

# 茨木市のバリアフリー推進に向けて ～バリアフリー法に基づく 基本構想策定～

茨木市バリアフリー基本構想協議会

# 1. 基本構想策定の背景と目的

# 1.1 基本構想策定の背景

## (1) 「バリアフリー法」策定の背景

- 我が国の急速な高齢化の進展、障害者等が社会の様々な活動に参加する機会を確保することが求められていることから、移動または施設の利用に係る身体の負担を軽減し、利便性・安全性を向上させることが急務となっている社会的背景をうけ、バリアフリー法が施行されました。

急速な  
高齢化

高齢者、障害者等が様々な活  
動に参加する機会を確保

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律  
(バリアフリー法:平成18年12月施行)

高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置、一定の地区における旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置を講ずることにより、**高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的とする。**

# 1.1 基本構想策定の背景

## (2) 「バリアフリー法」の位置づけ

- より一体的・連続的な移動空間を形成し、総合的なバリアフリー施策の推進をめざしています。

### 交通バリアフリー法 (H12. 11)

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

旅客施設を中心とした生活圏の一部

### ハートビル法 (H6. 9)

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

建築物の施設ごとに独立して推進が図られており、連続したバリアフリー化が困難

## ユニバーサルデザイン政策大綱 (H17. 7)

一体的・連続的な移動空間形成のため、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえた法の一体化

## バリアフリー法の制定

「高齢者、障害者等の移動等円滑化の促進に関する法律」  
(ハートビル法と交通バリアフリー法の一体化)

# 1.1 バリアフリー法の概要

## (3) 拡充された事項

- 「バリアフリー法」では、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」に定められている内容に加え、新たな内容が盛り込まれています。

### 対象者の拡充

身体障害者に加えて、**知的・精神・発達障害など、全ての障害者**を対象としています。

### 対象施設の拡充

建築物・道路・交通機関に、**路外駐車場、都市公園、福祉タクシー**が追加されています。

### ソフト施策の充実

バリアフリーの持続的・段階的な発展をめざす**スパイラルアップ**や、国民一人ひとりの「**心のバリアフリー**」を促進します。

## 1.2 基本構想策定の目的

- 進展する高齢社会への対応、障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる生活環境整備を目指し、より一体的、重点的な移動等円滑化施策の推進を図る必要があります。

茨木市総合交通戦略（平成26年3月）

実施する交通施策

バリアフリー法  
（平成18年12月施行）

茨木市バリアフリー基本構想策定

見直し

交通バリアフリー法  
（平成12年11月施行）

交通バリアフリー法に基づく基本構想  
（平成15年2月）  
阪急南茨木駅周辺地区

ハートビル法  
（平成6年9月施行）

## 2. 茨木市の概況

## 2.1 地勢

### 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76.52km<sup>2</sup>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。

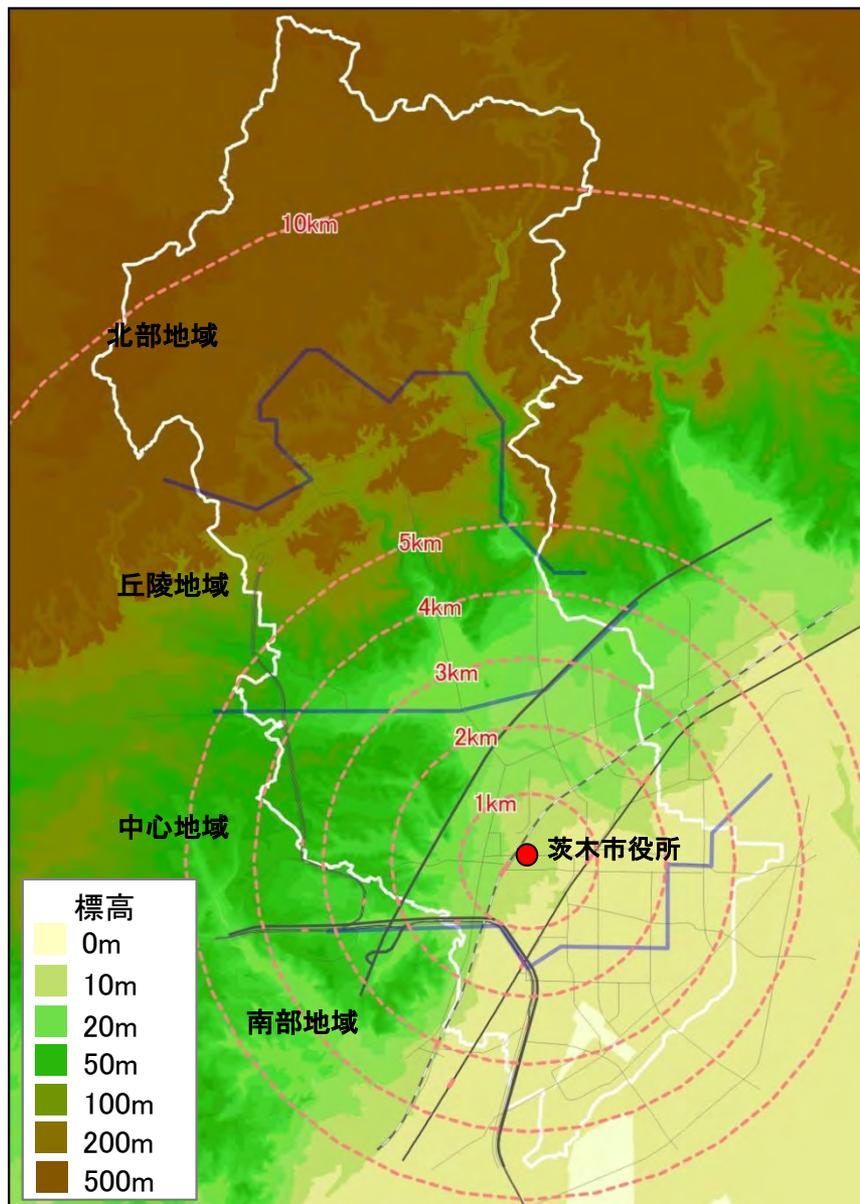


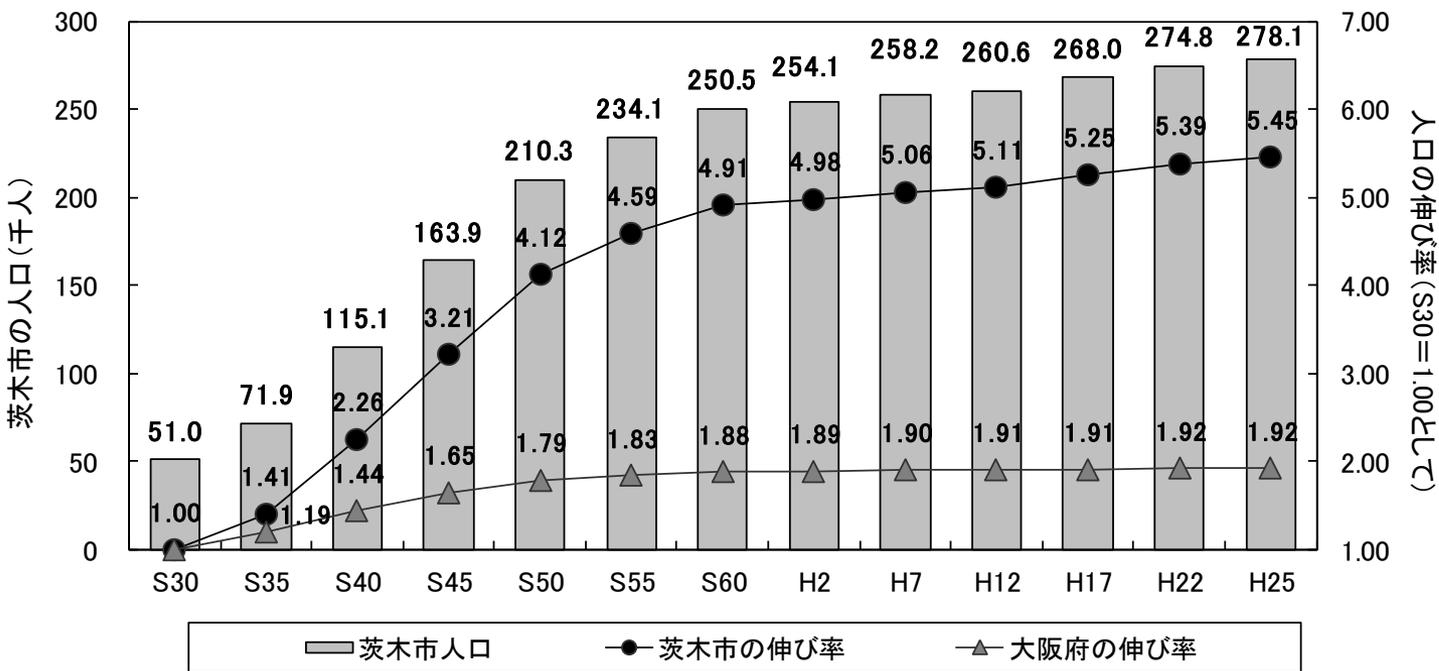
図. 市の地勢状況

※出典: 茨木市総合交通戦略

# 2.2 人口

## (1) 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。



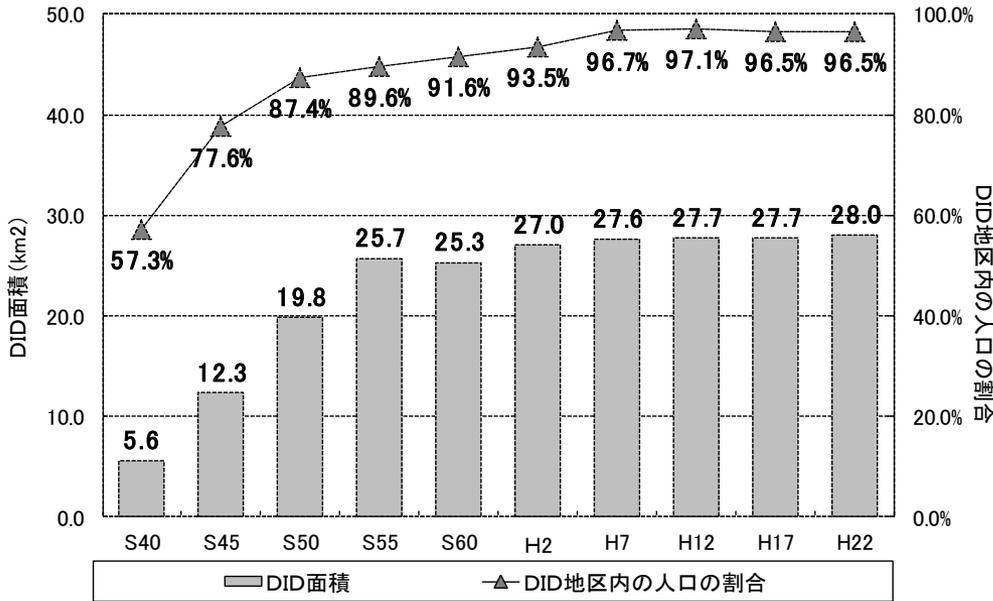
※各年10月1日現在  
出典：国勢調査（昭和30年～平成22年）、大阪府推計人口（平成25年）

