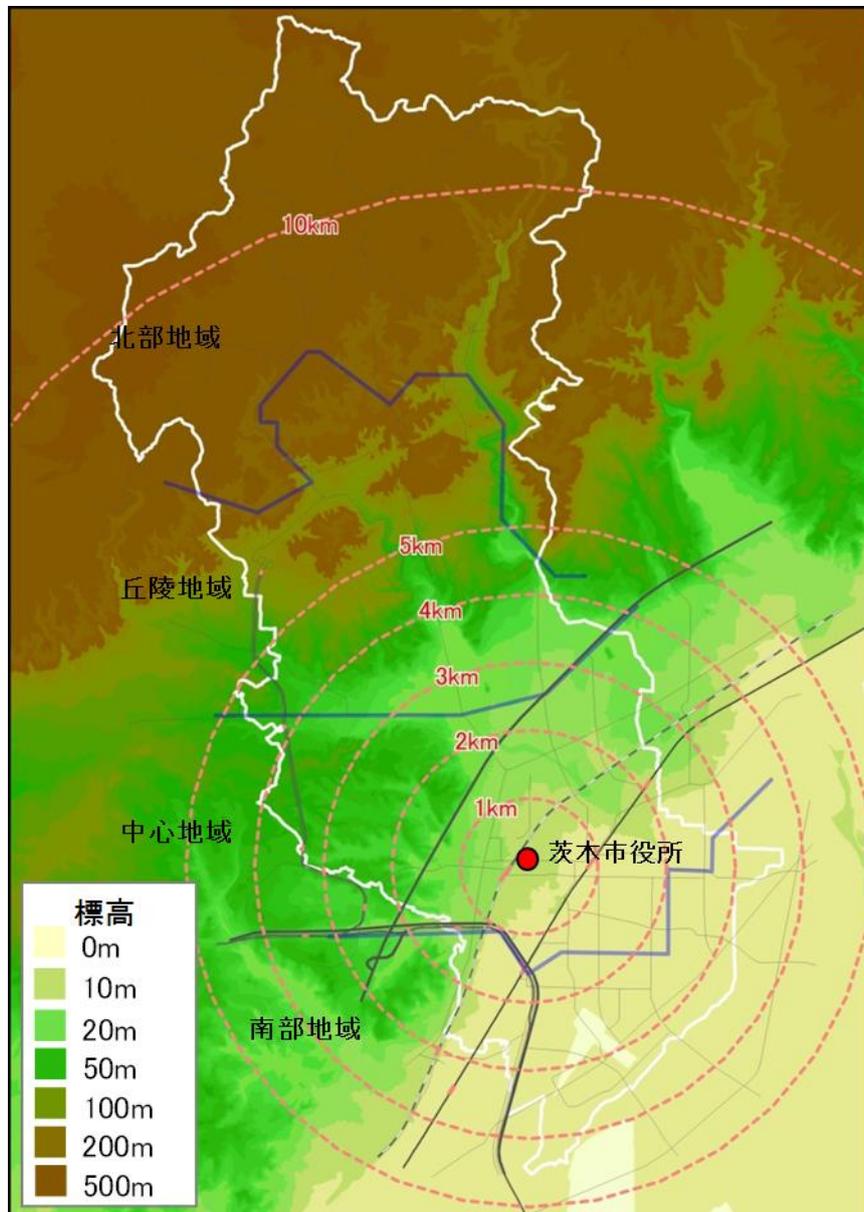
2.1.1 茨木市の概況

(1) 地勢

淀川北の大阪府北部に位置し、北は京都府亀岡市に、東は高槻市、南は摂津市、西は吹田市・箕面市・豊能郡豊能町に接しています。

北半分は丹波高原の老の坂山地の麓で、南半分には大阪平野の一部をなす三島平野が広がっています。

南北 17.05km、東西 10.07km、面積 76.49km² の、南北に長く東西に短い形で、北から南に向かって安威川・佐保川・茨木川・勝尾寺川が流れています。



出典：茨木市総合交通戦略

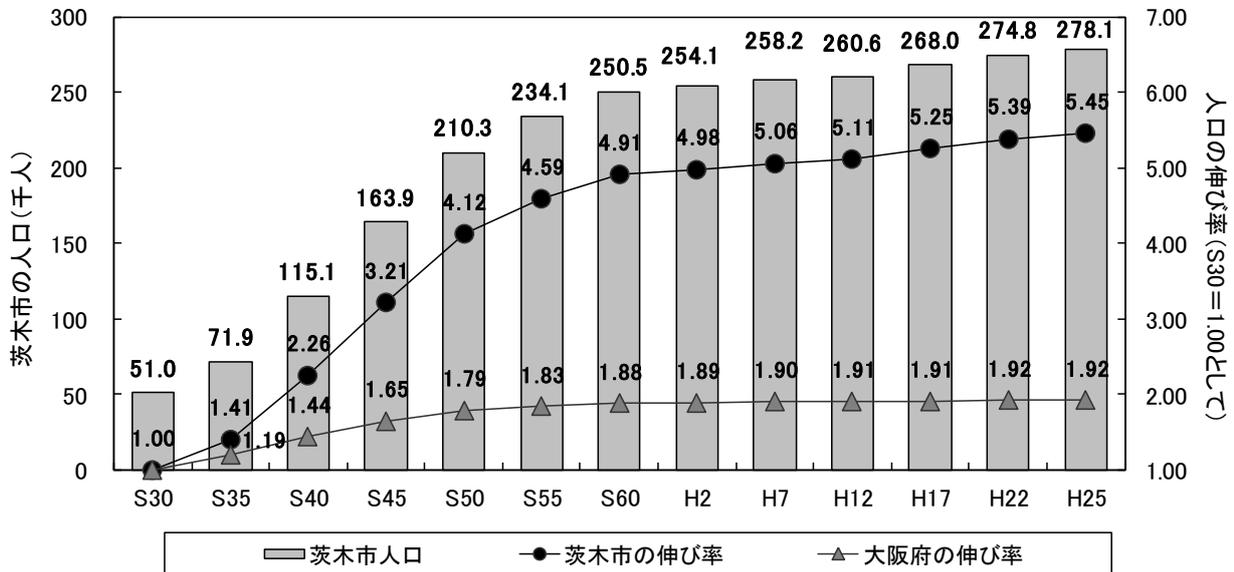
図 2.1.1 市の地勢状況

(2) 人口

<人口の推移>

人口は、昭和 30 年から昭和 60 年に大きく増加しており、以降も増加傾向にあります。

国際文化公園都市（彩都（西部地区））の整備や大規模マンションの建設等により、平成 25 年は、約 278.1 千人となっています。



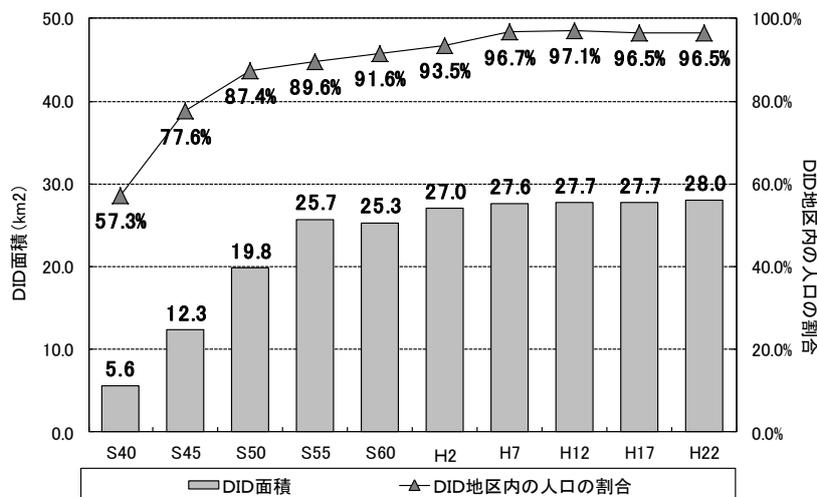
※ 各年 10 月 1 日現在
出典:国勢調査(昭和 30 年～平成 22 年)、大阪府推計人口(平成 25 年)

図 2.1.2 人口の推移

<DID 地区における人口の推移>

昭和 40 年から昭和 55 年にかけて市街地が拡大し、茨木市中心地域から南部地域の多くが、DID 地区となっています。

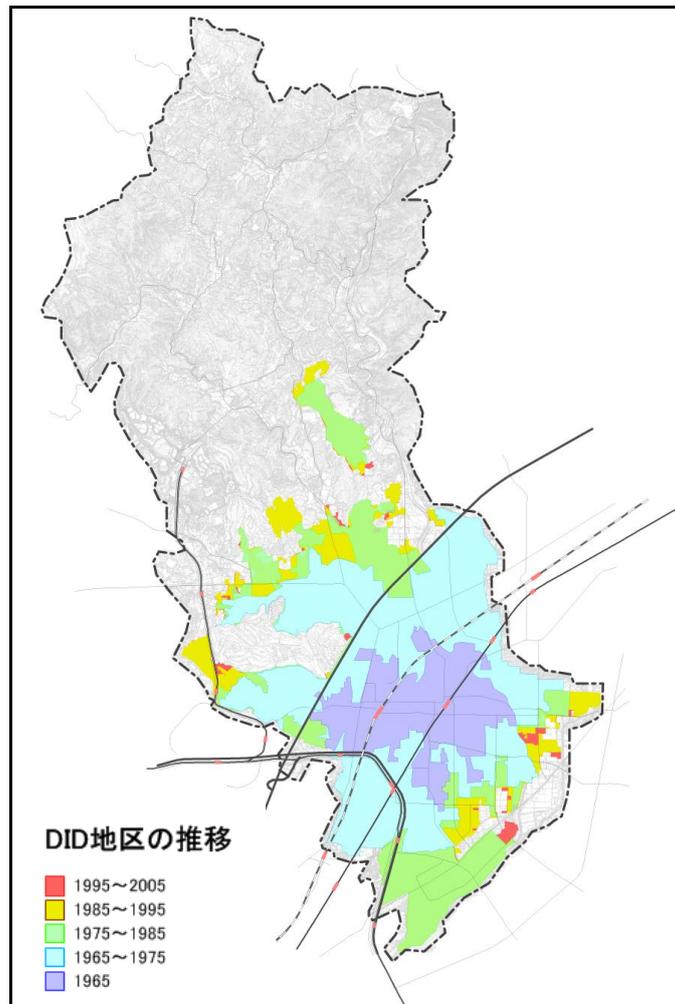
平成 22 年は、茨木市民の約 97%が DID 地区内に居住しています。



出典:国勢調査(昭和 40～平成 22 年)

人口集中地区（Densely Inhabited Districts、D.I.D）は、市区町村の境界内で、人口密度の高い基本単位区（原則として人口密度が1km²当たり4,000人以上）が隣接して、それらの地域の人口が5,000人以上となる地域をいい、昭和35年の国勢調査から設定されています

図 2.1.3 DID 面積と茨木市全人口に対する DID 地区内人口の割合



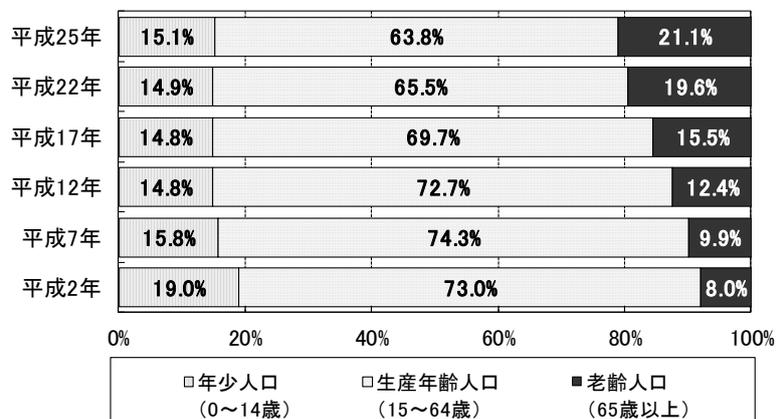
出典：茨木市交通戦略 国勢調査（平成 22 年）

図 2.1.4 DID 地区の推移

(3) 年齢構成の状況

高齢化率（65 歳以上人口割合）は増加傾向にあり、平成 25 年時点で 21.1%と、超高齢社会（高齢化率が 21%以上）に突入しています。

年少人口は、平成 16 年にまちびらきした国際文化公園都市（彩都（西部地区））や大規模マンションの建設による人口増加に伴い、平成 17 年以降において微増傾向にあり、平成 25 年時点で約 15.1%となっています。



※ 各年 10 月 1 日現在（平成 25 年のみ 9 月 30 日）

出典：国勢調査（昭和 2 年～平成 22 年）

1 歳階級別人口（平成 25 年 9 月 30 日現在 茨木市企画財政部政策企画課）

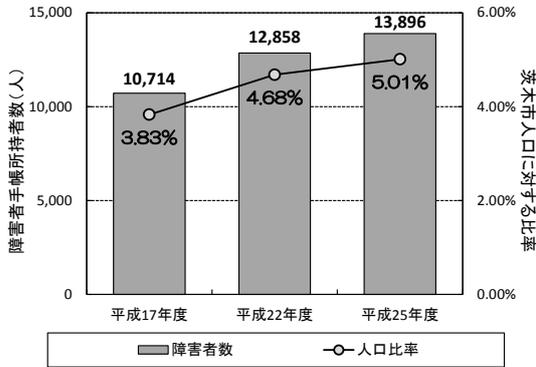
図 2.1.5 茨木市の年齢階層別人口の推移

(4) 障害者数の状況

障害者数の推移は増加傾向にあり、平成25年は平成17年と比べ約3.5千人増加しており、障害者数の人口比率も増加しています。

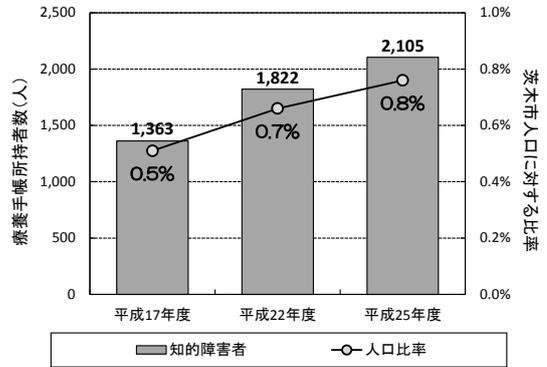
障害種別でも、身体障害者、知的障害者、精神障害者の人数及び人口比率ともに増加しています。