図. 茨木市の人口推移

# 2.2 人口

## (2) DID地区における人口の推移

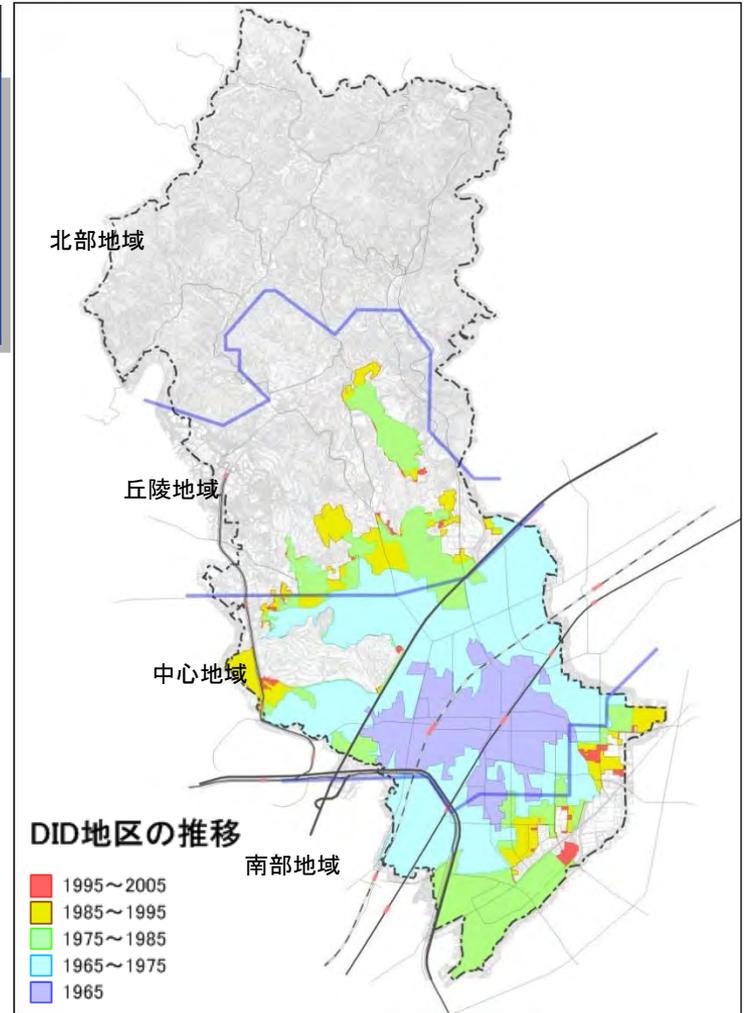
- 昭和40年から昭和55年にかけて市街地が拡大し、茨木市中心地域から南部地域の多くが、DID地区となっています。
- 平成22年は、茨木市民の約97%がDID地区内に居住しています。



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1km<sup>2</sup>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. DID面積と茨木市全人口に対するDID地区内人口の割合



※図面は、茨木市総合交通戦略による。

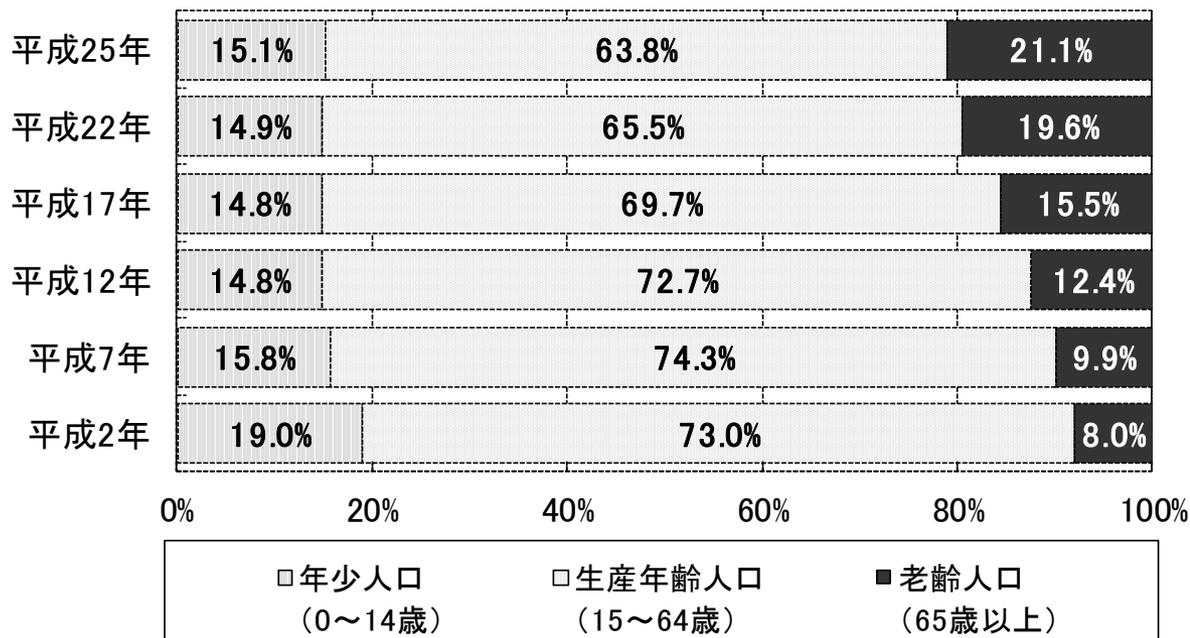
出典：国勢調査（平成22年）

図. DID地区内の推移

## 2.3 少子高齢化の状況

### 少子高齢化の状況

- 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）

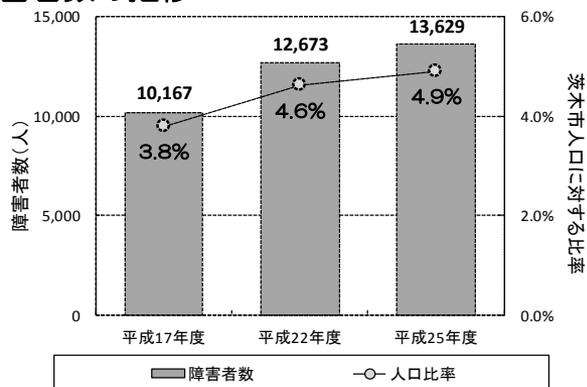
図. 茨木市の年齢階層別人口の推移

# 2.4 障害者数

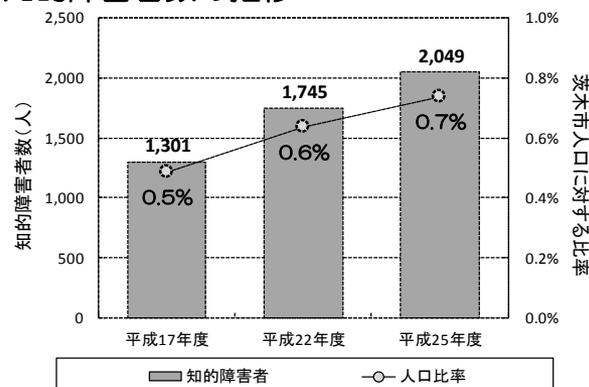
## 障害者数の状況

- 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。

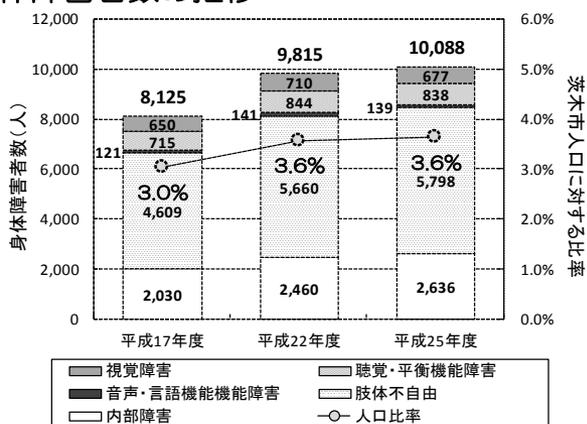
■ 障害者数の推移



■ 知的障害者数の推移



■ 身体障害者数の推移



■ 精神障害者数の推移

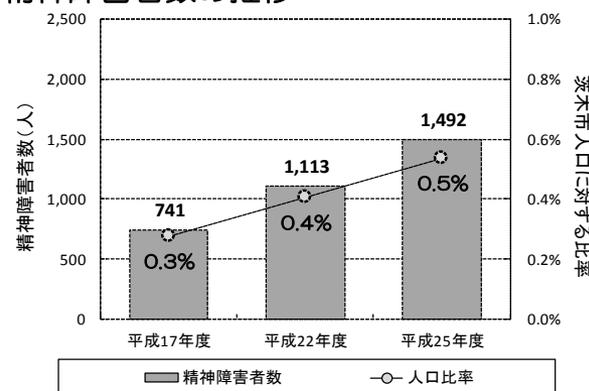


図. 茨木市の障害者数の推移

出典: 茨木市統計書

# 2.5 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。

【茨木市のまちの将来像】 住み続けたい元気なまち

【将来の交通体系づくりの基本理念】 地域特性を活かし、「住みやすい・移動しやすい」と実感できる交通体系づくり

【将来の交通体系づくりの基本方針】

1. 自動車に依存しない、人と環境にやさしく安全な交通環境の構築

2. 多様な都市活動を支え、利用しやすい交通環境の構築

3. まちの魅力を高める交通環境の構築

テーマ①市街地における公共交通の充実

施策1 バス路線の新設・再編等の検討

施策2 多様なタクシーサービス等の展開

テーマ②安全な歩行空間の確保

施策3 歩行空間のバリアフリー化

施策4 歩行者安全対策の推進

テーマ③安全で快適な自転車利用環境の創出

施策5 安全で快適な自転車利用空間の整備

施策6 レンタルサイクル等の利便性向上

テーマ④山間部における公共交通の確保

施策7 地域との協働による、利用しやすい公共交通の検討

テーマ⑤交通結節点の機能強化

施策8（仮称）JR総持寺駅の整備

施策9 駅前広場の整備

テーマ⑥公共交通利用環境の改善

施策10 バスの使いやすさとサービス向上に向けた整備（ハード面）

施策11 バスの使いやすさとサービス向上に向けた整備（ソフト面）

テーマ⑦自動車交通の円滑化

施策12 新名神高速道路（茨木北IC(仮称)）へのアクセス道路整備

施策13（都）茨木松ヶ本線、（都）西中条奈良線等の都市計画道路の整備

施策14 環状道路の整備検討

施策15 渋滞が発生する交差点での渋滞対策

施策16 送迎バス発着場の設置検討

テーマ⑧中心部での回遊性の高い空間の創出

施策17 歩行スペースの拡大、自転車と歩行者の分離を目的とした道路空間の再配分の検討

施策18 中心市街地の活力創出に向けたJR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化

テーマ⑨利用者マナー・意識の向上

施策19 モビリティ・マネジメントの推進

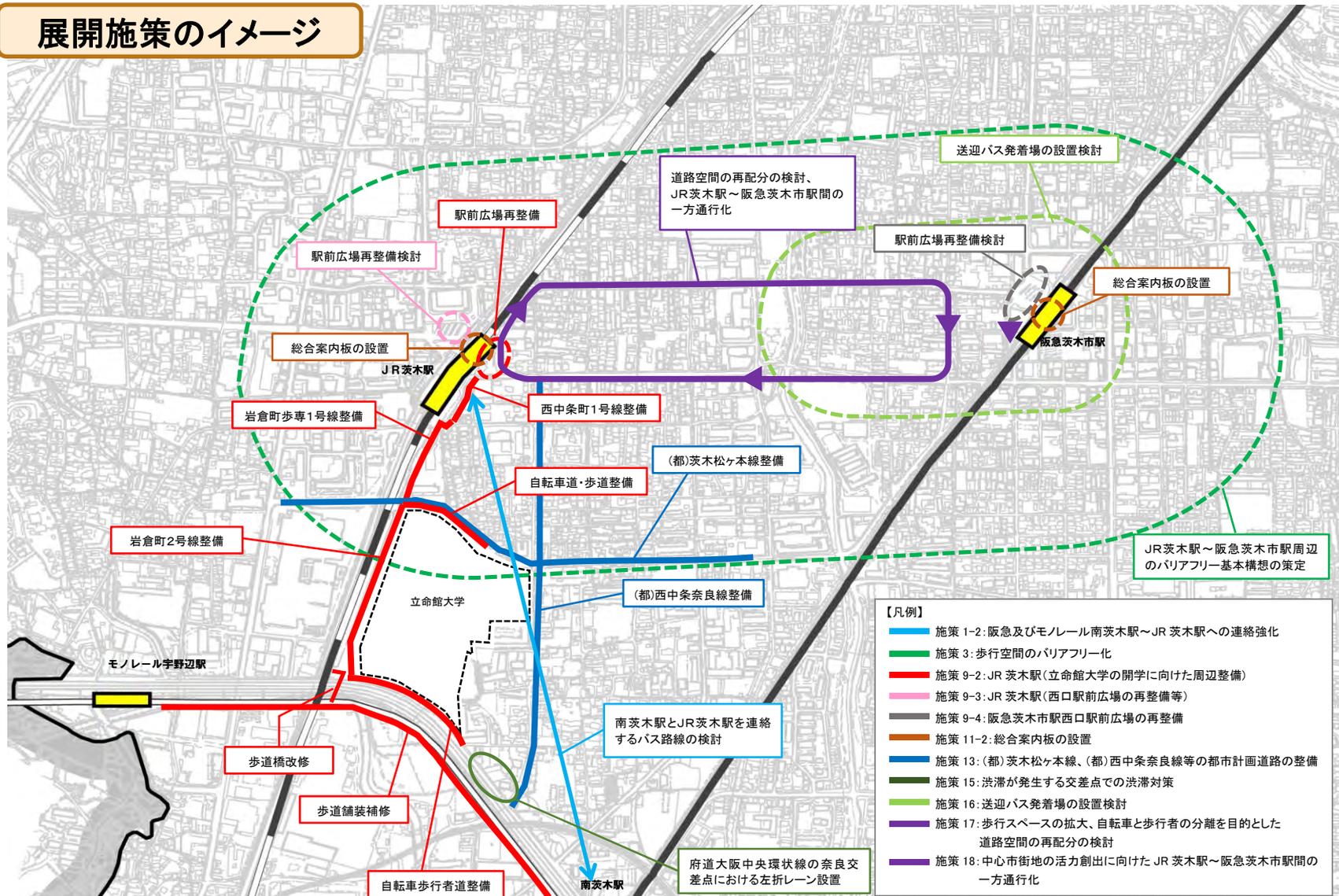
施策20 歩行者・自転車・自動車利用の交通ルール・マナーの啓発

【実施する交通施策】

# 2.5 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）

### 展開施策のイメージ



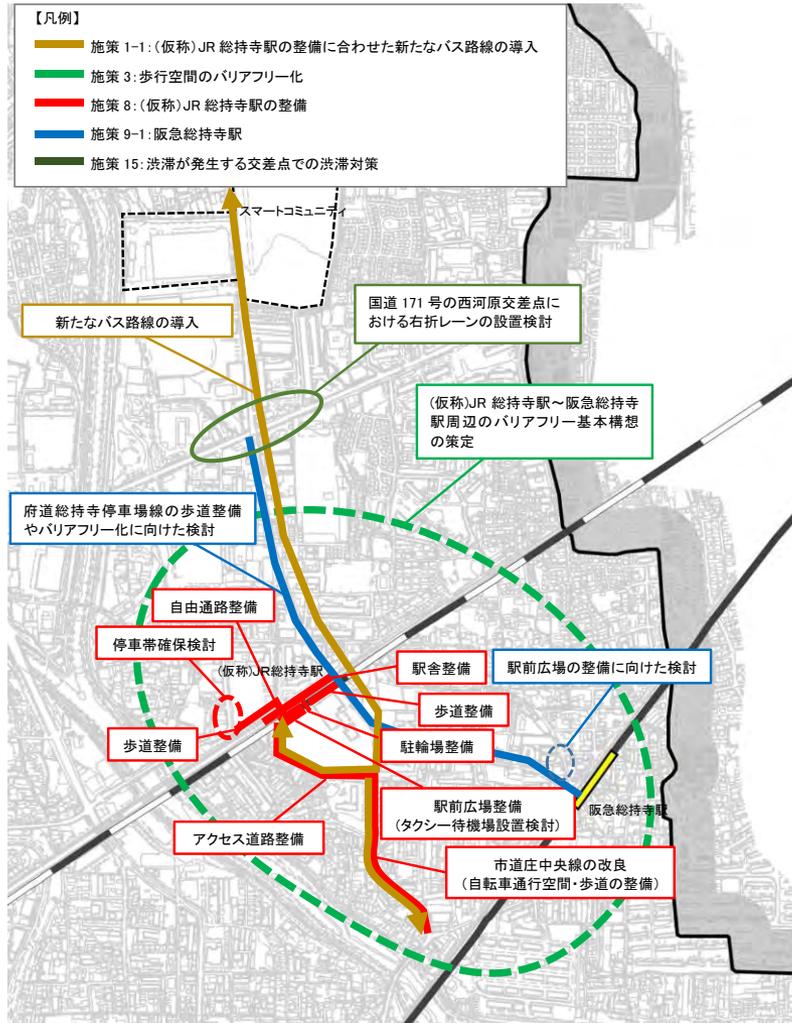
- 【凡例】
- 施策 1-2: 阪急及びモノレール南茨木駅～JR茨木駅への連絡強化
  - 施策 3: 歩行空間のバリアフリー化
  - 施策 9-2: JR茨木駅(立命館大学の開学に向けた周辺整備)
  - 施策 9-3: JR茨木駅(西口駅前広場の再整備等)
  - 施策 9-4: 阪急茨木市駅西口駅前広場の再整備
  - 施策 11-2: 総合案内板の設置
  - 施策 13: (都)茨木松ヶ本線、(都)西中条奈良線等の都市計画道路の整備
  - 施策 15: 渋滞が発生する交差点での渋滞対策
  - 施策 16: 送迎バス発着場の設置検討
  - 施策 17: 歩行スペースの拡大、自転車と歩行者の分離を目的とした道路空間の再配分の検討
  - 施策 18: 中心市街地の活力創出に向けたJR茨木駅～阪急茨木市駅間の一方通行化

[中心部]