■ 障害者数の推移



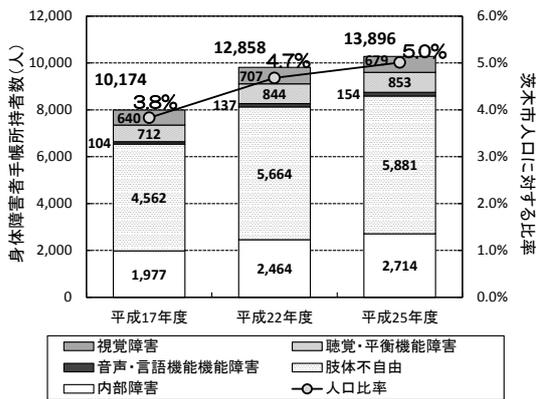
<各年度末現在>

■ 知的障害者数の推移



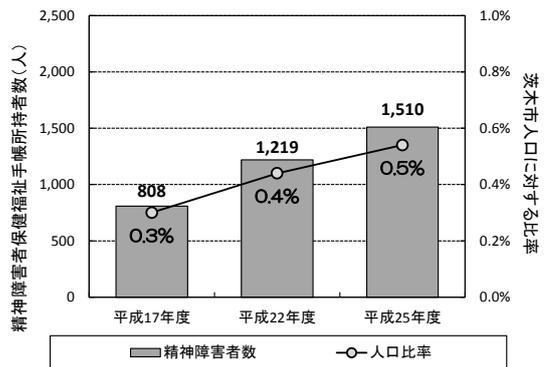
<各年度末現在>

■ 身体障害者数の推移



<各年度末現在>

■ 精神障害者数の推移



<各年度末現在>

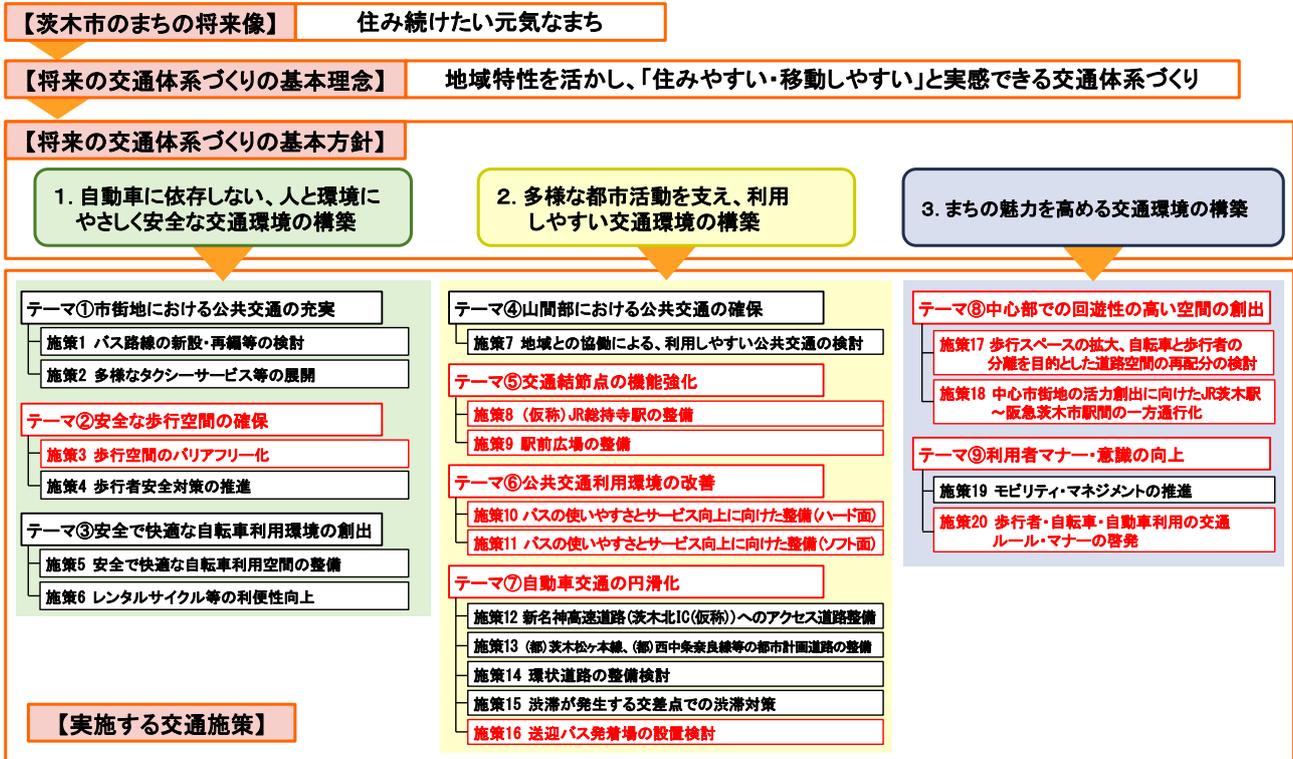
出典：茨木市

図 2.1.6 茨木市の障害者数の推移

(5) 上位計画・関連計画

〈上位計画：茨木市総合交通戦略（平成26年3月策定）〉

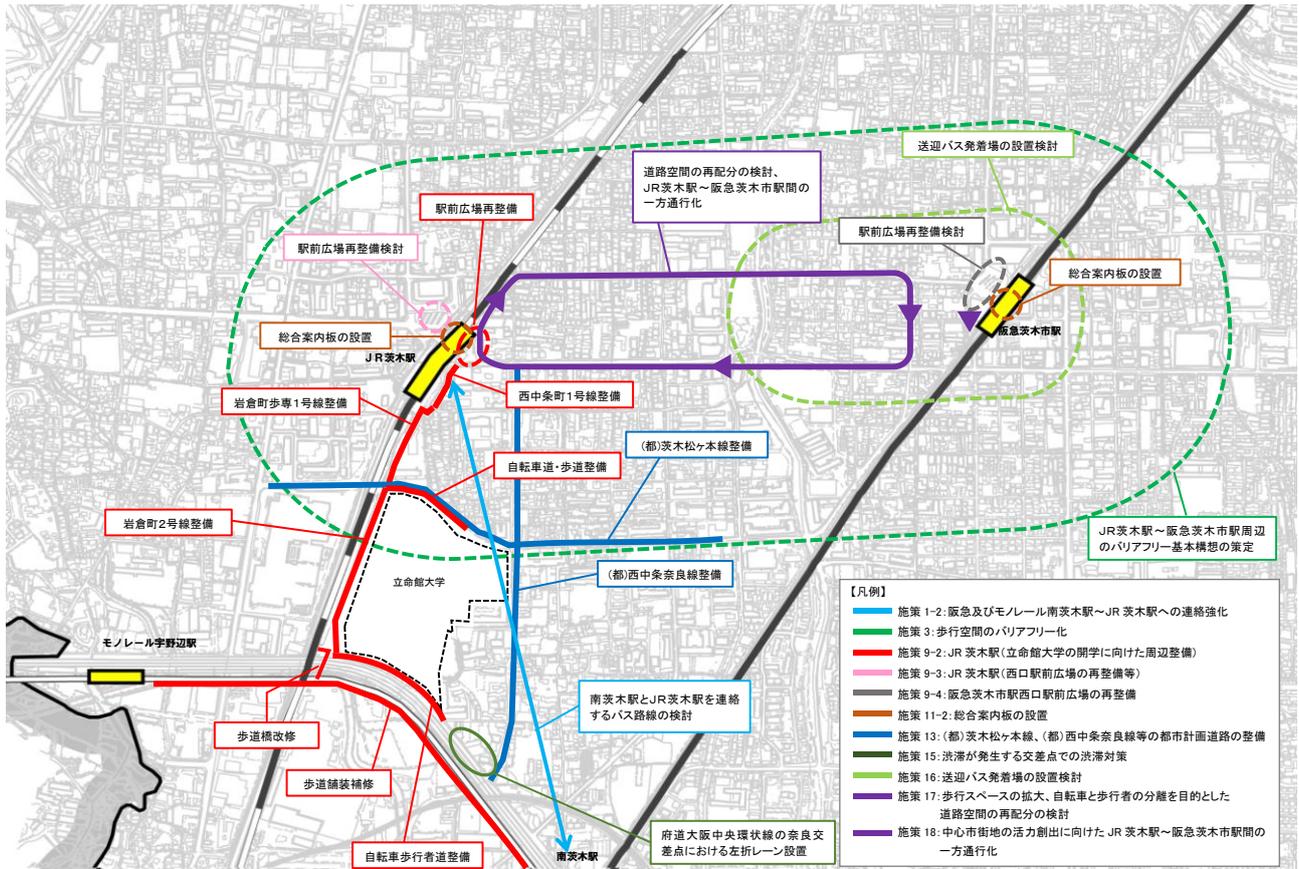
茨木市総合交通戦略は、3つの将来の交通体系づくりの基本方針と関連する9つのテーマと、テーマごとに実施する交通施策で成り立っています。



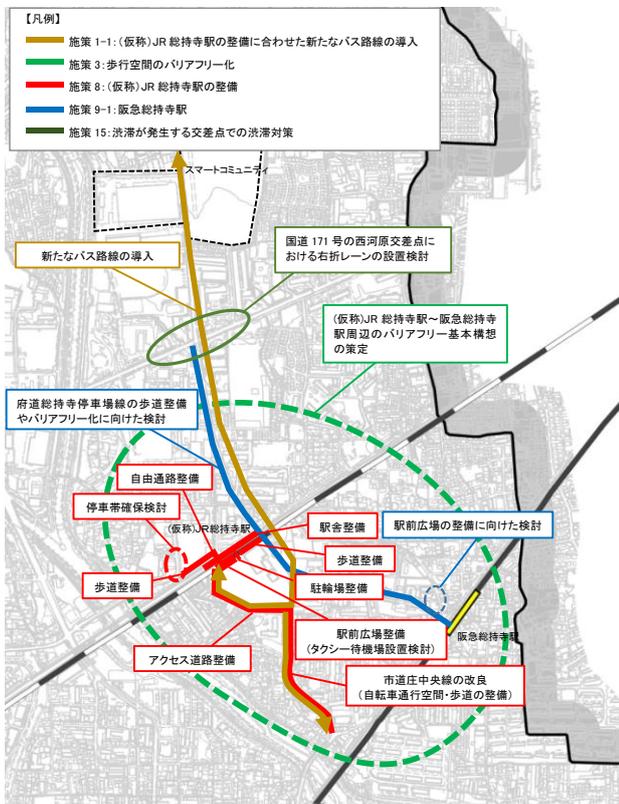
赤字：障害者等の移動・交通に関連する項目

出典：茨木市総合交通戦略（平成26年3月）をもとに作成

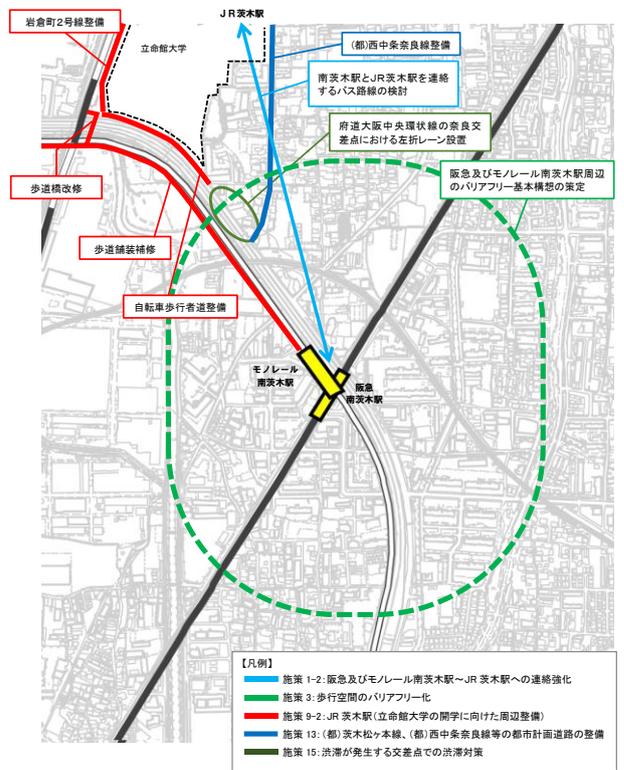
展開施策のイメージ



【中心部】



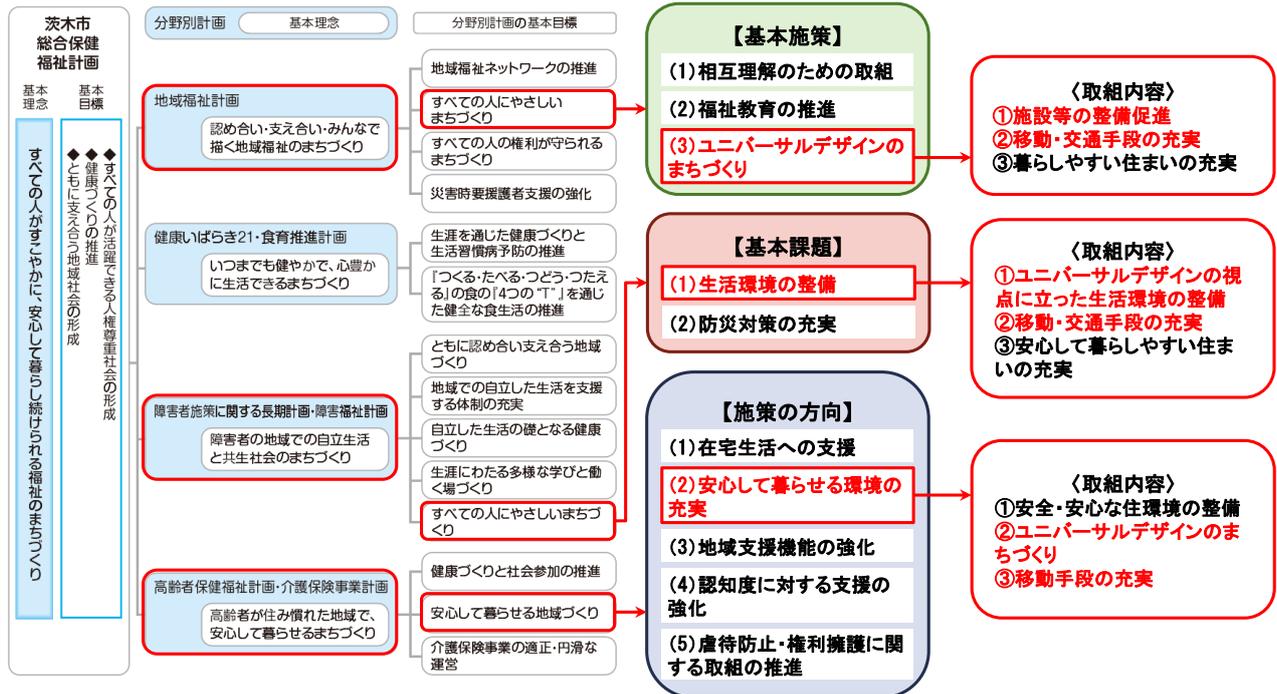
【(仮称) JR 総持寺駅周辺】



【阪急及びモノレール南茨木駅周辺】

出典：茨木市総合交通戦略（平成 26 年 3 月）

<関連計画：茨木市総合保健福祉計画（平成24年3月策定）>



出典：茨木市総合保健福祉計画<<総括>>分野別計画
茨木市地域福祉計画（第2次）

赤字：障害者等の移動・交通に関連する項目

「茨木市総合保健福祉計画<<総括>> 分野別計画 茨木市地域福祉計画（第2次）」、「茨木市総合保健福祉計画<<総括>> 分野別計画 茨木市障害者施策に関する第3次長期計画・茨木市障害福祉計画（第3期）」、「茨木市総合保健福祉計画<<総括>> 分野別計画 茨木市高齢者保健福祉計画（第6次）・茨木市介護保険事業計画（第5期）」をもとに作成

(6) 茨木市の主要プロジェクト

① 立命館の開学

JR茨木駅の近く、岩倉町に立命館大学が平成27年4月、大阪いばらきキャンパスを開設する予定。市では、大学や関係機関とともに、市民が利用可能な図書館やホール等の施設（市民開放施設）、隣接する岩倉公園、またJR茨木駅からの歩行者道や周辺の都市計画道路などの整備を推進しています。（パースは平成25年11月現在の検討段階のものであり、変更される場合があります。）