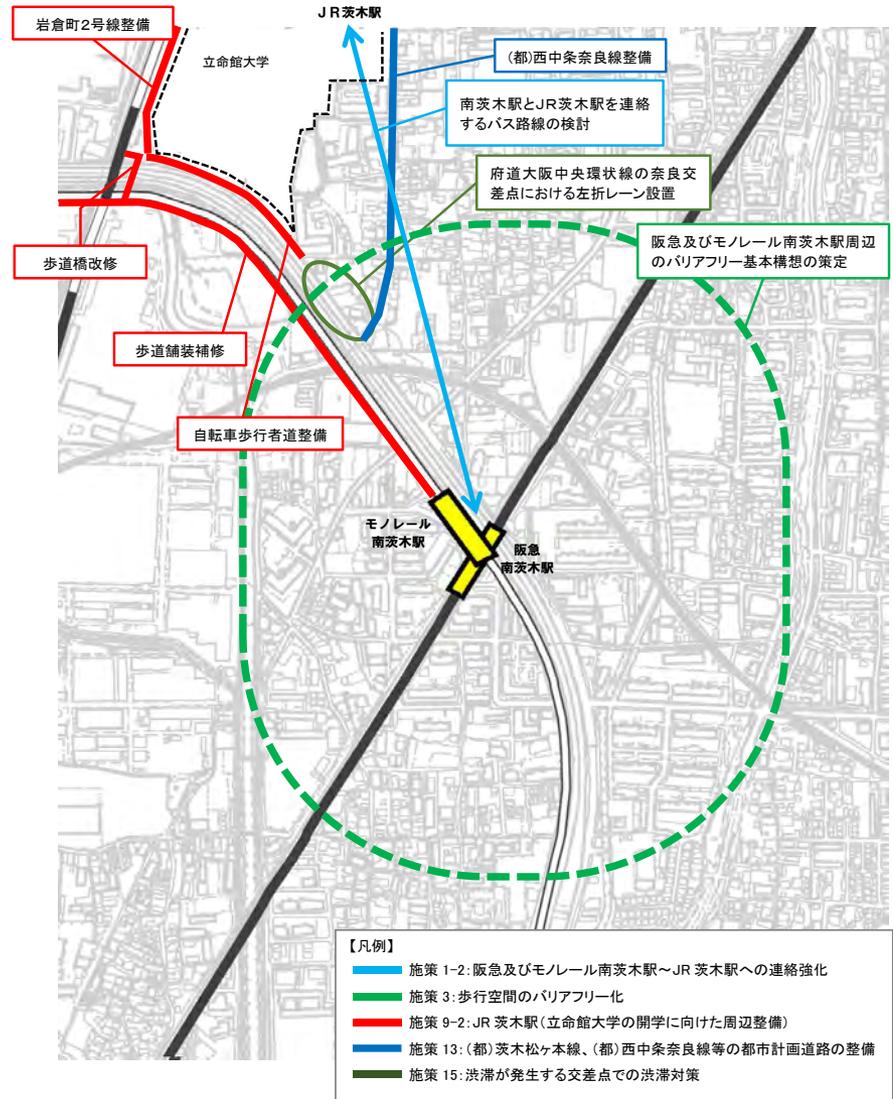
# 2.5 上位計画・関連計画

## 上位計画：茨木市総合交通戦略（平成26年3月策定）

### 展開施策のイメージ



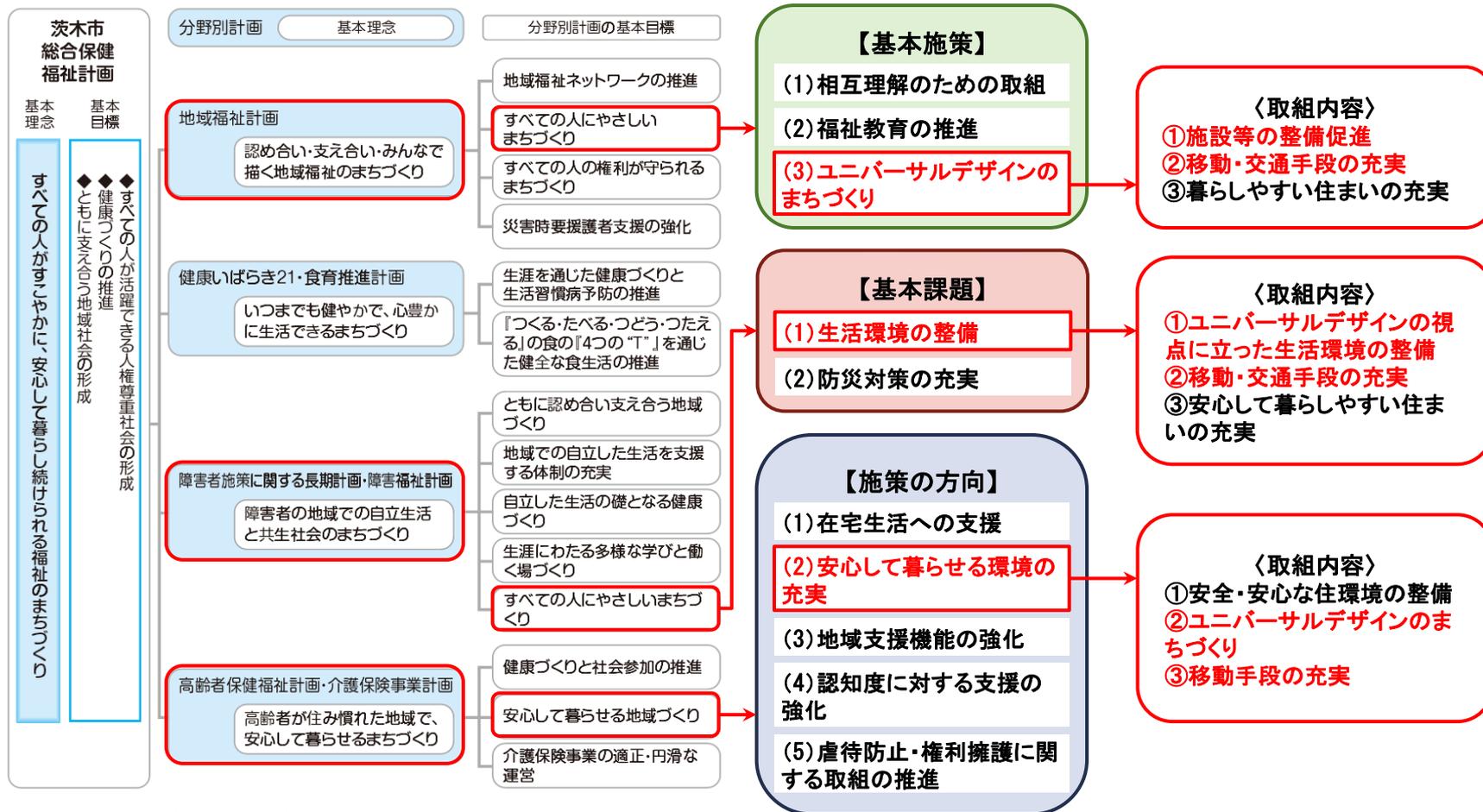
〔(仮称) JR総持寺駅周辺〕



〔阪急及びモノレール南茨木駅周辺〕

# 2.5 上位計画・関連計画

## 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)

「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

## 2.6 茨木市の主要プロジェクト

### ① 立命館大学の開学

- 新キャンパス「大阪いばらきキャンパス」の設置、市民開放施設、隣接する岩倉公園、JR茨木駅からの歩行者道や周辺の都市計画道路の整備
- 平成27年4月に開学を予定

### ② (仮称) JR総持寺駅の整備

- 設置場所は摂津富田駅から約1.7km、茨木駅から約2.0kmの区間
- 新駅、駅前広場、駐輪場当交通結節点を整備
- 平成30年春に開業を予定



図. 摂津富田・茨木間 新駅設置イメージ

### ③ 彩都事業

- 西部地区は平成26年度に工事完了予定
- 中部地区は平成24年度に事業着手し、平成27年度末に工事完了予定

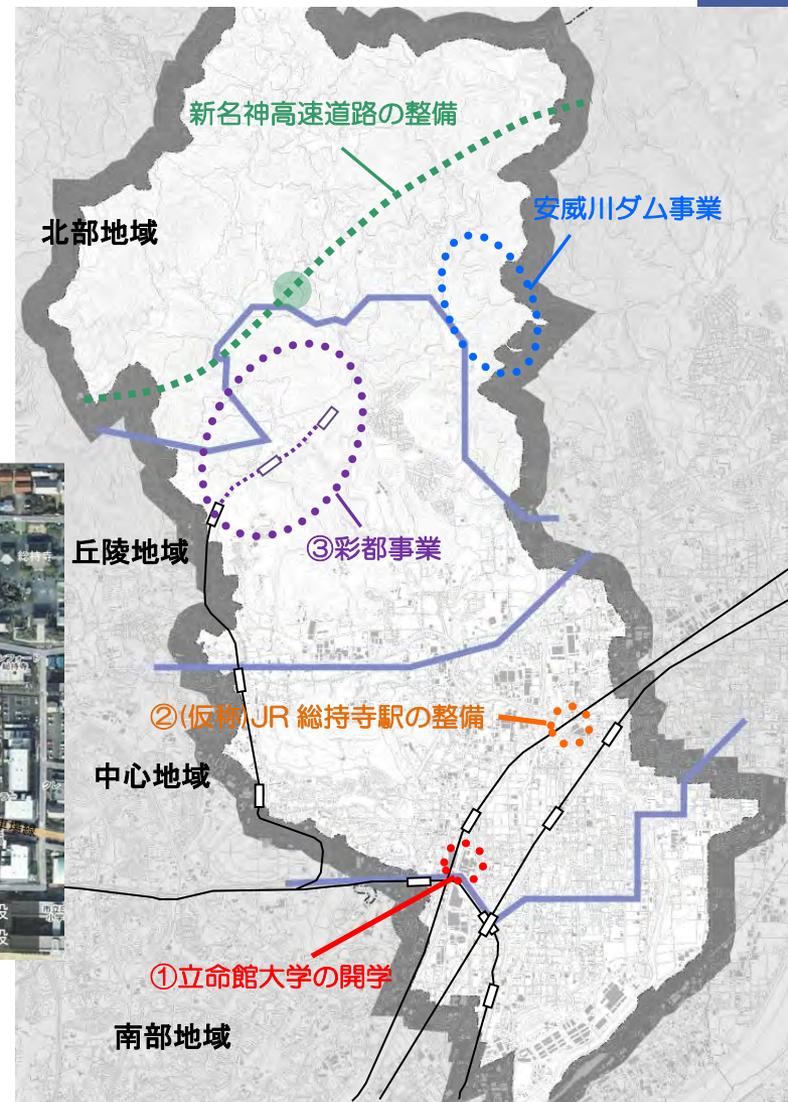


図. 茨木市の主要プロジェクト

### 3. 施設等の概況

# 3.1 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。
- 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駅中8駅が該当します。



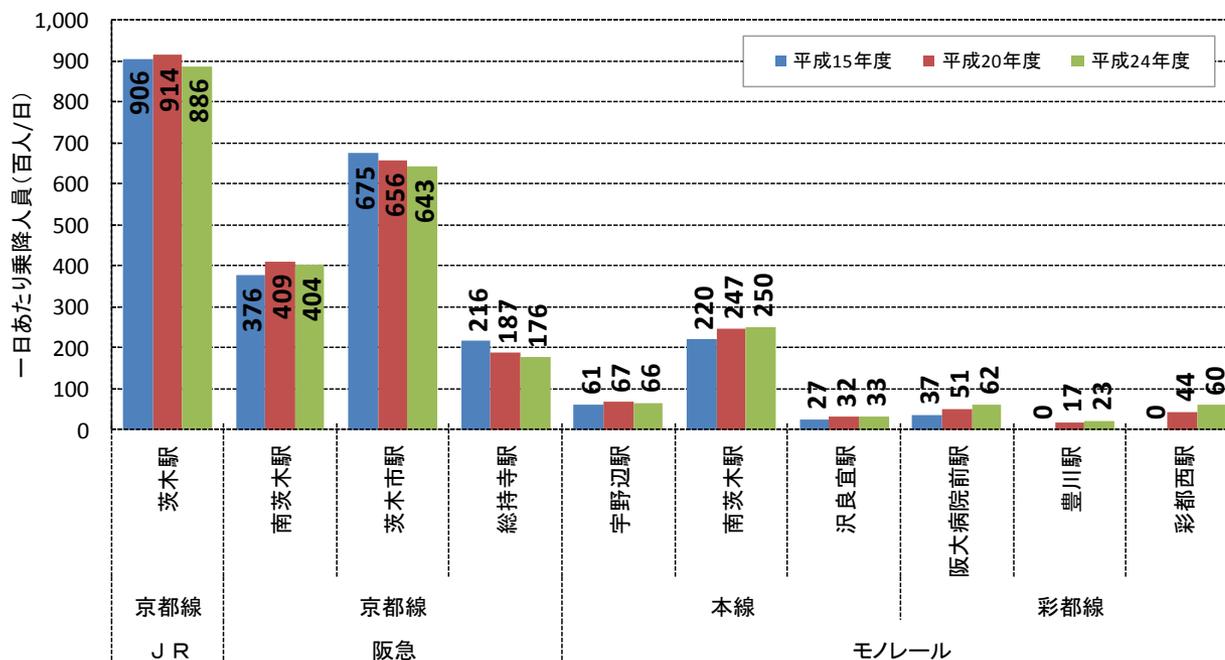
図. 茨木市の鉄道ネットワーク

※図面は、茨木市総合交通戦略による。

# 3.1 鉄道

## (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. 鉄道各駅における1日あたり乗降人員の推移

# 3.1 鉄道

## (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及びエスカレーターが設置済みで、バリアフリー化されている。
- 大阪モノレールでは、全駅で転落防止柵が整備されている。

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	JR茨木	88,638	◆	◆	○	◎	○	◎	
阪急	京都線	総持寺	17,619	◆	◆	—	◎	○	◎	
		茨木市	64,261	◎	◎	—	○	○	○	
		南茨木	40,357	◆	◎	—	◎	○	◎	
		宇野辺	6,649	◆	◎ エスカレーター上りのみ	○	◎	○	◎	転落防止柵を設置
大阪 モノレール	本線	南茨木	25,036	◆	◎	○	◎	○	◎	転落防止柵を設置
		沢良宜	3,262	◎	◎	○	◎	○	◎	転落防止柵を設置
		彩都西	6,025	地上改札	◎ エスカレーター上りのみ	○	◎	○	◎	転落防止柵を設置
	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	○	◎	○	◎	転落防止柵を設置
		阪大病院前	6,216	◆	◎	○	◎	○	◎	転落防止柵を設置