図 2.1.8 茨木キャンパス完成イメージ
出典：茨木市ホームページ

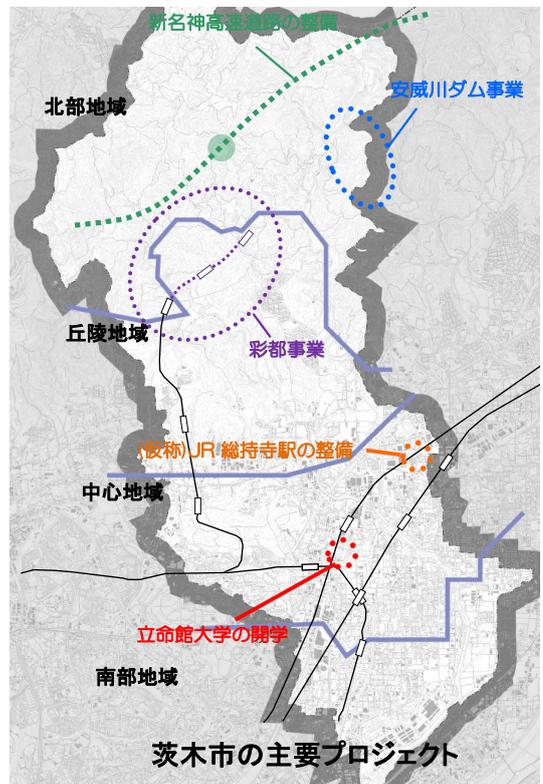
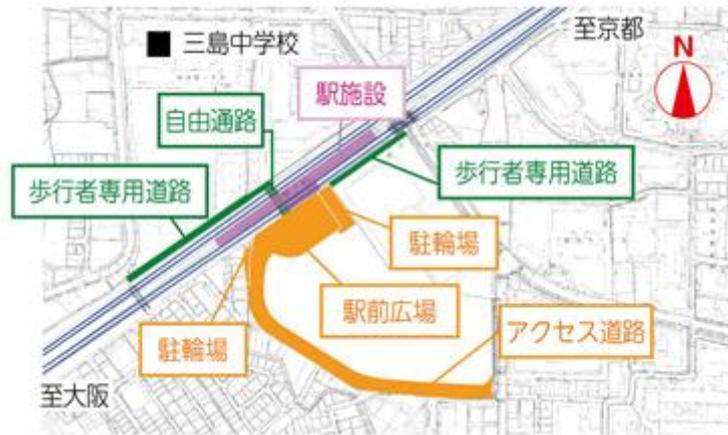


図 2.1.7 茨木市の主要プロジェクト

② (仮称) JR 総持寺駅の整備

平成 30 年春、東海道本線（JR 京都線）摂津富田駅・茨木駅間（摂津富田駅から約 1.7km、茨木駅から約 2.0km の区間）に、「(仮称) JR 総持寺駅」が開業予定。市では、活力と魅力あるまちづくりのため、地区計画の決定などの都市計画変更・決定を行いました。また、JR 西日本や関係事業者と連携協力し、駅利用の利便を図る通路や駅前広場、駐輪場などの周辺整備等を進めています。



出典：茨木市ホームページ

図 2.1.9 駅周辺整備予定図（今後変更される場合あり）

③ 彩都事業

市北部の丘陵地で事業が進む彩都は、自然と都市が調和した都市環境を創造し、「働く、住む、学ぶ、憩う」ことのできる複合機能都市の形成をめざしています。地区内には大型商業施設や小・中学校が立地しているほか、彩都と中心市街地を結ぶバス路線が開通するなど、生活の利便性はますます向上しています。また、シンボルゾーンであるライフサイエンスパークにはライフサイエンス関係を中心とした企業が進出し、働く場としての魅力も向上しています。西部地区は平成 26 年度に工事が完了しており、中部地区は平成 27 年度末に工事完了予定です。



図 2.1.10 彩都（西部地区）現況写真

出典：茨木市ホームページ

2.2 施設等の概況

2.2.1 鉄道

(1) 鉄道ネットワーク

鉄道は、JR京都線、阪急京都線、大阪モノレール本線及び彩都線が通っており、大阪市内、京都市内や大阪国際空港等を結んでいます。

市内において1日あたり乗降者数が3,000人以上の鉄道駅は、大阪モノレール彩都線「豊川駅」を除く、9駅が該当します。



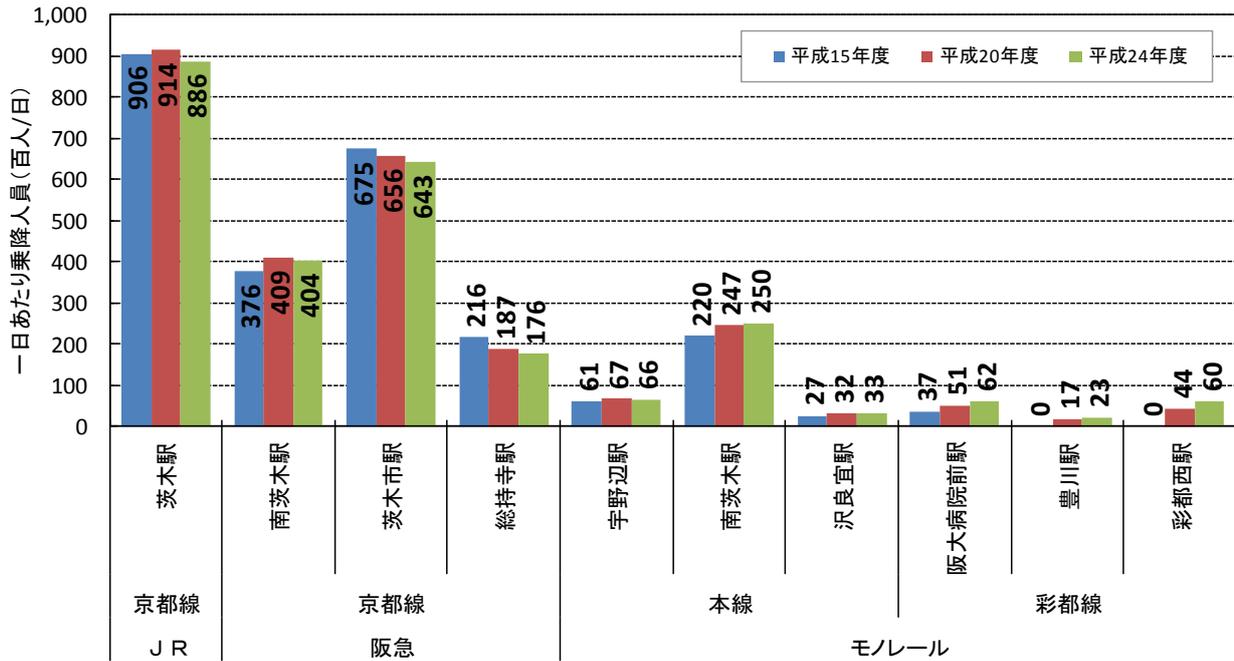
出典：茨木市総合交通戦略

図 2.2.1 茨木市の鉄道ネットワーク

(2) 鉄道乗降者数の推移

鉄道利用者は、JR茨木駅や阪急茨木市駅の利用が多く、両駅は市の玄関口になっています。

1日あたり利用者数の推移では、大阪モノレール南茨木駅・阪大病院前駅では増加傾向にあるが、JR茨木駅、阪急茨木市駅、阪急総持寺駅は、減少傾向にあります。



※ JR茨木駅は、乗車人員を2倍した数値を乗降客数としている。
 出典：大阪府統計年鑑
 (平成16年度版、平成21年度版、平成25年度版)

図 2.2.2 鉄道各駅における1日あたり乗降人員の推移

(3) 鉄道のバリアフリー状況

市内全駅についてエレベーターもしくはエスカレーターが設置済みで、バリアフリー化されています。

大阪モノレールでは、全駅で転落防止設備が整備されています。

事業者	路線	駅名	平成24年度 乗降者数 (人/日)	バリアフリー化状況						
				エレベーター/ エスカレーター		スロープ	車いす 対応幅広 改札機	触知図式 案内板	トイレ	その他
				駅構外⇄ コンコース	コンコース ⇄ホーム					
JR	京都線	茨木	88,638	◆	◆	○	◎	○	◎	
阪急	京都線	総持寺	17,619	◆	◆	—	◎	○	◎	
		茨木市	64,261	◎	◎	—	○	○	○	
		南茨木	40,357	◆	◎	—	◎	○	◎	
		本線	宇野辺	6,649	◆	◎ エスカレーター 上りのみ	○	◎	○	◎
大阪 モノレール	本線	南茨木	25,036	◆	◎	○	◎	○	◎	転落防止設備を設置
		沢良宜	3,262	◎	◎	○	◎	○	◎	転落防止設備を設置
		彩都西	6,025	地上改札	◎ エスカレーター 上りのみ	○	◎	○	◎	転落防止設備を設置
	彩都線	豊川	2,276	◎ エスカレータ ー上りのみ	◎ エスカレータ ー上りのみ	○	◎	○	◎	転落防止設備を設置
		阪大病院前	6,216	◆	◎	○	◎	○	◎	転落防止設備を設置

※ バリアフリー化状況について

- エレベーター/エスカレーター
 - ◎: 両方設置済み
 - ◆: エレベーターのみ設置
 - ◇: エスカレーターのみ設置
 - ×: 未設置
 - : 設置不要
- スロープ
 - : 設置済み
 - ×: 未設置
 - : 設置不要
- 車いす対応幅広改札機
 - ◎: 全改札口設置済み
 - : 一部改札口設置済み
 - ×: 未設置
- 触知図式案内板
 - : 設置済み
 - ×: 未設置
- トイレ
 - ◎: 多目的トイレ
(車いす・オストメイト対応)設置
 - : 多目的トイレ
(車いす対応のみ)設置
 - △: 多目的トイレが未設置
 - ×: 未設置

<工事中の JR 茨木駅の駅前広場について>

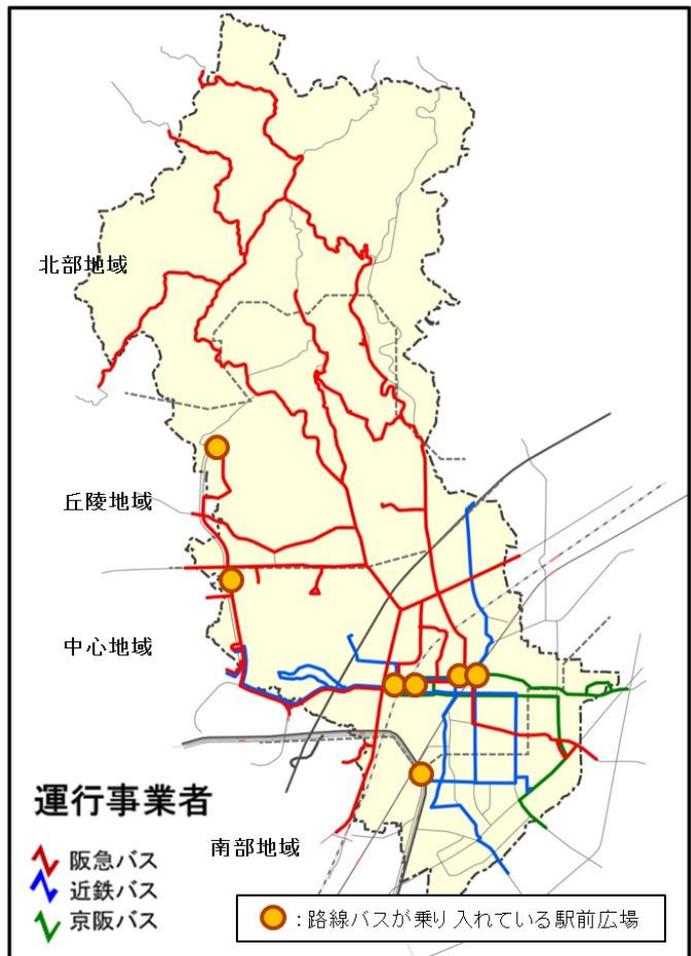


2.2.2 路線バス

(1) バスネットワーク

市内の路線バスは、阪急バス、近鉄バス、京阪バスの3社が運行しており、阪急バスは中心地域から北部地域、近鉄バスは中心地域と南部地域、京阪バスは中心地域と南部地域を運行しています。

路線バスが乗り入れている駅前広場は、市内で7箇所あります。

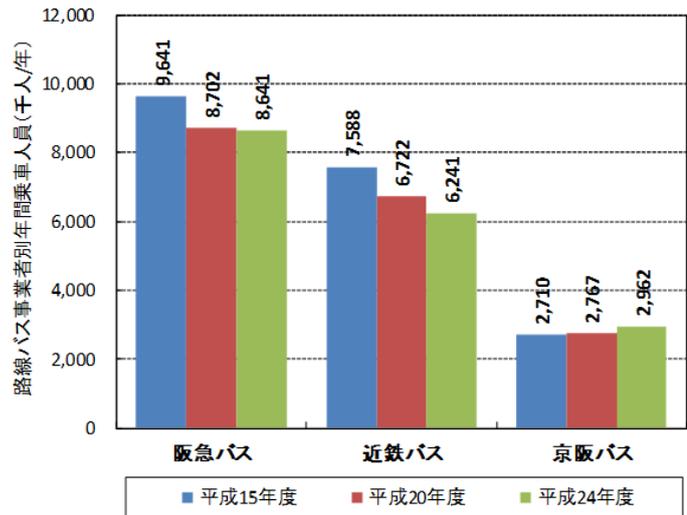


出典：茨木市総合交通戦略

図 2.2.3 茨木市のバスネットワーク

(2) バス利用者の推移

京阪バスでは、利用者数が増加傾向にありますが、阪急バスや近鉄バスでは減少傾向にあります。

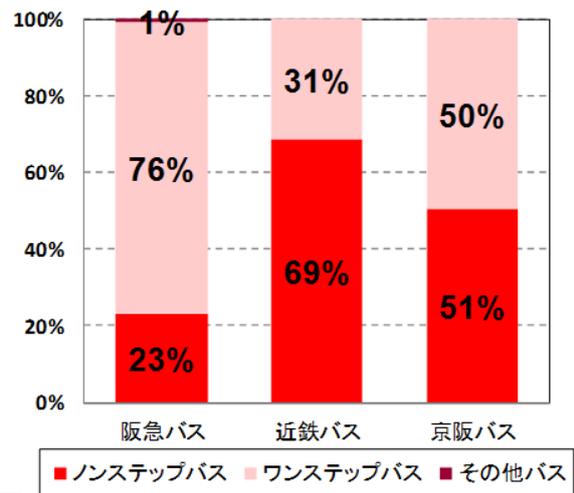


出典：茨木市統計書（平成20年度版、平成25年度版）

図 2.2.4 路線バスの事業者別年間乗車人員の推移

(3) ノンステップバス導入状況

茨木市内で運行するノンステップバスの導入率は、近鉄バスが最も多く(69%)、次いで京阪バス(51%)、阪急バス(23%)となっています。
(平成25年度末時点)

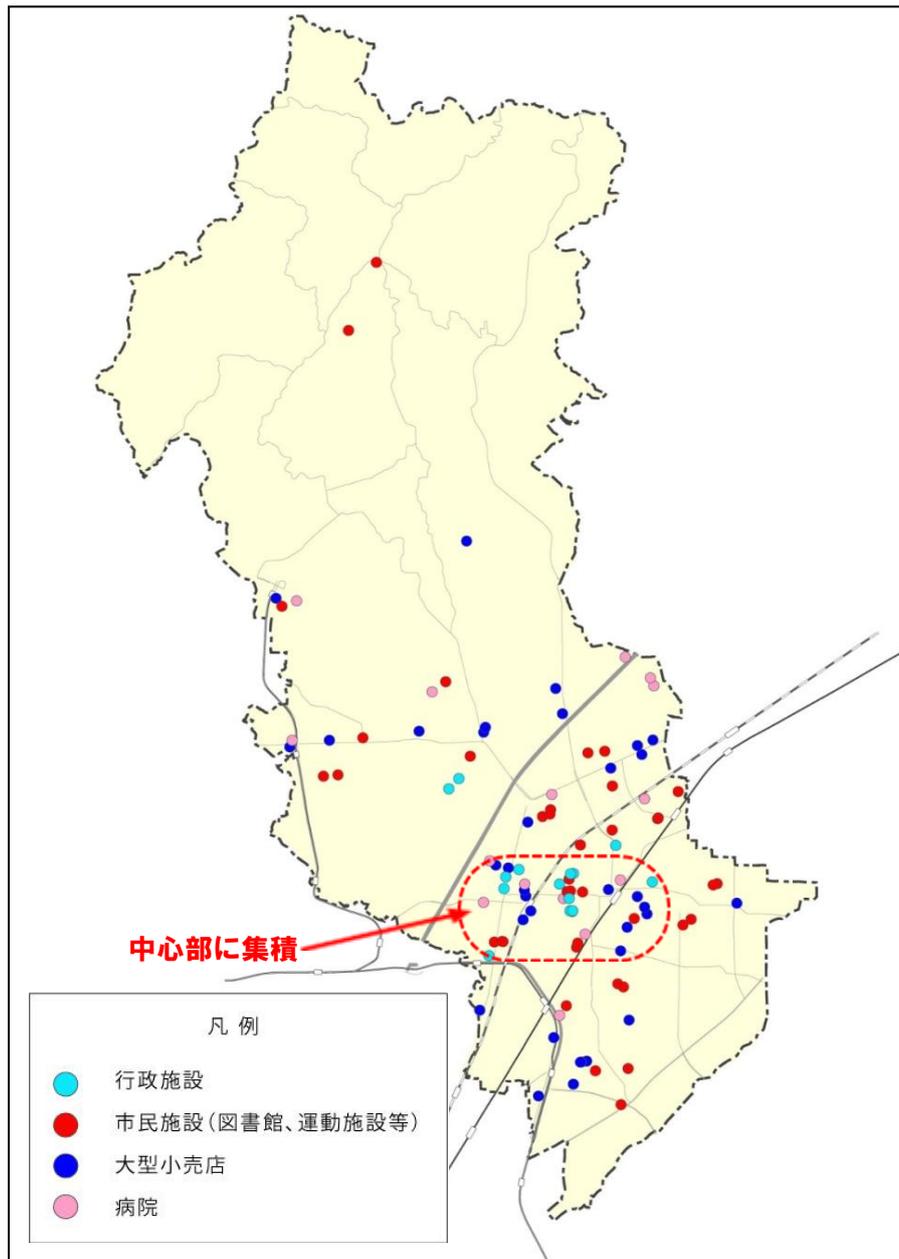


出典：茨木市

図 2.2.5 茨木市内で運行するノンステップバスの割合

2.2.3 主要な施設の立地状況

行政施設など主要な施設は JR 茨木駅、阪急茨木市駅を含めた市の中心に集積しています。



出典：茨木市総合交通戦略

図 2.2.6 主な施設の立地状況



男女共生センターローズ WAM



市民体育館



保健医療センター

2.2.4 都市公園（街区・近隣公園除く）の開設状況

市では、緑豊かなまちづくりを目指し、公園・緑地の整備を進めています。近年、公園・緑地の利用も多様化しリクリエーション、スポーツ等社会のコミュニティの場としても広く活用される他、阪神淡路大震災でも実証されたように災害対策上の避難地や仮設住宅等にも大きな役割を果たし、公園の重要性が再認識されたところです。

市内には、総合公園 2 箇所、緑地 1 箇所、地区公園 4 箇所が開設されています。

表 2.2.1 総合公園・緑地・地区公園の概況

種別	公園名	備考
総合公園 * 10ha 以上 50ha 未満	①松沢池公園 ②西河原公園	①については一部開設
緑地	③元茨木川緑地	
地区公園 * 4ha 以上 10ha 未満	④郡山公園 ⑤耳原公園 ⑥若園公園 ⑦彩都西公園	④については一部開設

出典：茨木市

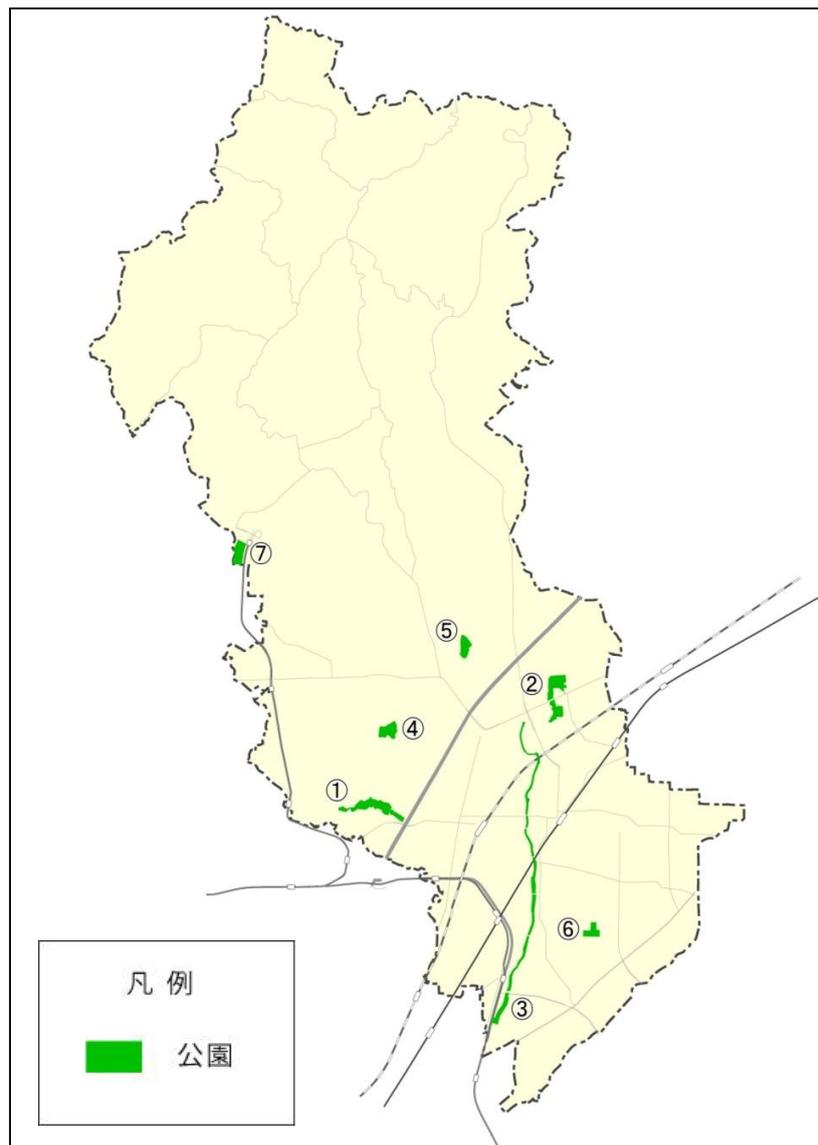


図 2.2.7 都市公園の立地状況

2.2.5 路外駐車場

市内には、府営駐車場が1箇所、市営駐車場が8箇所、民間駐車場が8箇所立地しています。

No.	名称	管理者	備考
①	茨木市双葉町駐車場	茨木市	
②	阪急茨木西口駐車場	茨木市	
③	茨木市阪急茨木東口駐車場	茨木市	
④	阪急茨木北口駐車場	茨木市	
⑤	茨木市中央公園駐車場	茨木市	
⑥	市役所駐車場	茨木市	
⑦	総持寺駅南駐車場	茨木市	
⑧	JR駅前ビル駐車場	茨木市	
⑨	大阪府地下駐車場	大阪府	
⑩	駅南駐車場	民間	
⑪	イオン新茨木店第1駐車場	民間	
⑫	イオン新茨木店第3駐車場	民間	
⑬	イオン新茨木店屋上駐車場	民間	
⑭	イオン新茨木店西駐車場	民間	
⑮	マイカル茨木駐車場	民間	
⑯	BS モータープール	民間	
⑰	タイムズ彩都西駅前	民間	

出典：茨木市

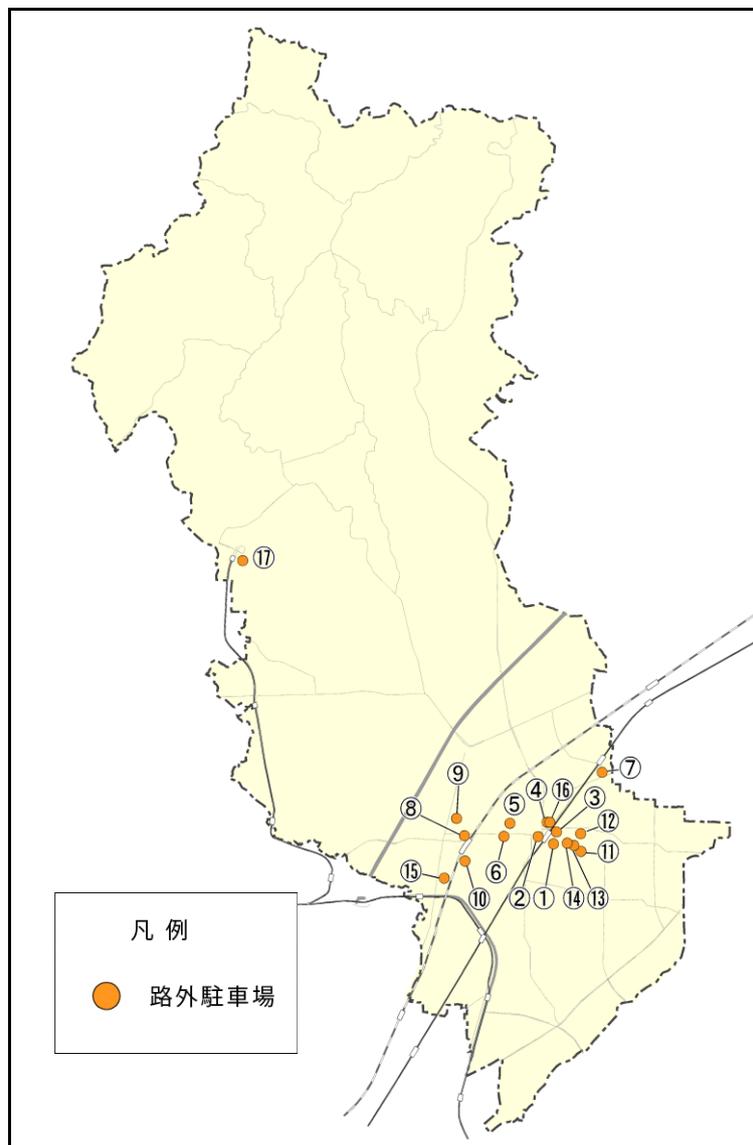


図 2.2.8 路外駐車場の位置

2.3 茨木市のバリアフリーの課題

2.3.1 市のバリアフリーの課題抽出

本基本構想の策定にあたっては、高齢者、障害者等の当事者をはじめ市民の意見を幅広く取り入れていくことが重要です。市民一人ひとりの違いや状況をふまえた詳細なニーズを把握し、それらの意見を反映するため、市のバリアフリーの課題抽出にあたり、アンケート調査とヒアリング調査を実施しました。

(1) アンケート調査

市民の移動全般のバリアフリーに対する意識やニーズを把握することを目的に、平成26年9月下旬から10月上旬頃に市民を対象としたアンケート調査を実施しました。

調査方法は、無作為抽出者による郵送配布・郵送回収するとともに、高齢者、障害者、子育て世代等を対象に、団体を通じた配布・郵送回収を行いました。

表 2.3.1 アンケートの実施状況

属性	配布部数	回収部数	回収率	集計対象者数
一般（無作為抽出）	800	281	35%	127
妊産婦・幼児連れ	180	104	58%	104
高齢者	35	16	46%	170
肢体不自由者	25	18	72%	18
聴覚障害者	25	23	92%	23
知的・精神障害者	25	24	96%	24
視覚障害者	25	13	52%	13
合計	1,115	479	43%	479

注）一般回収部数 281 のうち、年齢が 60 歳以上の 154 名は「高齢者」として分析を実施した

(2) ヒアリング調査

アンケート調査では、十分に把握できないバリアに対する意見を把握するため、障害種別ごとにヒアリング調査を実施し、移動時に感じるバリアについての意見をいただきました。

表 2.3.2 ヒアリング調査実施状況

障害種別	参加人数	実施日
視覚障害者	4人	平成26年10月15日
聴覚障害者	8人	
肢体不自由者	8人	
知的障害者	6人	
精神障害者	7人	平成26年12月10日



ヒアリング風景

* アンケート調査結果、ヒアリング調査結果は、茨木市バリアフリー基本構想 添付資料に記載予定

2.3.2 駅の課題

市内の駅舎については、トイレ等の施設のさらなる充実と、案内のわかりやすさといったサービス向上が求められています。

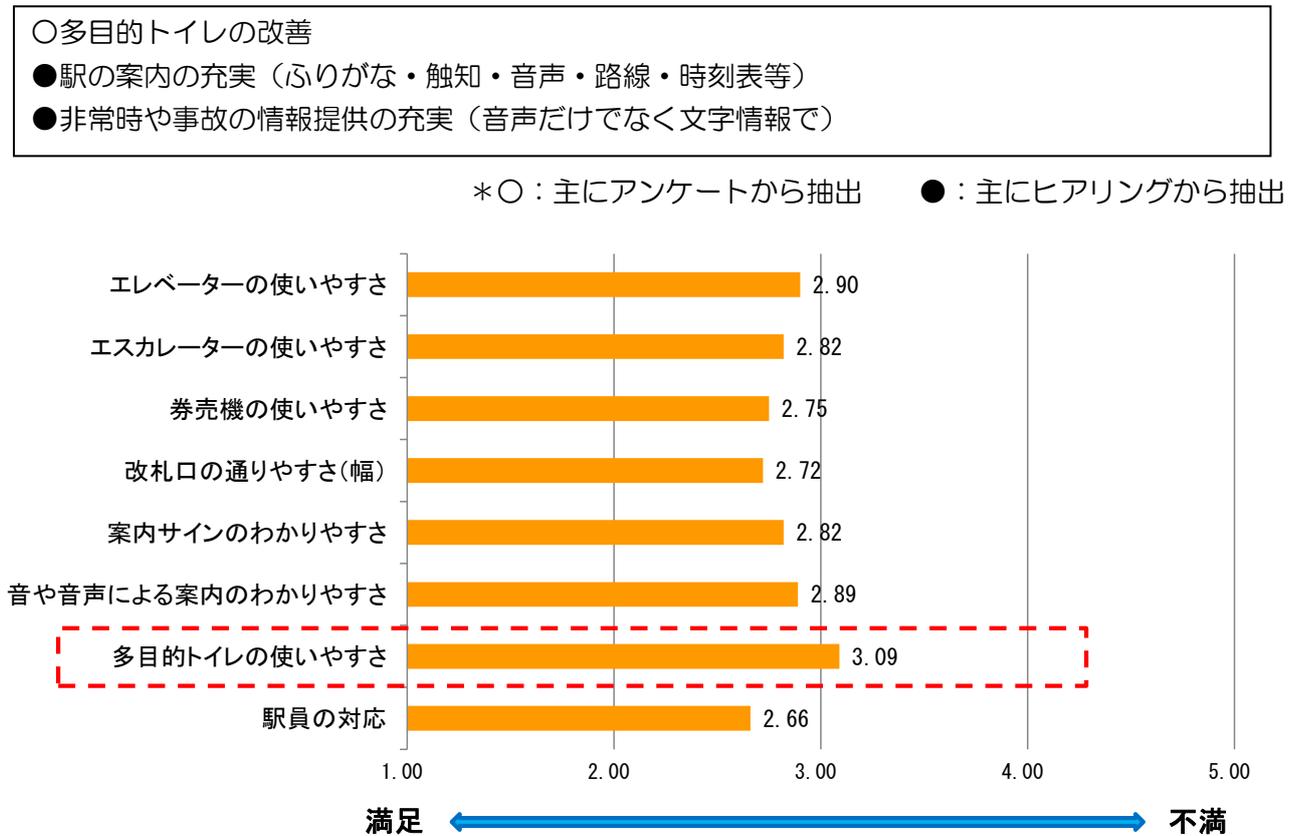


図 2.3.1 駅施設別のバリアの満足度（アンケート調査）

【課題の補足事項】

■トイレ

- ・特に車いす利用者や子育て世代にとって、駅舎の多目的トイレが重要な役割を果たしていることから、トイレが利用しやすい場所に設置され、常に清潔であることが求められています。
- ・車いす利用者、トイレ利用時に介助を必要とする人からは、一定の広さがある、扉の開閉がしやすい、洗浄ボタンが押しやすい、手すりが利用しやすいといった、細やかな配慮が求められています。介助用ベッドの設置要望もあります。
- ・視覚障害者にとって、トイレの位置、便器等のトイレの場所を音声・点字・触知図等で示すことが求められています。
- ・男性用、女性用の区別を視覚障害者や知的障害者、外国人も含め、わかりやすく示すことが必要です。
- ・子育て世代にとって、おむつ交換用ベッドやベビーチェアの設定等が求められています。
- ・内部障害者からはオストメイトの設置が求められています。