※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

# 3.1 鉄道

## (3) 鉄道のバリアフリー状況

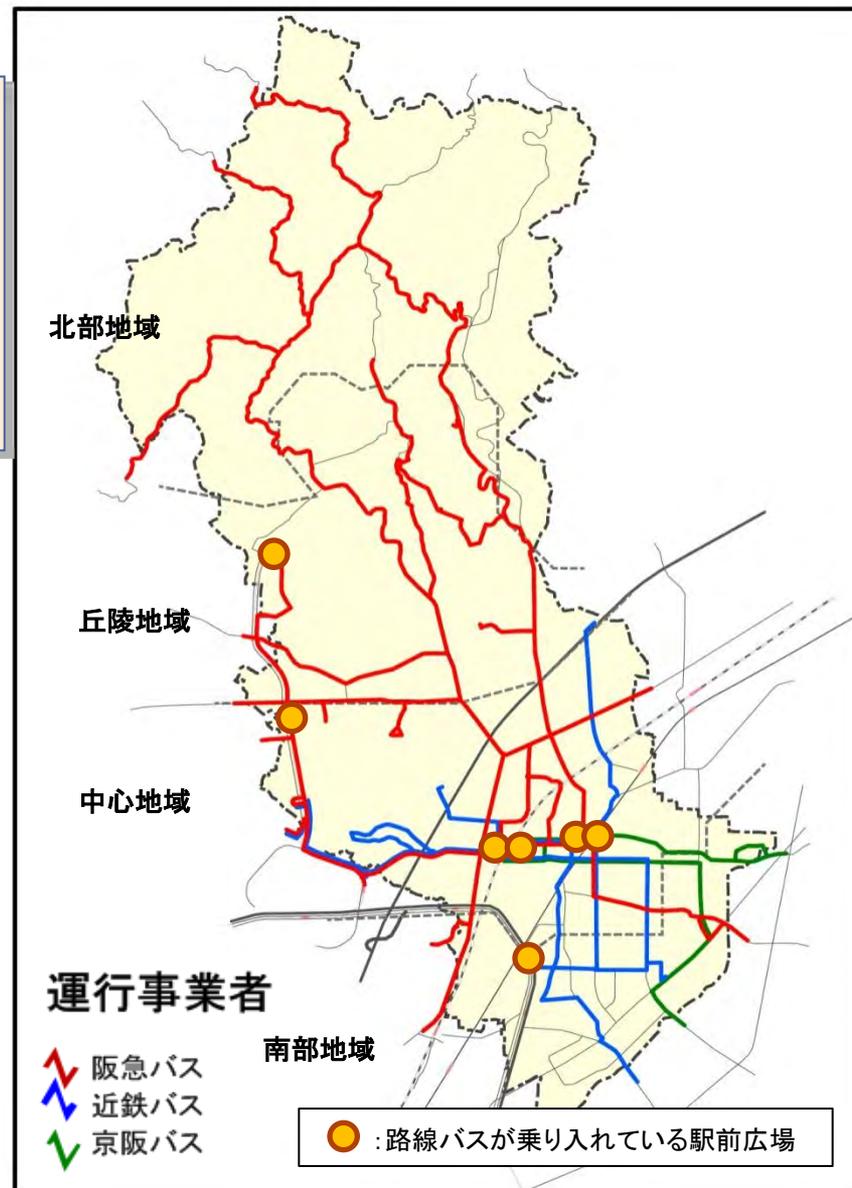
### ○ 工事中のJR茨木駅の駅前広場について



## 3.2 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の東部間を運行しています。
- 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。



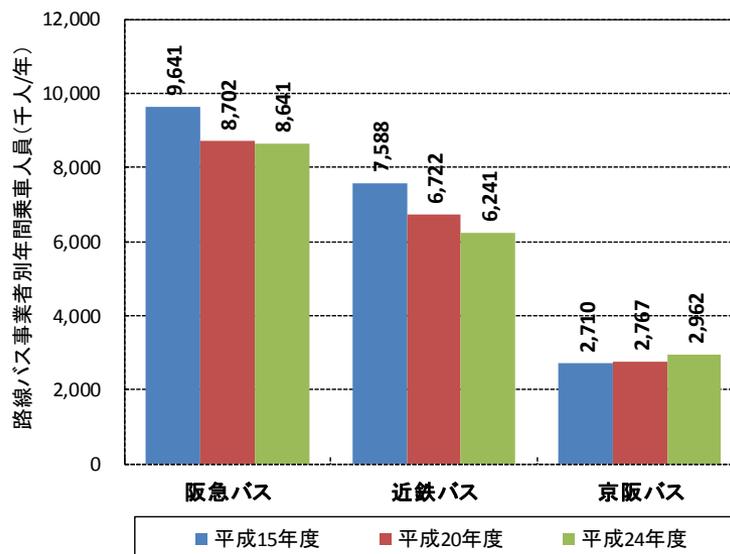
※図面は、茨木市総合交通戦略による。

図. 茨木市のバスネットワーク

## 3.2 路線バス

### (2) バス利用者数の推移

- 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）

### (3) ノンステップバス導入状況

- 国が定める移動等円滑化の促進に関する基本方針においては平成32年度までにノンステップバスの導入率を70%とする目標を掲げています。
- 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）

図. 路線バスの事業者別年間乗車人員の推移

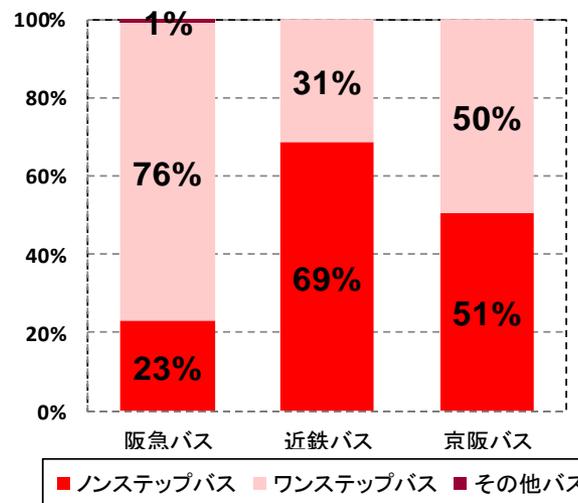


図. 茨木市内で運行するノンステップバスの割合

出典：茨木市より提供（平成25年度末時点）

# 3.3 道路等

## (1) JR茨木～阪急茨木市駅間,阪急茨木市駅東口付近（駅前通り付近）

舗装面の不陸

点字ブロックが連続していない

入り口・歩道が斜めになっている

歩道入口部の縦断勾配がきつい

ユニバーサルデザイン車での乗降を前提とした、タクシー発着場の整備

通り抜け通路の車止めが車椅子の通行を阻害

歩道が斜めになっている

舗装の劣化

舗装面の不陸

バス降り場をタクシーが塞いでいる

歩道が狭い

歩道に段差がある

段差が大きい

歩道が狭い

歩道へ入る勾配がきつい

駐輪場が歩道へはみ出している

※茨木の街のバリアフリーを考える連絡会資料を基に作成

図. バリアフリー課題位置図

# 3.3 道路等

## (2) JR茨木駅西口 (西駅前付近)

横断歩道まで遠い上に、階段が  
上がれない



歩道・点字ブロックの劣化 段差有り



グレーティングがはず  
れている  
舗装が一部沈下している



歩道の  
劣化



道路を渡って、  
ロータリーに  
行かれる方  
がいる



歩行困難な人  
はロータリーへ  
行けない



歩道の縦断勾配  
がきつい



歩道が狭く、障害物多し



歩道幅が狭く、すれ違い  
時が危険

エレベーターの場所が  
分かりづらい



樹木が生え歩道がひび割れている



歩道が狭い



歩道が狭く、障害物多し



歩道が狭く、グレーティングが  
ずれている



図. バリアフリー課題位置図

歩道中央に車止めがあり、  
視覚障害の方には分かりづらい



歩道舗装の不陸



歩道内の植栽が危険



※茨木の街のバリアフリーを考える連絡会資料を基に作成

# 3.3 道路等

## (3) 阪急、モノレール 南茨木駅周辺

歩道の縦断勾配がきつい



歩道入口に段差あり



舗装のくぼみ



踏切に段差あり



踏切横断後直進できない



歩道が狭く、障害物あり



車止めがあり通りづらい



歩道が狭く、段差あり



横断勾配がきつい



入口が狭く、段差あり



舗装デザインで素材が多く、  
ガタガタしている。劣化もあり



歩道入口に段差あり



舗装の不陸(樹木の根)