■駅の案内

- ・視覚障害者からは、点字・触知・音声等による案内の充実が求められています。色弱者からは、カラーユニバーサルデザインの考え方を踏襲してほしいという要望もあります。
- ・知的障害者からは、ピクトグラムで表現することやふりがなを併記してほしいという意見があります。

■非常時や事故の情報提供

- ・非常時や事故発生時は、音声で情報提供される場合が多く、聴覚障害者が情報を十分に把握できず不安を覚えることが多いという意見があります。

2.3.3 道路（歩道）の課題

道路（歩道）については、全ての項目でバリアの満足度が低い結果でした。歩道を移動するときにはバリアを感じるという意見が最も多く寄せられており、歩行空間のバリアフリー化が求められています。

- 歩道の未設置区間
- 幅員の狭い歩道（介助者と並んで通行できるように）
- 歩道の段差（特に、車いす、ベビーカー）
- 歩道の勾配（波打ち歩道など）
- 歩道の凸凹
- 自転車との交錯や放置自転車
- わかりやすい案内サイン（看板）
 - 歩道上の障害物（電柱・車止め等）
 - 点字ブロックの設置
 - 休憩できるベンチの設置

*○：主にアンケートから抽出 ●：主にヒアリングから抽出

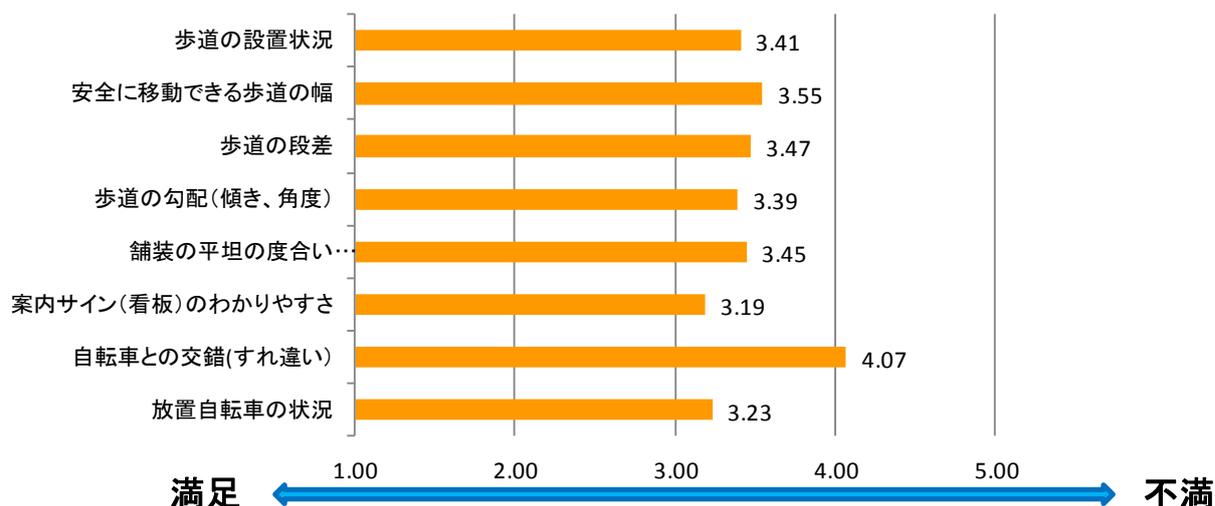


図 2.3.2 施設別のバリアの状況（アンケート調査）

【課題の補足事項】

- 走行する自転車が怖いという意見が、高齢者を中心に多数ありました。また、聴覚障害者はベルの音が聞き取れない場合があるため、後方から接近する自転車を認識しにくく、怖いと感じるときがあります。
- 視覚障害者より点字ブロックを設置してほしいという意見や幅員が狭い歩道等では、車いす・ベビーカーの移動時、点字ブロックにより振動を感じるという意見がありました。また、点字ブロックは、弱視者も利用しているため、歩道と区別が付きやすい黄色が良いという意見がありました。
- 視覚障害者は、車両や自転車の進入防止を目的に歩道上に設置されたポールが視認しにくく、衝突の危険があるという意見が多数ありました。
- 車いす利用者やベビーカー利用者にとって、歩道の段差がバリアとなり、歩道の利用ができず、迂回が必要な場合があります。但し、視覚障害者は、車道と歩道を区別するには一定の段差が必要という意見があります。
- 高齢者や精神障害者は、途中で休憩できるベンチ等の設置要望がありました。

2.3.4 信号機・横断歩道の課題

西駅前交差点付近の改良等、個別箇所への音響信号の設置や横断歩道の設置に対する意見がありました。

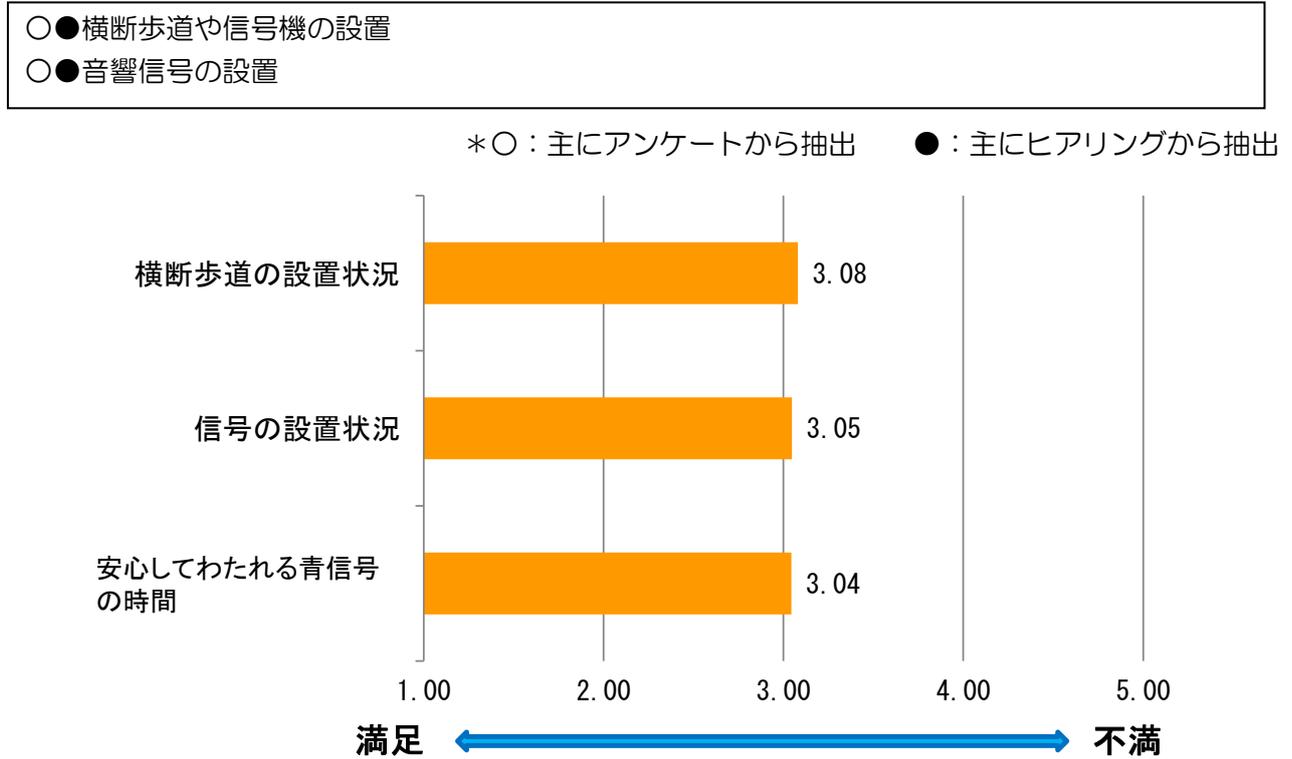


図 2.3.3 横断歩道・信号のバリアの満足度（アンケート調査）



【課題の補足事項】

- ・視覚障害者は、安全に横断するための音響信号の設置を要望しています。
- ・高齢者、車いす利用者にとっては、階段しか設置されていない横断歩道橋は利用できないため、改善を要望する意見がありました。

2.3.5 建築物の課題

公共施設の駐車場から施設への移動のしやすさの不満が高い状況でした。公共施設のなかでも、障害者の利用が多い施設の改善要望がありました。また、施設スタッフや職員の充実（手話や障害者への理解）が求められています。

さらに、公共施設だけでなく、商業施設等も含めた建築物のバリアフリー化が課題となっています。

- 駐車場から施設への移動のしやすさの確保
- 誰もが使いやすく快適なトイレの充実
- 公共施設だけでなく商業施設等も含めたバリアフリー化の推進（例：民間の店舗の入口などのバリアフリー化）
- 施設職員やスタッフの対応の充実

*○：主にアンケートから抽出 ●：主にヒアリングから抽出

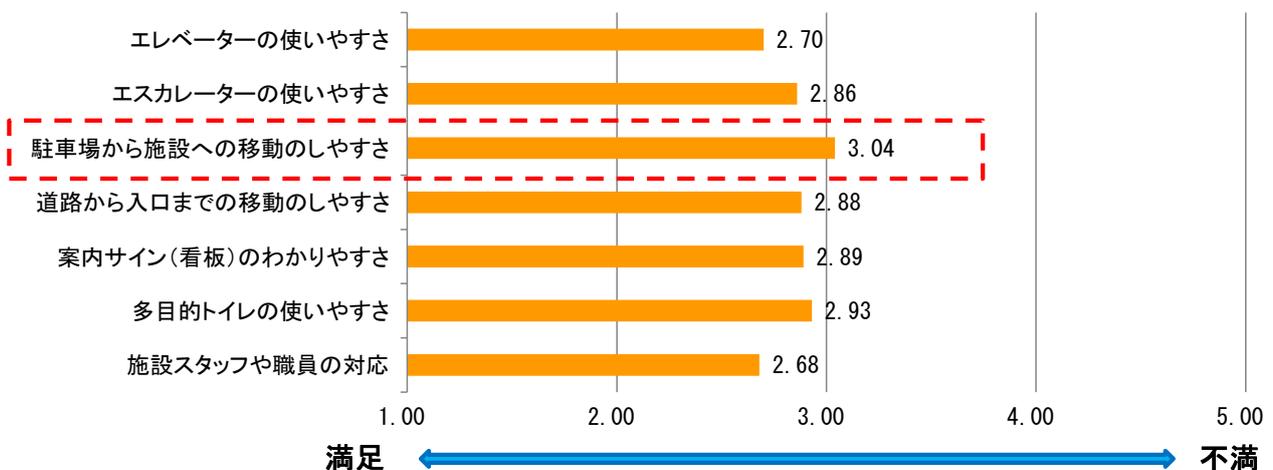


図 2.3.4 公共施設のバリアの満足度（アンケート調査）

【課題の補足事項】

- ・車いす利用者等は、移動に自家用車を利用することが多く、駐車場から施設へのアクセス性の向上を求める意見がありました。
- ・公共施設や一定規模以上の民間施設だけでなく、全ての店舗等でバリアフリー化を進めてほしいという意見がありました。
- ・聴覚障害者や知的・精神障害者等は、コミュニケーションが困難な場合もあり、施設の職員やスタッフの接遇スキルの向上を求める意見が多数ありました。

2.3.6 バスの課題

バス停や歩道からバスへの乗降のしやすさや、バス停の改善が求められています。また、バス路線や時刻表といった、情報提供の充実や乗務員の対応改善も求められています。

- バス停や歩道からバスへの乗降のしやすさの向上やバス停の改善
- 路線や時刻表の案内のわかりやすさ
- 乗務員の対応やサービスの向上（障害者への理解・ノンステップバスの利用促進 等）

*○：主にアンケートから抽出 ●：主にヒアリングから抽出

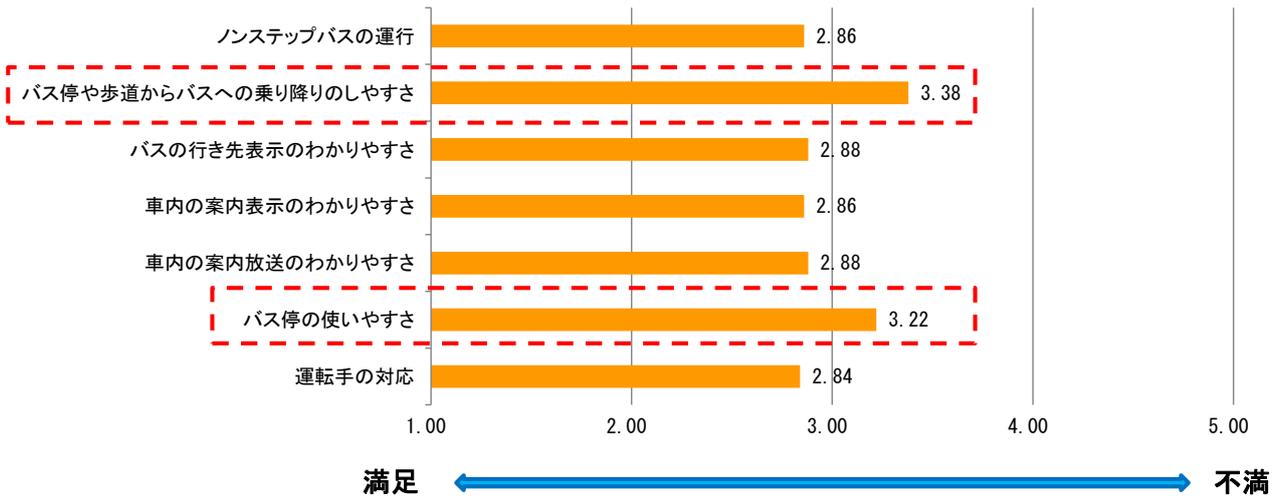


図 2.3.5 バスのバリアの満足度（アンケート調査）

【課題の補足事項】

- 車いす利用者からは、ノンステップバス利用時の乗務員の対応が十分ではないという意見がありました。
- 聴覚障害者からは、バス車内での案内を音声だけでなく、文字でも情報提供してほしいという意見がありました。

2.3.7 駅前広場の課題

特に利用者の多い、JR 茨木駅、阪急茨木市駅の駅前広場について、障害者等から改善要望が多数出されました。

- JR 茨木駅西：バスロータリーのバリアフリー化
- 阪急茨木市駅：円滑なバスへの乗降
障害となるポール（自転車止め）（特に、車いす・視覚障害者等）
- 駅周辺に多くみられる放置自転車