歩道入口に  
段差あり

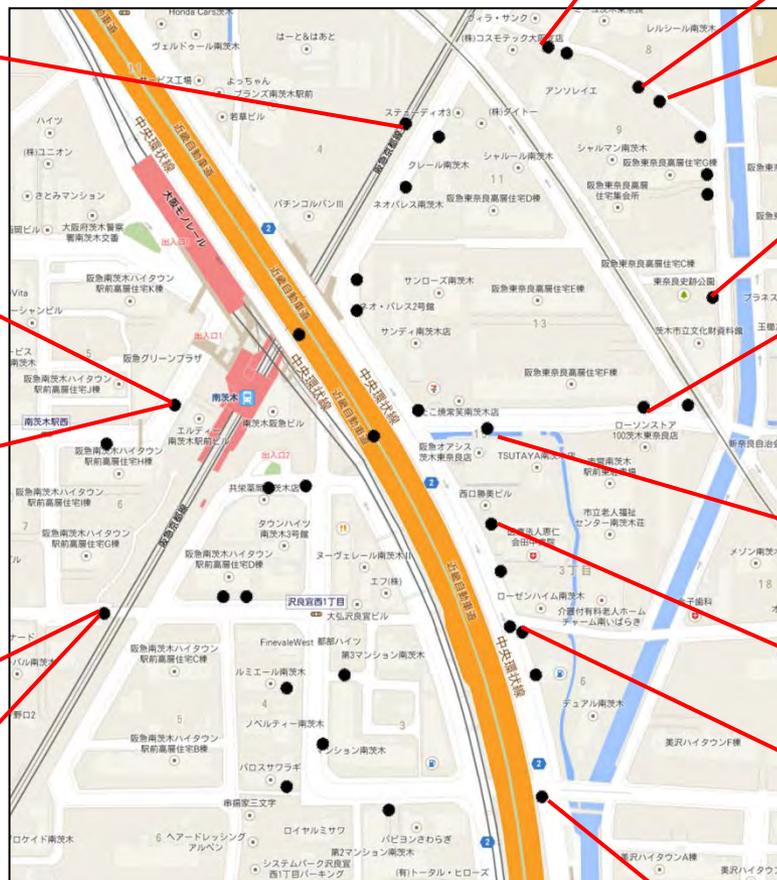


図. バリアフリー課題位置図

※茨木の街のバリアフリーを考える連絡会資料を基に作成

# 3.3 道路等

## (4) 阪急総持寺から（仮称）JR総持寺駅間



車道との段差が大きい上、すりつけ勾配が急である



横断勾配がきつい



グレーチングがなく危ない



横断先の歩道には点字ブロックがない



歩道の中央に車止めがあり通りづらい



図. バリアフリー課題位置図

歩道入口の勾配がきつく、舗装も劣化している



歩道が狭い



※茨木の街のバリアフリーを考える連絡会資料を基に作成

# 3.5 施設

## 主な施設の立地状況

○ 行政施設は市の中心に集積しています。



中央図書館



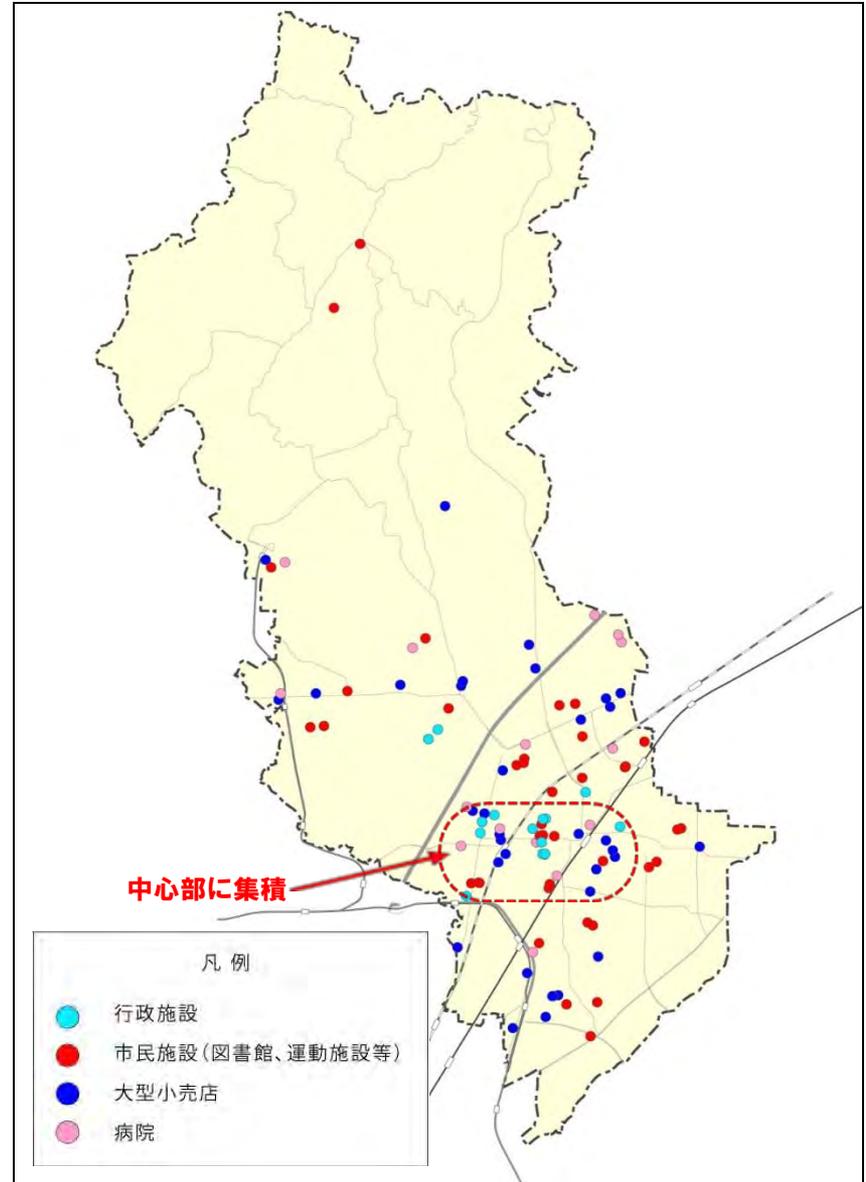
男女共生センターローズWAM



市民体育館



保健医療センター



※図面は、茨木市総合交通戦略による。

図. 主な施設の立地状況

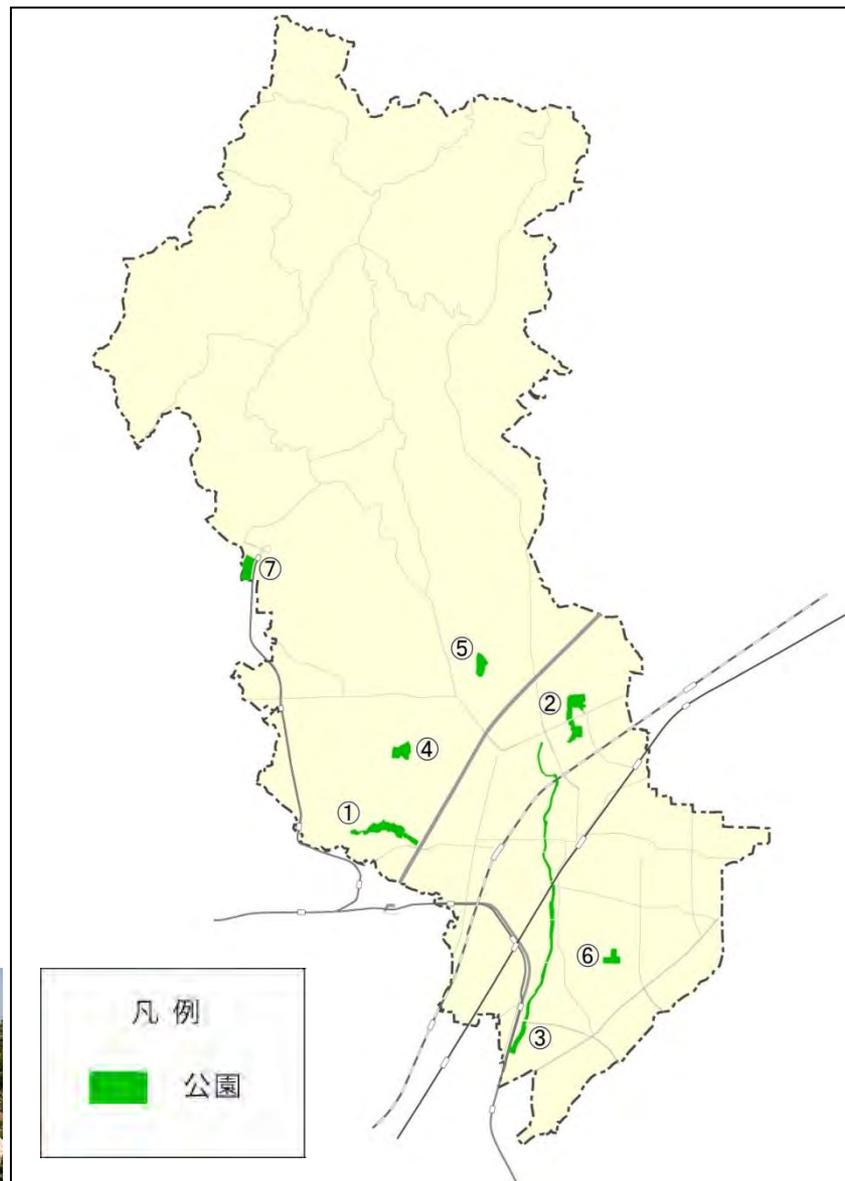
# 3.5 都市公園立地状況

## 都市公園の立地状況

○ 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。

○ 主要な都市公園

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



西河原公園



耳原公園



若園公園

図. 主な都市公園の位置

※図面は、茨木市総合交通戦略による。

# 3.6 路外駐車場

## 路外駐車場の状況

○市内には、府営駐車場が1箇所、市営駐車場が9箇所、民間駐車場が8箇所立地しています。

○ 路外駐車場の状況

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	JR茨木西口駐車場	茨木市	平成27年1月末に閉鎖
⑩	大阪府地下駐車場	大阪府	
⑪	駅南駐車場	民間	
⑫	イオン新茨木店第1駐車場	民間	
⑬	イオン新茨木店第3駐車場	民間	
⑭	イオン新茨木店屋上駐車場	民間	
⑮	イオン新茨木店西駐車場	民間	
⑯	マイカル茨木駐車場	民間	
⑰	BSモータープール	民間	
⑱	タイムズ彩都西駅前	民間	