*○：主にアンケートから抽出 ●：主にヒアリングから抽出



バスターミナルへの移動手段が階段
しかなく不便（JR 茨木駅（西））



バス降り場をタクシーが塞いでいる
（阪急茨木市駅）



通り抜け通路の車止めが車椅子の通行
を阻害（阪急茨木市駅）

【課題の補足事項】

- JR 茨木駅西のバスロータリーは、横断歩道が無く歩道橋しかないことから車いすでは利用できない、また高齢者等からはバス乗降場まで移動が困難と意見がありました。
- 阪急茨木市駅では、視覚障害者にとってバリアとなっている、また車いす利用者は自転車止めのポール幅が狭く通行しにくいといった意見がありました。
- 視覚障害者は、駅周辺の放置自転車に接触する、白杖がひっかかるといった危険や、点字ブロックの上に駐輪された自転車により点字ブロックが利用できないといった意見もありました。

2.3.8 心のバリアフリーの課題

(1) 自転車対策

- スピードを出して走行する自転車
- 移動時の障害となる放置自転車

(2) 理解の促進・マナー向上

- 障害への理解
- 危険な歩きタバコ（車いす・ベビーカー等）
- 市民も含めた勉強会の開催等による意識の向上

(3) 教育

- 障害者への対応の仕方の周知（学校教育等）
- バリアフリーの教育の推進
- バリアフリーの調査結果のホームページ等での情報提供

*○：主にアンケートから抽出 ●：主にヒアリングから抽出

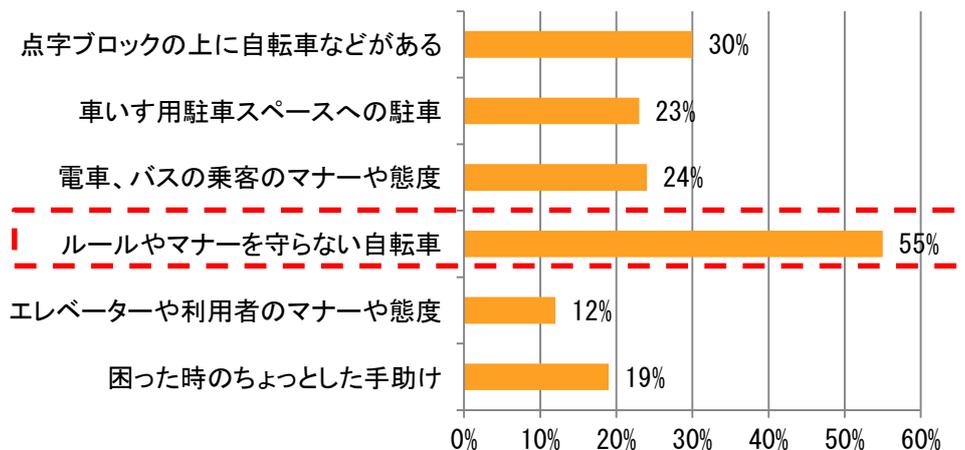


図 2.3.6 外出時に市民の理解が足りないと感じる事項（アンケート調査）

【課題の補足事項】

- ・走行する自転車が怖いという意見が、高齢者を中心に多数ありました。聴覚障害者は、ベルの音が聞き取れない場合があるため、後方から接近する自転車が認識しにくく、怖いと感じる時があります。
- ・視覚障害者は、駅周辺の放置自転車に接触する、白杖がひっかかるといった危険や、点字ブロックの上に駐輪された自転車により、点字ブロックが利用できないといった意見もありました。
- ・障害者からは、バリアの解消だけでなく、障害に対する理解やマナー向上を要望する意見が多数ありました。

2.3.9 その他の課題

(1) 駐車場

- 一般利用者の障害者用駐車スペース利用のマナー向上
- 駅や施設周辺の障害者用駐車スペースの充実

(2) 福祉タクシー等

- 移動困難者に対する移動支援のあり方について検討（例：福祉タクシー・福祉有償運送等）

(3) 案内・誘導

- わかりやすい案内の充実（ふりがな・触知・音声・ピクトグラム等）
- 緊急時や災害時の情報提供の充実

*○：主にアンケートから抽出 ●：主にヒアリングから抽出

【課題の補足事項】

- ・車いす利用者や高齢者等は、移動に自家用車を利用することが多く、駐車場の充実や、福祉タクシー等の移動手段の充実を求める意見がありました。
- ・視覚障害者からは、点字・触知・音声等による案内の充実が求められています。色弱者からは、カラーユニバーサルデザインの考え方を踏襲してほしいという要望もあります。
- ・知的障害者からは、ピクトグラムで表現することやふりがなを併記してほしいという意見があります。
- ・非常時や事故発生時は、音声で情報提供される場合が多く、聴覚障害者が情報を十分に把握できず不安を覚えることが多いという意見があります。

第3章 茨木市バリアフリー基本方針

3.1 基本理念

市民からは、バリアフリー整備を進めるだけでなく、心のバリアフリーの推進の重要性も数多く指摘されました。

そのため、行政、事業者、市民との協働のもと、ハード整備だけでなく、心のバリアフリーの取組も併せて進めていきながら、「いつでもだれもが、バリアをかんじず、らくらく（楽々）移動できる きもちのやさしいまち いばらき」をめざします。

い つでもだれもが
バ リアをかんじず
ら かく（楽々）移動できる
きもちのやさしいまち いばらき

3.2 バリアフリー推進にあたってのポイント

バリアフリー整備を推進するにあたって、カタチ・こころ・しくみの3つのポイントを考慮していきます。

3.2.1 施設のバリアフリー化（カタチ）

誰もが、安全・安心・快適で自立した社会生活をおくり、まちの魅力が高まるバリアフリー化を推進する必要があります。バリアフリー法の趣旨に則り、移動に関わる駅、道路（歩道）、建築物、公園等についての整備を、重点的かつ一体的に行っていきます。

3.2.2 心のバリアフリー化（こころ）

誰もがバリアフリーについての理解を深め、互いに助け合う心配りのあるまちを実現するため啓発、教育、人的支援等の取り組みを重点的に行っていきます。

3.2.3 市民等との協働による推進（しくみ）

バリアフリーを進めるにあたっては、市民・事業者・行政等が互いに連携しながら、協働の取り組みのもと推進していきます。



3.3 整備の方針

3.3.1 カタチ ～施設のバリアフリー化～

施設のバリアフリー化にあたっては、以下の基準等に準拠するものとします。

【バリアフリー法】

公共交通移動等円滑化基準、建築物移動等円滑化誘導基準、道路移動等円滑化基準、都市公園移動等円滑化基準、路外駐車場移動等円滑化基準、

【大阪府福祉のまちづくり条例】・【茨木市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める条例】・【茨木市高齢者、障害者等の移動等の円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する基準を定める条例】等

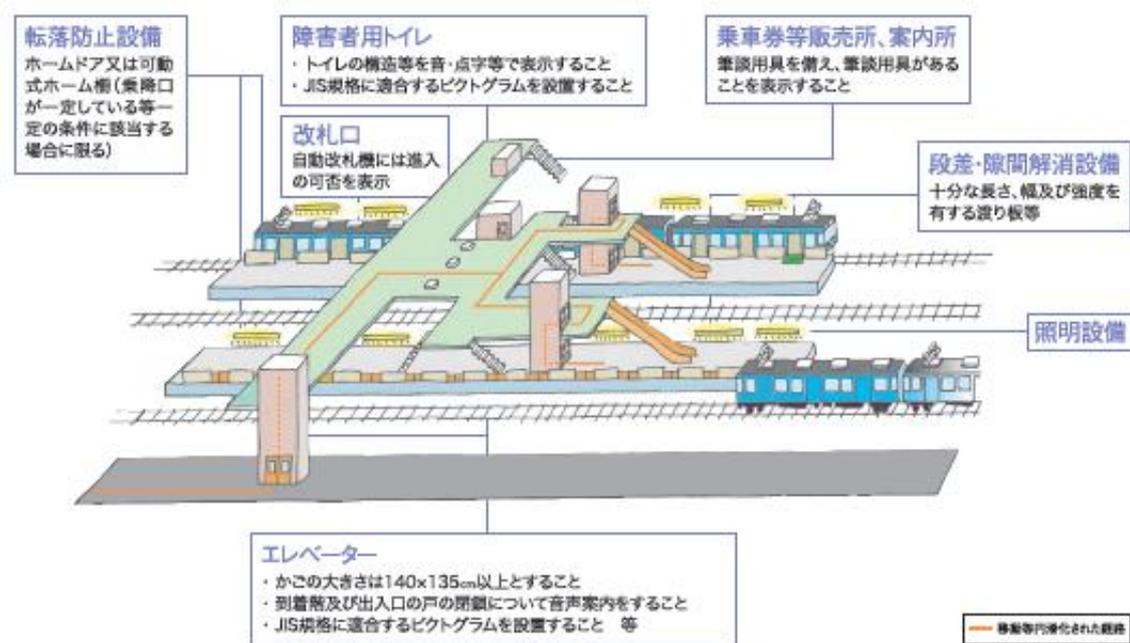
カタチ ～施設のバリア フリー化～

施設等において、年齢、性別、障害の有無にかかわらず、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの考え方に基づいた施設の整備を進めます。

(1) 駅

公共交通移動等円滑化基準等に基づき、駅の出入口からプラットフォームへ通ずる経路は原則としてエレベーターやスロープにより高低差を解消し、視覚障害者誘導用ブロックや、転落防止設備、障害者用トイレ、改札口、乗車券等券売所・案内所など主要な設備のバリアフリー化をめざします。

出典)「バリアフリー新法の解説(国土交通省・警察庁・総務省)」パンフレット



バリアフリーな駅のイメージ

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・市内の駅舎については、トイレ等の施設のさらなる充実と、案内のわかりやすさといったサービス向上が求められています。

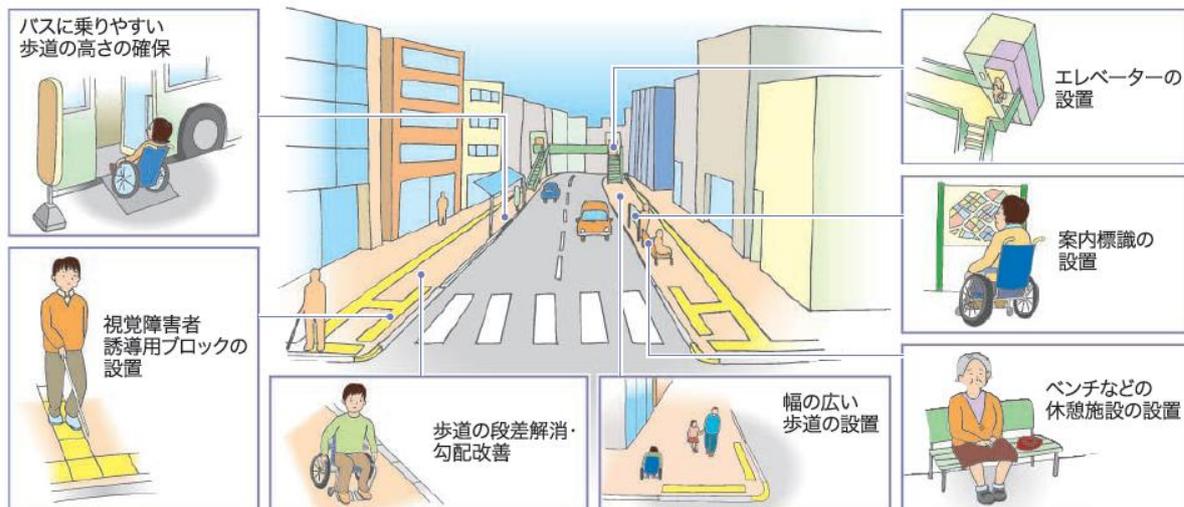
【整備の方針】

- ・トイレ設備の充実
- ・移動円滑化された経路の改善

(2) 道路（歩道）

道路移動等円滑化基準等に基づき、幅の広い歩道の設置、歩道の段差解消・勾配改善、視覚障害者誘導用ブロックの設置、案内標識の設置、エレベーターの設置、バスに乗りやすい歩道の高さの確保、ベンチなどの休憩施設の設置などをめざします。

出典)「バリアフリー新法の解説（国土交通省・警察庁・総務省）」パンフレット



バリアフリーな歩道のイメージ

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・ 道路（歩道）については、全ての項目でバリアの満足度が低い結果でした。歩道を移動するときにバリアを感じるという意見が最も多く寄せられており、歩行空間のバリアフリー化が求められています。

【整備の方針】

- ・ デコボコや段差のある歩道の改善
- ・ 歩きやすさや排水性を考慮した路面舗装への改善
- ・ 舗装不良箇所の改善
- ・ ポールや電柱等の見直し
- ・ 歩行者と自転車の分離（安全対策）の検討
- ・ 視覚障害者誘導用ブロックの新設、改善
- ・ 幅員に余裕のある箇所への休憩場所の設置の検討

(3) 信号機・交差点

市内の主要な経路であり、要望が高く地元との調整が可能な交差点については、音響信号の設置を検討してきます。

【参考】

JR 茨木駅西口前の横断歩道に「高齢者・視覚障害者用 LED 付き音響装置」が府内で最初に導入されています。



【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・ 交差点付近の改良等、個別箇所の音響信号の設置や横断歩道設置に対する意見がありました。

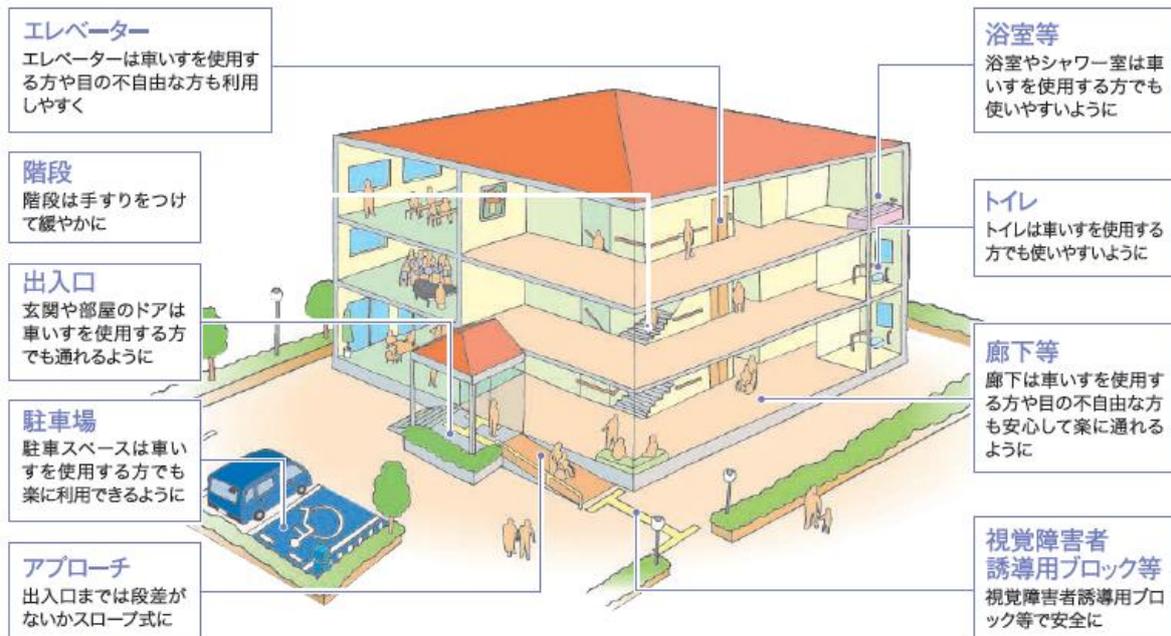
【整備の方針】

- ・ 安全に横断できる交差点への改良
- ・ 地域の合意にもとづく音響信号の設置

(4) 建築物

大阪府内において、基準適合義務の対象となる建築物を新築・増築・用途変更等をする場合、用途・規模に応じ、バリアフリー法及び大阪府福祉のまちづくり条例で定める基準（移動等円滑化基準）に適合させる必要があります。なお、大阪府福祉のまちづくり条例は、建築物に関して、バリアフリー法よりも対象用途の追加・規模の引下げ・基準の付加を行ったものであり、大阪府福祉のまちづくり条例の適合を目指していきます。