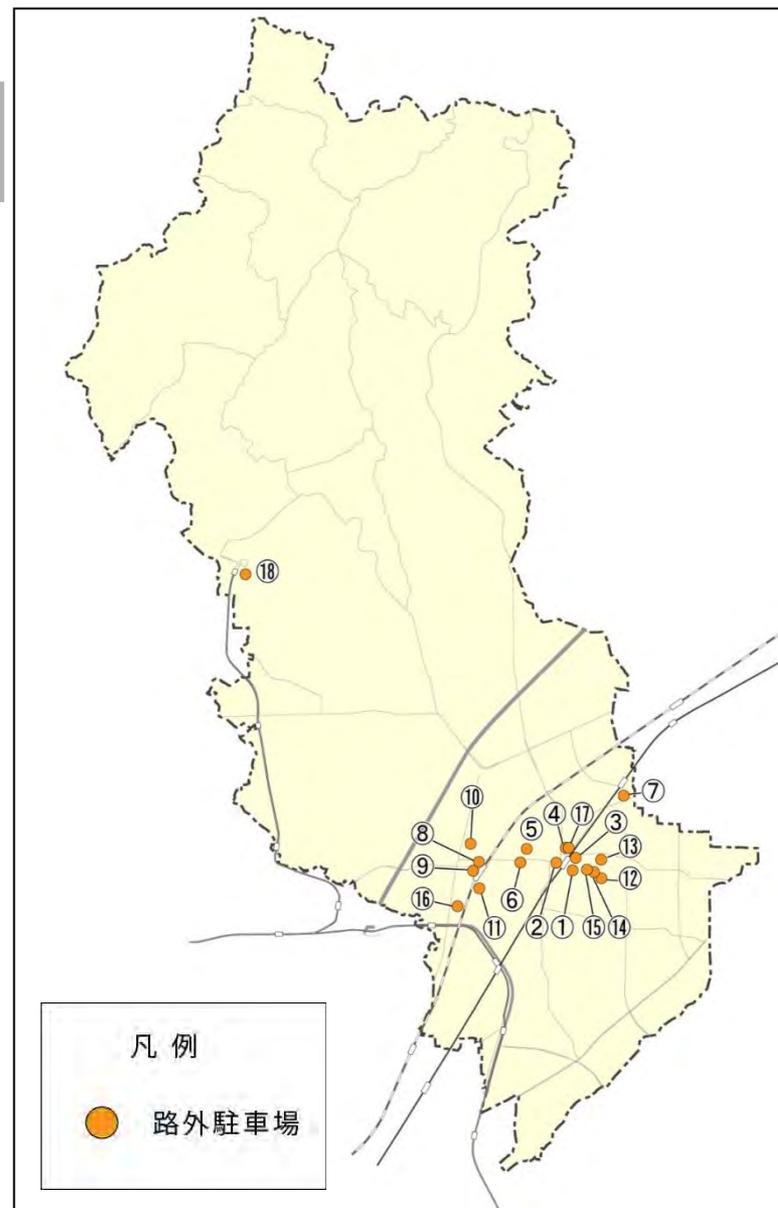


図. 路外駐車場の位置

## 4. 今後の進め方

# 4.1 基本構想の目次構成(イメージ)

## 茨木市バリアフリー基本構想

### 第1章 基本構想の概要

基本構想策定の背景、構想策定の目的、基本構想の位置づけ、基本構想の計画期間 等

### 第2章 茨木市の現況

地勢、人口・高齢者数・障害者数、交通の特性、施設の立地状況、市のバリアフリーの課題 等

### 第3章 全体整備方針

市のバリアフリーの進め方の方針、**重点整備地区の位置** 等

### 第4章 重点整備地区の基本方針

各地区のバリアフリーの課題や問題点、**移動等円滑化の基本的な考え方**、**重点整備地区の区域**、**生活関連経路・生活関連施設** 等

### 第5章 実施すべき特定事業等

**事業の種類**、**整備内容**、**整備期間**、**事業者** 等

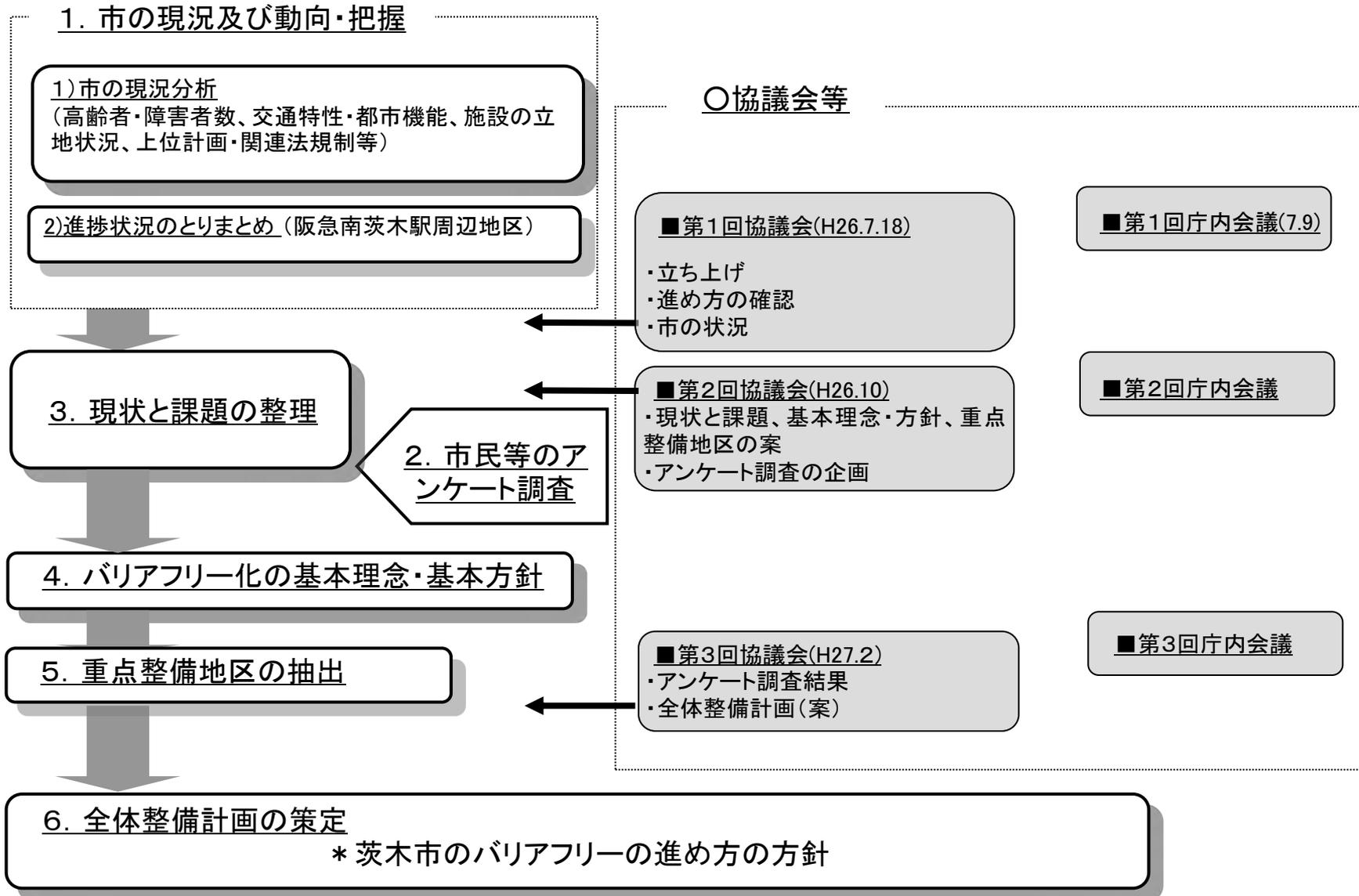
### 第6章 その他

基本構想策定後の推進体制、検討経緯、その他必要な事項 等

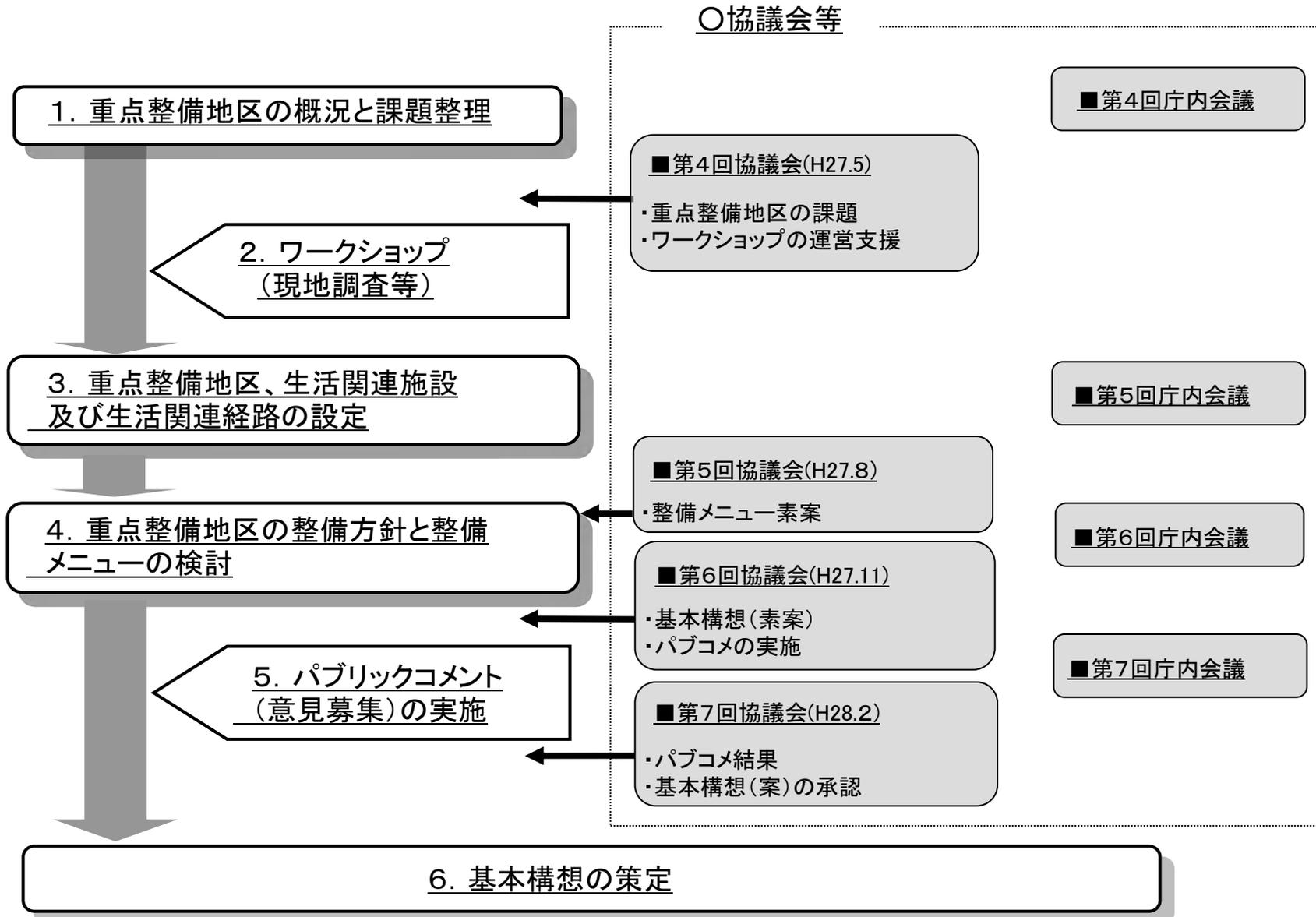
平成26年度  
に検討予定

平成27年度  
に検討予定

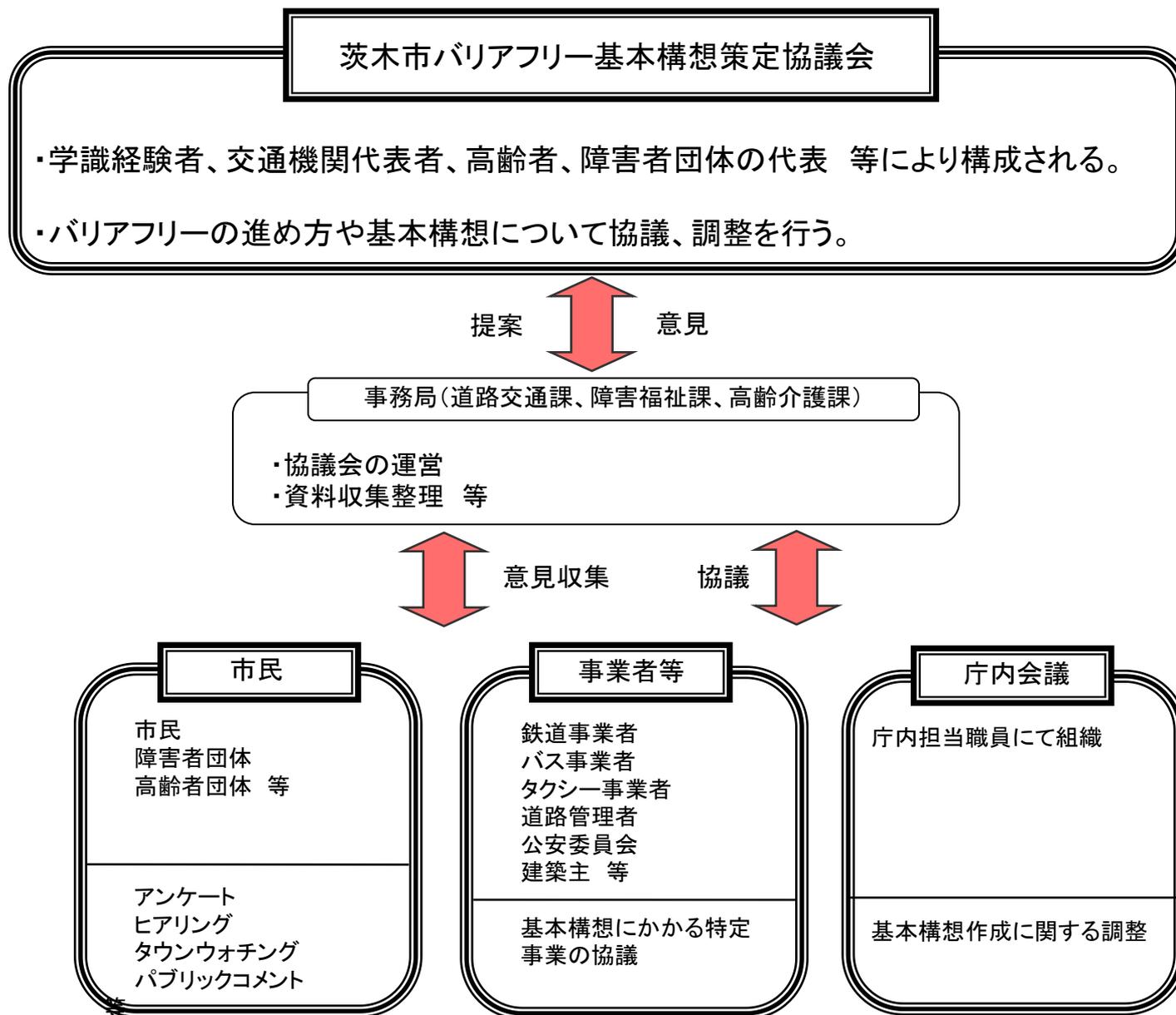
# 4.1 スケジュール(H26)



# 4.1 スケジュール(H27)



## 4.2 検討体制



## 4.3 特定事業計画

### 茨木市バリアフリー基本構想 平成27年度策定



#### 特定事業計画（平成28年度以降に各事業者が策定）

##### ○公共交通特定事業（法28条）

公共交通事業者が、基本構想に即して特定事業計画を作成し、事業を実施。

##### ○道路特定事業（法31条）

道路管理者が、基本構想に即して特定事業計画を作成し、事業を実施。

##### ○路外駐車場特定事業（法33条）

路外駐車場管理者等が、基本構想に即して特定事業計画を作成し、事業を実施。

##### ○都市公園特定事業（法34条）

公園管理者等が、基本構想に即して特定事業計画を作成し、事業を実施。

##### ○建築物特定事業（法35条）

建築主等が、基本構想に即して特定事業計画を作成し、事業を実施。

##### ○交通安全特定事業（法36条）

公安委員会が、基本構想に即して特定事業計画を作成し、事業を実施。

##### ○その他事業の実施（法37条）

事業者等が、基本構想に即して特定事業計画を作成し、事業を実施。

##### ○ソフト施策の実施

「心のバリアフリー」を進めるための取り組みについて、各事業者が随時実施

## 5. 「阪急南茨木駅周辺地区」 バリアフリー整備の進捗状況

# 5.1 「阪急南茨木駅周辺地区」整備構想の概要

## 地区設定の考え方

阪急南茨木駅にEVが設置されていなかったため、重点（モデル）地区として選定