出典)「バリアフリー新法の解説(国土交通省・警察庁・総務省)」パンフレット



バリアフリーな建築物のイメージ

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

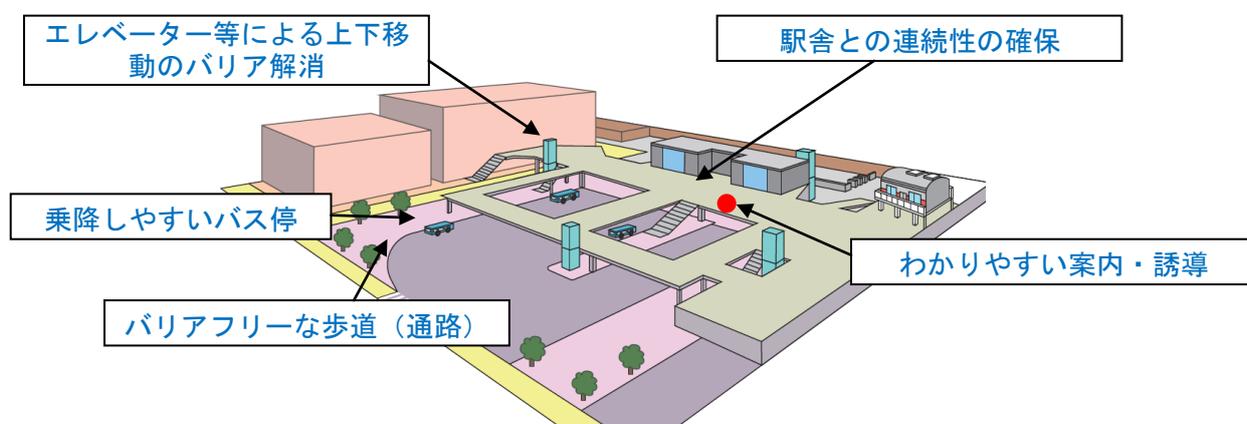
- ・ 公共施設の駐車場から施設への移動のしやすさの不満が高い状況でした。公共施設のなかでも、障害者の利用が多い施設の改善要望がありました。また、公共施設だけでなく、商業施設等も含めた建築物のバリアフリー化が課題となっています。

【整備の方針】

- ・ トイレやエレベーター等の設備の利便性向上
- ・ 駐車場や歩道と出入口部の連続性の確保
- ・ 民間施設も含めた建築物のバリアフリー化の促進
- ・ 子育て世代も外出しやすい環境の整備

(5) バス（バスターミナル）

移動等円滑化基準等に基づき、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備等のバリアフリー化をめざします。



バリアフリーなバスターミナルのイメージ

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・ バス停や歩道からバスへの乗降のしやすさや、バス停の改善が求められています。また、バス路線や時刻表といった、情報提供のわかりやすさが求められています。
- ・ JR 茨木駅や阪急茨木市駅など、バスターミナルのバリアが指摘されています。

【整備の方針】

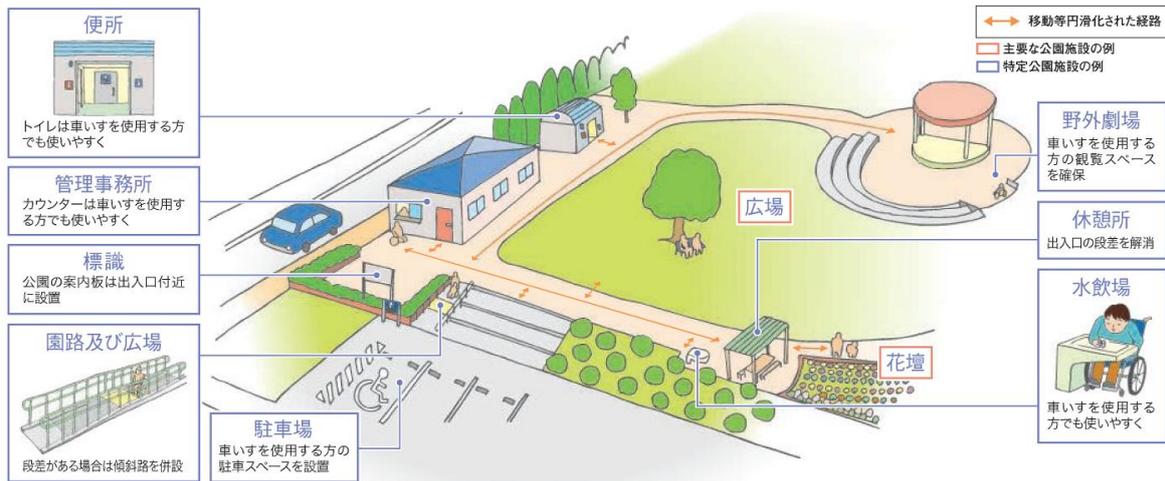
- ・ バスターミナルにおけるバリアのない経路の確保
- ・ 利用しやすいバス停への改善
- ・ ノンステップバスの導入促進
- ・ 駅とバスの乗り継ぎのしやすさの向上
- ・ わかりやすい情報、案内方策の検討

(6) 公園

都市公園において特定公園施設※の新設・増設・改築を行う際は、都市公園移動等円滑化基準に適合してきます。また、既設の特定公園施設も、基準に適合するよう努めていきます。

【※特定公園施設】都市公園の出入口・駐車場と特定公園施設及び主要な公園施設との間の経路を構成する園路及び広場／屋根付広場／休憩所／野外劇場／野外音楽堂／駐車場／便所／水飲場／手洗場／管理事務所／掲示板／標識

出典)「バリアフリー新法の解説(国土交通省・警察庁・総務省)」パンフレット



バリアフリーな公園のイメージ

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・市内の都市公園は憩いの場として利用されていますが、経路上のバリアやトイレの充実が必要な箇所があります。

【整備の方針】

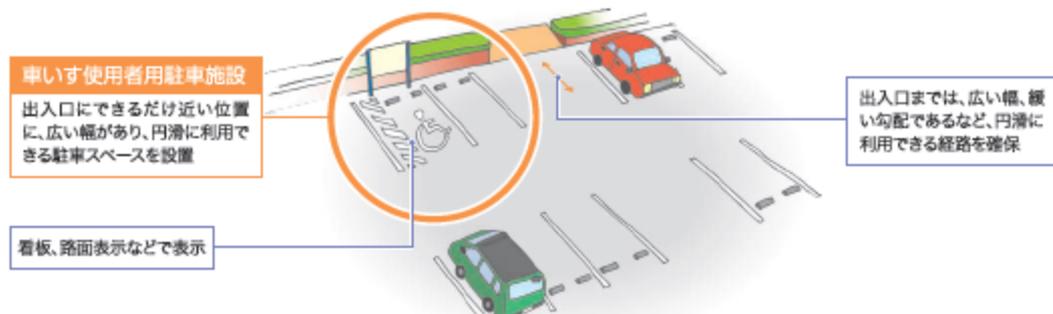
- ・経路(園路・広場)、トイレ、駐車場等のバリアフリー化

(7) その他(駐車場)

路外駐車場(特定路外駐車場※)は、移動等円滑化基準への適合を進めていきます。

【※特定路外駐車場】駐車のために供する部分が500m²以上、かつその利用に対して料金を徴収している路外駐車場のうち、道路付属物であるもの、公園施設であるもの、建築物であるもの、建築物に付随しているものを除いた駐車場

出典)「バリアフリー新法の解説(国土交通省・警察庁・総務省)」パンフレット



バリアフリーな駐車場のイメージ

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・ 駐車場のバリアフリー化の促進が求められています。

【整備の方針】

- ・ 障害者用駐車スペースの充実

3.3.2 こころ ～市民の心のバリアフリー化～

こころ ～市民の心のバ リアフリー化～

どんなにハード整備が進んでも、利用者の配慮の有無で、十分に活用されない事もあります。誰もが互いに尊重し、譲り合い、助け合う心を育て、バリアフリーのまちづくりをめざします。

(1) 市民の理解の促進やマナー向上

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・ 走行する自転車、障害者への理解不足や差別、歩行時のマナー向上に対する課題が多く指摘されました。

【取り組みの方針】

- ・ 市民への啓発活動（障害者に対する理解等）
- ・ 市民の理解を深めるための勉強会等の開催
- ・ 自転車施策と連携した自転車マナーの向上（放置自転車・走行マナー）
- ・ バリアフリー教育の推進（学校教育でのバリアフリー学習メニューの導入等）

(2) 職員やスタッフ等の対応の充実

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・ 駅、バス、各施設の職員やスタッフの障害者への対応の充実が求められています。

【取り組みの方針】

- ・ 職員、スタッフの対応の充実（手話・筆談・障害者への理解等）
- ・ 接遇技術の向上

3.3.3 しくみ ～市民等との協働による推進～



バリアフリーの取り組みを、市民・行政・事業者で連携して、継続的に進めていくためのしくみづくりの構築をめざします。

(1) 案内・情報提供の充実

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・ まちの中や施設内における、誰もがわかりやすい案内・情報提供の充実が求められています。

【取り組みの方針】

- ・ すべての人にわかりやすいサイン（ひらがな・外国語併記等）の整備の検討
- ・ 点字、音声、文字案内の充実や、移動支援のための環境づくり等、障害者等に配慮した案内の検討
- ・ ホームページ等を利用したバリアフリーに関連した情報提供
- ・ 緊急時、災害時の情報提供方策の検討

(2) しくみづくりに向けた取組

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

- ・ 現在、バリアフリーに協働で継続的に取り組むしくみがありません。

【取り組みの方針】

- ・ 基本構想策定後もスパイラルアップに取り組む組織の構築
- ・ 市民の意見を整備に反映するしくみの検討
- ・ 市民・事業者の自主的・積極的なバリアフリーの取り組みの支援

3.3.4 重点整備地区の選定

移動円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、都市機能の増進を図る上で、有効かつ適切であると認められる地区を重点整備地区として、本基本構想に基づき、事業を実施していきます。

(1) バリアフリー法の基本方針に定められている要件

国の基本方針によると、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上である鉄道駅については、平成32年度までに、原則として、全てについてエレベーター又はスロープを設置することをはじめとした段差解消等の移動円滑化を実施することとしています。

市内に立地する9駅のうち、モノレール豊川駅をのぞく、8駅（JR 茨木駅・阪急総持寺、茨木市、南茨木駅・モノレール宇野辺駅、南茨木駅、沢良宜駅、彩都西駅、阪大病院前駅）が、該当します。

また、バリアフリー法では、重点整備地区の要件を以下のように示しています。

要件1：生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われている地区

原則として生活関連施設のうち、特定旅客施設又は特別特定建築物（官公庁施設、福祉施設等）に該当するものが概ね3以上あることが必要。また、それらの施設が徒歩圏内に集積している地区としており、徒歩圏内の目安としては、広さ約4km²以内。

要件2：生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区

高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性のほか、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化事業が特に必要な地区であることが必要。

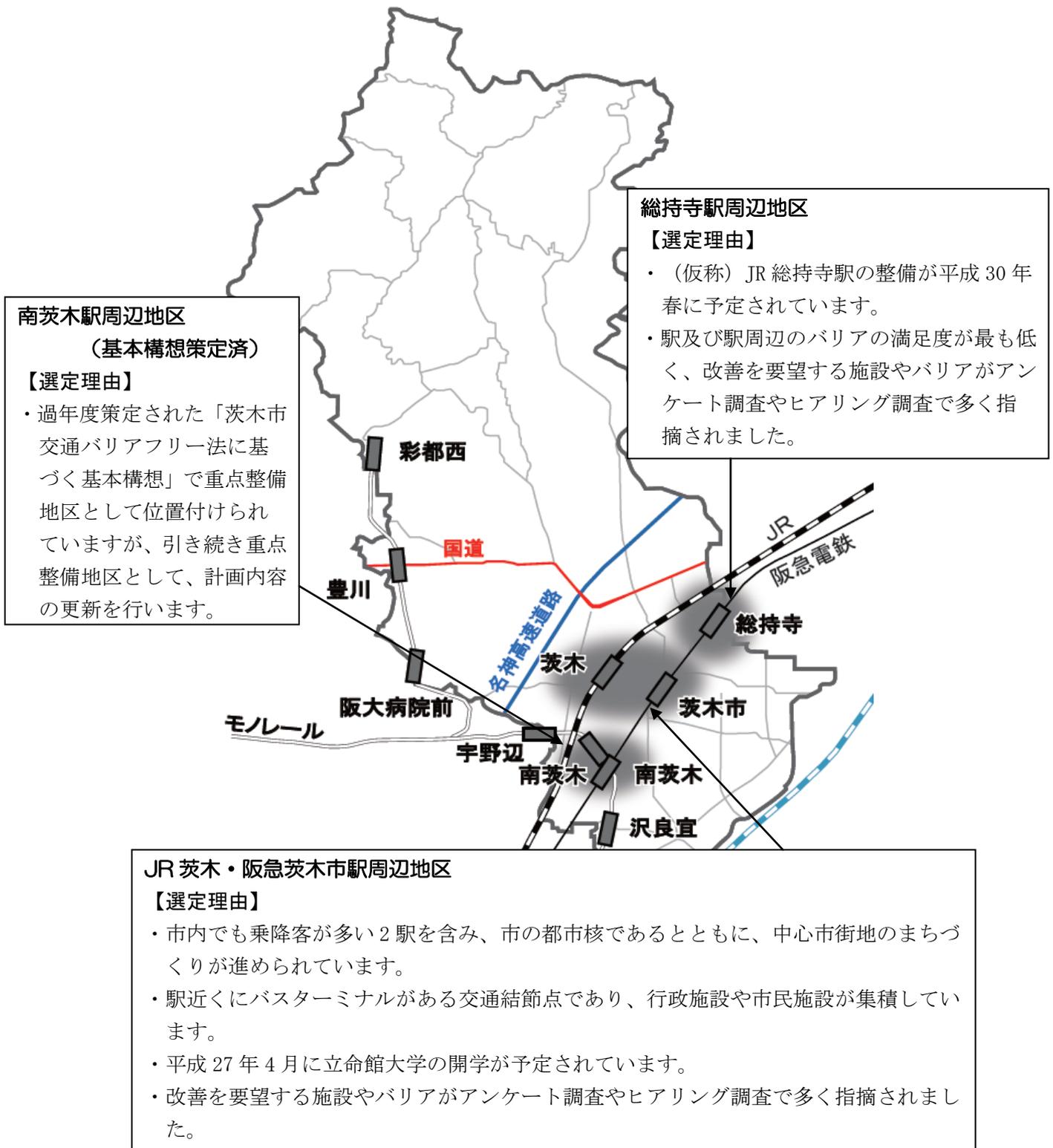
要件3：バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区

都市機能として、高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等が掲げられている。各種バリアフリー化事業の重点的な実施が、このような様々な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切であると認められる地区であることが求められている。

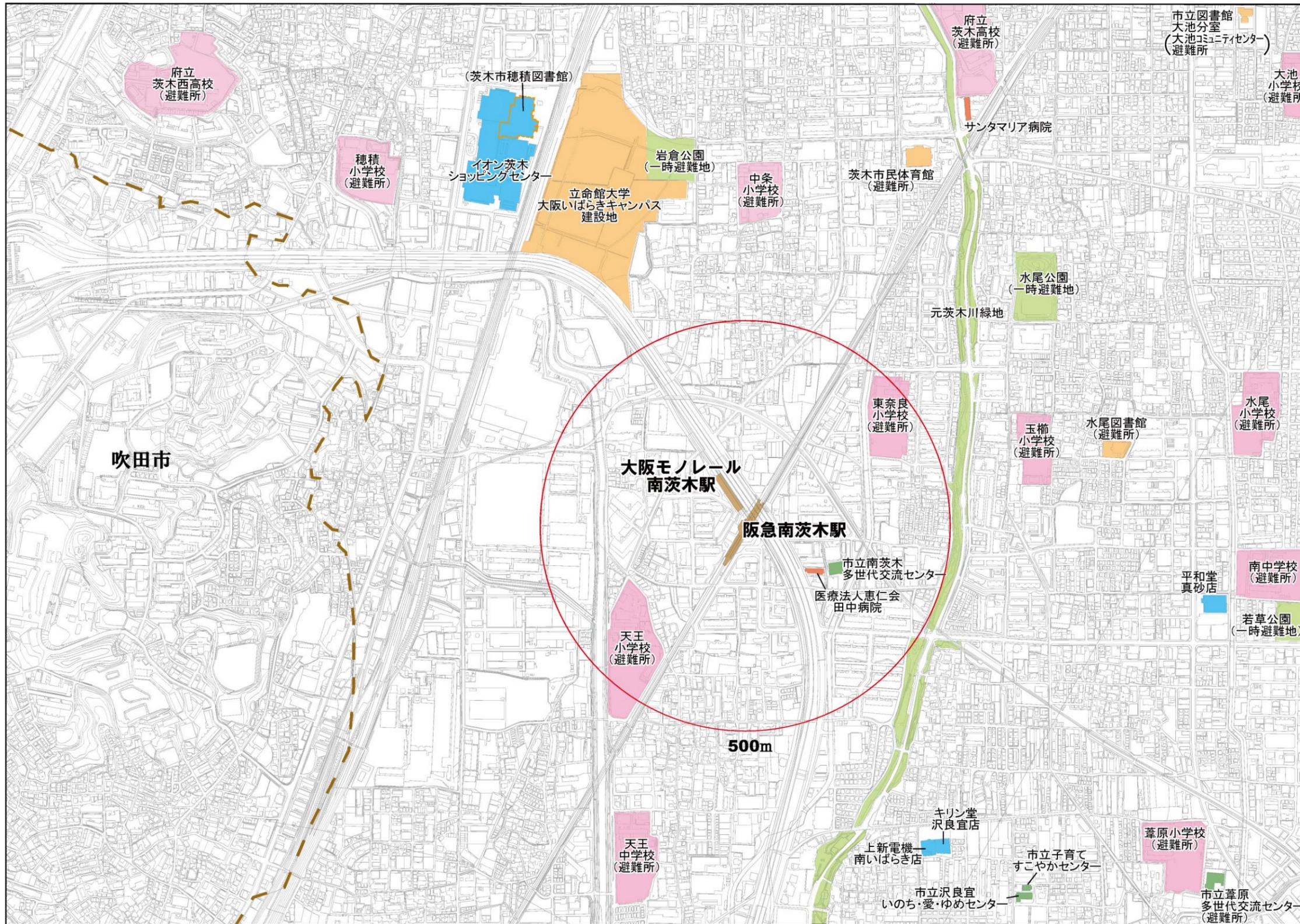
(2) 重点整備地区の設定

茨木市において優先的にバリアフリー化を図るべき重点整備地区を、バリアフリー法や市のまちづくり、市民ニーズ等の状況をふまえ、「南茨木駅周辺地区」・「JR 茨木・阪急茨木市駅周辺地区」、
「総持寺駅周辺地区」の3地区に定めます。

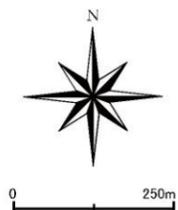
なお、重点整備地区以外の地域についても、必要となる安全対策やソフト施策について適宜検討・実施します。



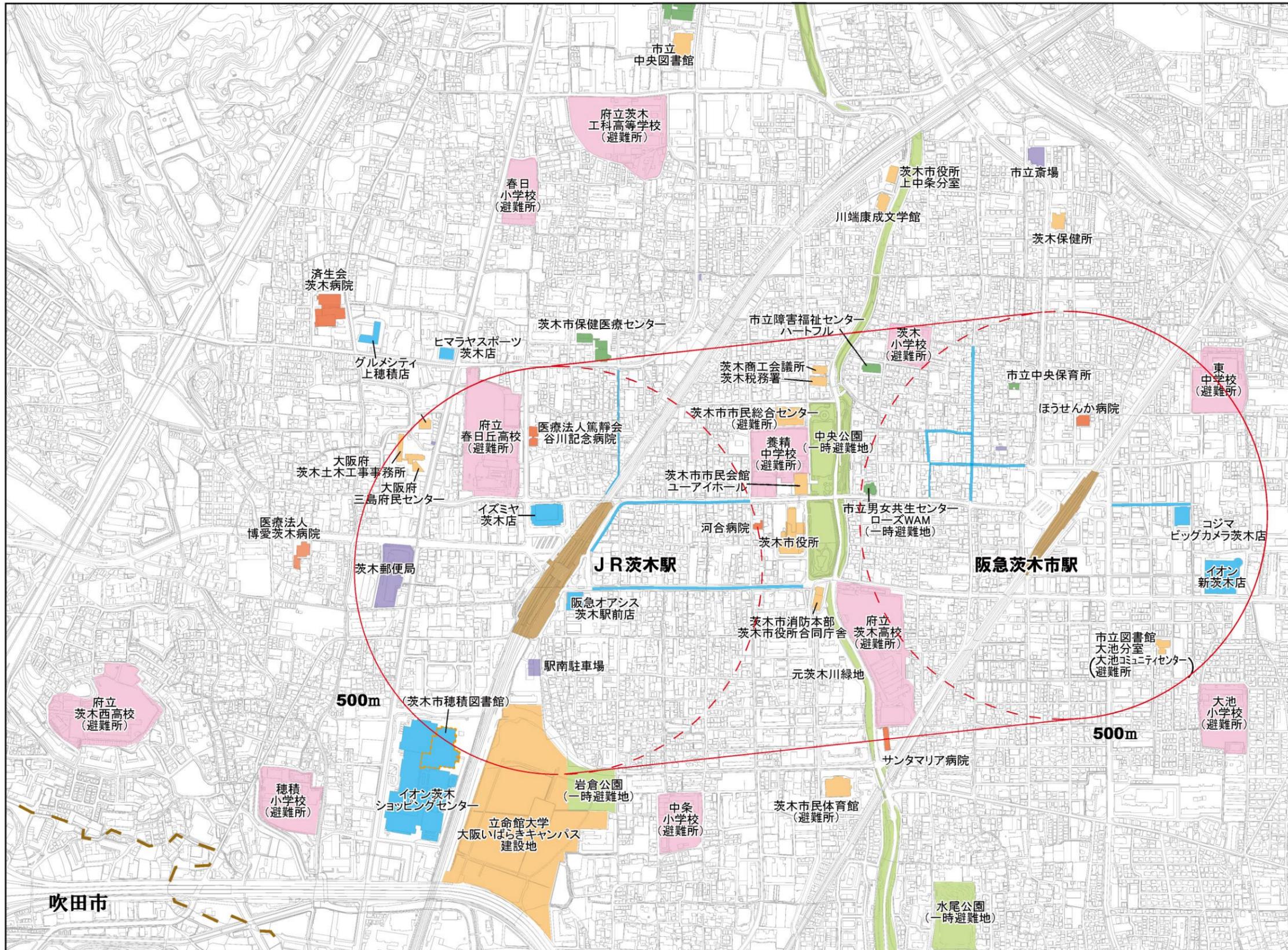
南茨木駅周辺地区



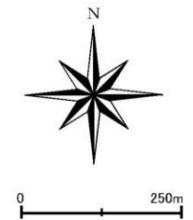
- 駅
- 公共施設
- 公園
- 福祉・介護施設
- 商業施設
- 病院
- 避難所等
- その他



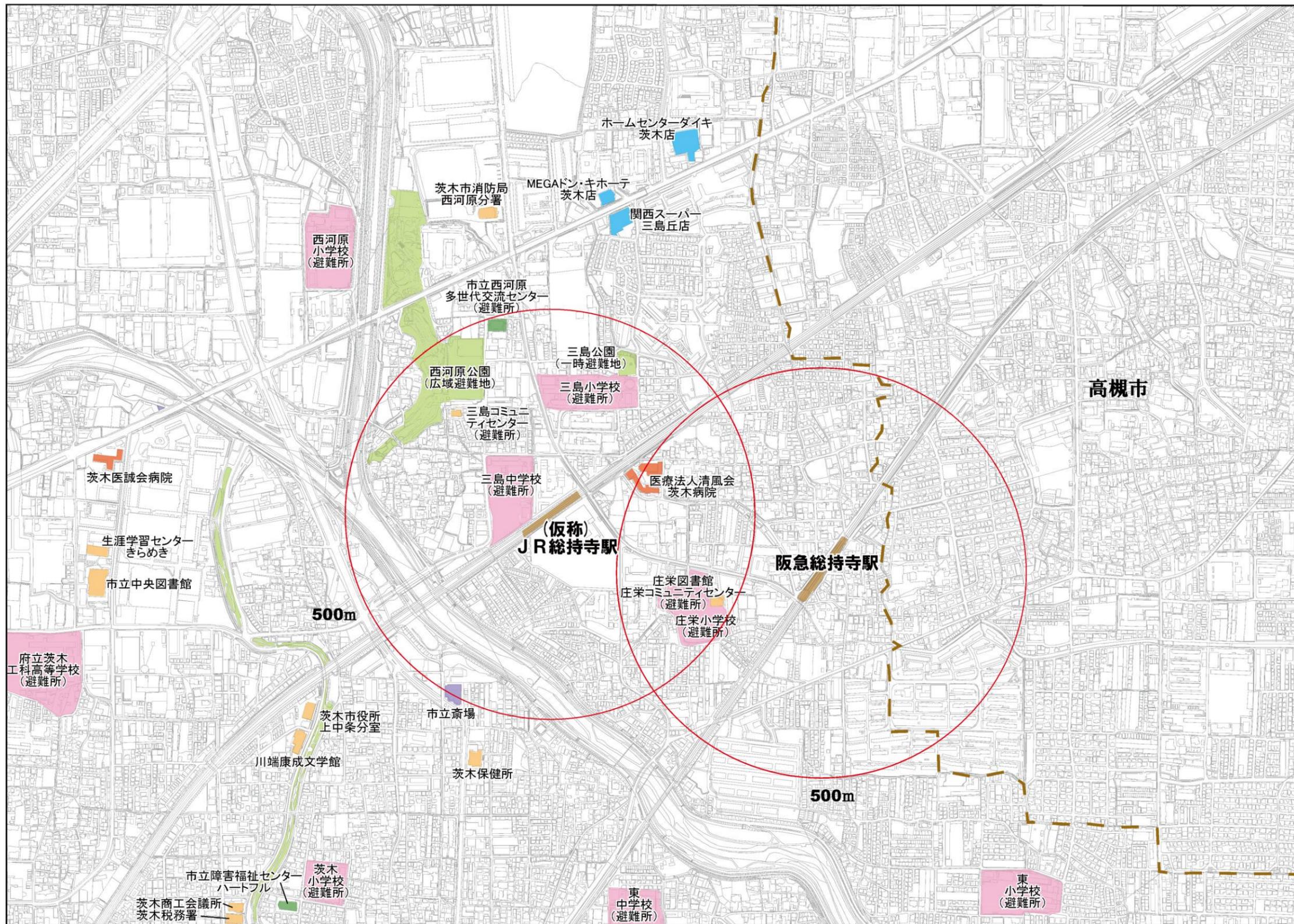
JR 茨木・阪急茨木市駅周辺地区



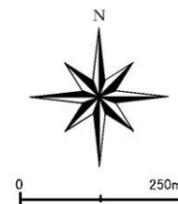
- 駅
- 公共施設
- 公園
- 福祉・介護施設
- 商業施設
- 病院
- 避難所等
- その他



総持寺駅周辺地区



- 駅
- 公共施設
- 公園
- 福祉・介護施設
- 商業施設
- 病院
- 避難所等
- その他



*用語説明

オストメイト

人工肛門や人工膀胱保有者の方を指します。オストメイトの方は、病気などによって、臓器に機能障害を負い、腹部に便や尿を体外に出すために腹部に設けた人工の排泄口を造設しており、従来型のトイレでは排せつ行為等において支障が生じます。そのため、排せつ物の処理や寝具の交換・装着などをしやすい機能を備えたオストメイト対応トイレの整備が進んでいます。

カラーユニバーサルデザイン

多様な色覚を持つさまざまな人に配慮して、なるべく全ての情報が正確に伝わるように、色の選定や配色を工夫したデザインの事です。

視覚障害者誘導用ブロック（しかくしょうがいしゃゆうどうようぶろっく）

もしくは、点字ブロック（てんじぶろっく）

視覚障害者が足裏の触覚で認識できるよう、突起を表面につけたもので、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されているブロックで、以下の2種類に大別される。

- ・誘導ブロック（線状ブロック）：進行方向を示すブロック。線が並んだ形状をしている
- ・警告ブロック（点状ブロック）：危険箇所や誘導対象施設等の位置を示すブロック。点が並んでいる形状をしている

触知図（しょくちず）

視覚障害者が触覚により空間認識を行うための地図。道路や建物などの地物を凹凸のある線や網目模様で、注記を点字により表現している。

生活関連経路（せいかつかんれんけいろ）

バリアフリー法では、「生活関連施設相互間の経路」と定義されており、基本構想で選定された生活関連経路のバリアフリー整備を進めていくこととなります。

生活関連施設（せいかつかんれんしせつ）

高齢者、障害者等が日常生活または、社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設（バリアフリー法第2条第1項第21号イ）。

多目的トイレ（たもくてきといれ）

車いす利用者が利用できる広さや手すりなどに加えて、オストメイト対応の設備、おむつ替えシート、ベビーチェアなどを備えることで、車いす利用者だけでなく、高齢者、内部障害者、子ども連れなどの多様な人が利用可能なトイレです。

点字ブロック（てんじぶろっく）

* 「視覚障害者誘導用ブロック」と同様

内部障害（ないぶしょうがい）

身体障害者福祉法では、心臓機能障害、腎臓機能障害、呼吸機能障害、膀胱・直腸機能障害、小腸機能障害、ヒト免疫不全ウイルスによる免疫機能障害、肝臓機能障害の7つを内部障害（内部機能障害）と規定しています。

ノンステップバス

床面を超低床構造として乗降ステップをなくし、高齢者や児童にも乗り降りが容易なバス。

バリアフリー

物理的な障壁のみならず、社会的、制度的、心理的なすべての障壁に対処するという考え方。

（バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱（H20.3.28 閣議決定））

ピクトグラム

一般に「絵文字」「絵単語」などと呼ばれ、文字で表現する代わりに、視覚的な図で表現することで、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てきた、何らかの情報や注意を示すために表示される視覚記号（サイン）の一つ。

福祉タクシー（ふくしたくしー）

道路運送法第3条に掲げる一般乗用旅客自動車運送事業を営む者であって、一般タクシー事業者が福祉自動車を使用して行う運送や、障害者等の運送に業務の範囲を限定した許可を受けたタクシー事業者が行う運送のこと。

福祉有償運送（ふくしゆうしょううんそう）

NPO法人や社会福祉法人などの非営利法人が、高齢者や障害者などの公共交通機関を使用して移動することが困難な人を対象に、通院、通所、レジャーなどを目的に有償で行う車による移送サービスのこと。道路運送法第78条第2項に規定される「自家用有償運送」の一類型。

ユニバーサルデザイン

施設や製品等については新しいバリアが生じないよう誰にとっても利用しやすくデザインするという考え方。（バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱（H20.3.28 閣議決定））