## 地区整備構想の考え方

### ○ 重点整備地区

- ・ 駅から徒歩圏（概ね500m内）
- ・ 高齢者、身体障害者等が利用する施設を含む

### ○ 経路

- ・ 駅と施設を結ぶ経路

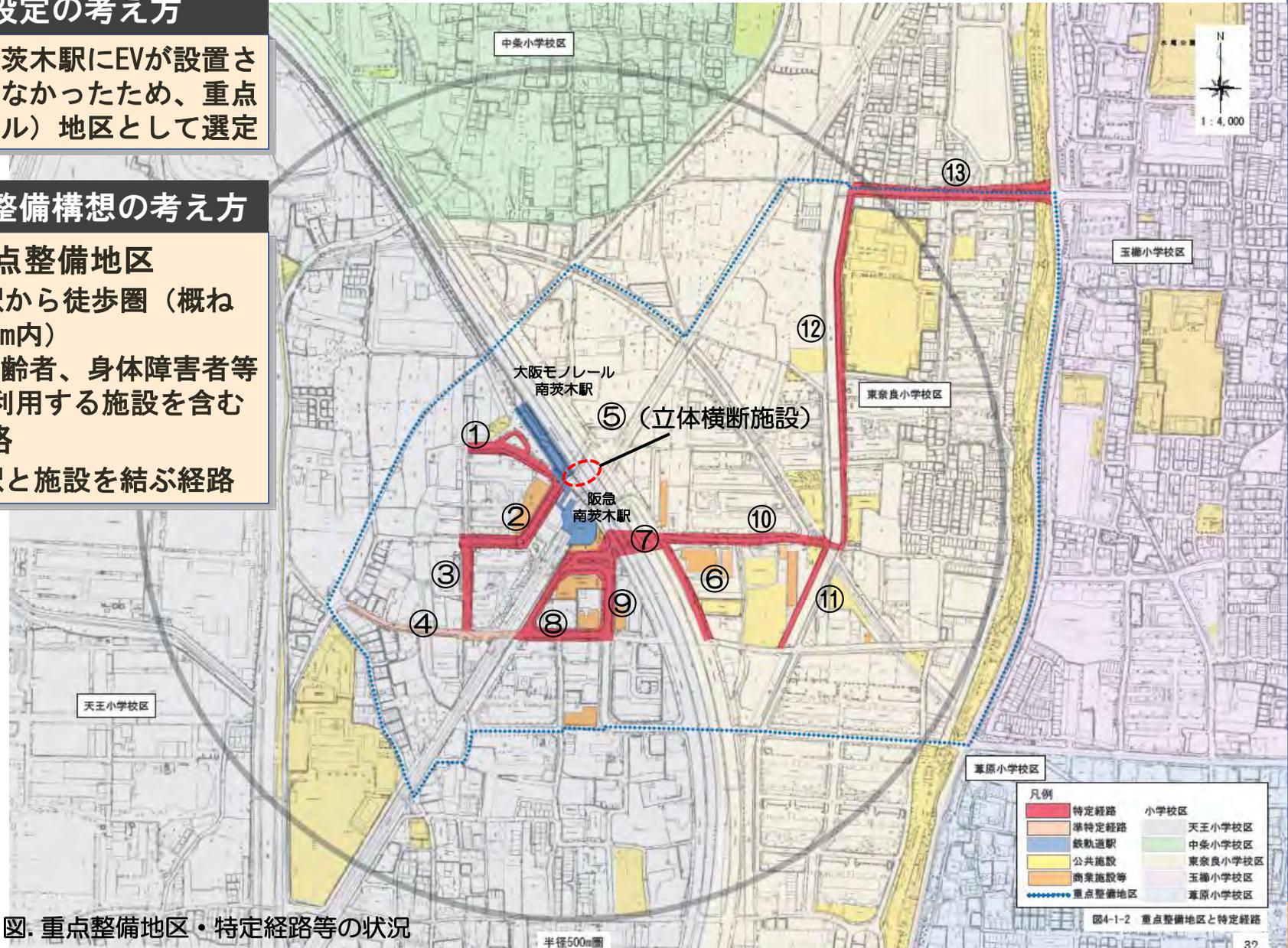


図. 重点整備地区・特定経路等の状況

図4-1-2 重点整備地区と特定経路

## 5.2 整備の進捗状況(公共交通特定事業)

### 阪急南茨木駅(阪急電鉄株式会社)

整備項目	整備時期(目標)			整備状況
	短期	長期	課題	
エレベーターの設置	○			H15年度完了
視覚障害者誘導用ブロックの改善・設置	○		更	既存部分のJIS規格への対応は施設の更新時期に実施
階段の改善	○			H15年度完了
トイレの改善	○			H15年度完了
幅広改札(機)の導入	○			H15年度完了
ICカードシステム	○			H17年度完了

\*短期(～5年程度)、長期(5～10年程度)

課題:事業実施上何らかの問題を有する 更:更新時期における改良(10年超)

## 5.2 整備の進捗状況(公共交通特定事業)

### 阪急南茨木駅(阪急電鉄株式会社)

整備項目	整備時期(目標)			整備状況
	短期	長期	課題	
点字運賃表の改善			○注)	H15年度完了
自動券売機における蹴り込み部分の改善			更	機器の更新、券売機コーナーの改築時期に合わせて検討
ホーム待合室の改善			更	改修時期に合わせて出入口部の改善、案内標識の設置を検討
バリアフリー教育	→			継続的に実施(H25年度は随時開催)

\*短期(～5年程度)、長期(5～10年程度) 課題:事業実施上何らかの問題を有する 更:更新時期における改良(10年超)

注)交通バリアフリー基本構想(平成15年2月)策定時において、整備時期の見通しが立っておらず、今後の検討事項としていたため「課題」として位置づけられていた。

### 大阪モノレール南茨木駅(大阪高速鉄道株式会社)

整備項目	整備時期(目標)			現況
	短期	長期	課題	
エレベーターの改善			○	地上階から2階への移動は阪急側のエレベーターを利用

\*短期(～5年程度)、長期(5～10年程度) 課題:事業実施上何らかの問題を有する 更:更新時期における改良(10年超)

## 5.3 整備の進捗状況(道路特定事業)

### 道路

整備路線	整備内容	整備状況	事業者	備考
①南茨木駅西線	段差・勾配、舗装面、電柱・安全策・車止め等、車両乗り入れ部、視覚障害者誘導用ブロック、街路樹、街灯、違法駐輪等不法占用物	H17完了	茨木市	駅前広場の改善は継続課題
②天王2号線	段差・勾配、舗装面、電柱・安全策・車止め等、車両乗り入れ部、視覚障害者誘導用ブロック、街路樹、違法駐輪等不法占用物	H17完了	茨木市	
③天王1号線	道路形態の改善(東側歩道拡幅)	H22完了	茨木市	
④天王4号線	道路形態の改善(南側歩道拡幅)	—	茨木市	準特定経路
⑤⑥大阪中央環状線	側溝、違法駐輪等不法占用物、立体横断施設	H26完了	大阪府	
⑦大阪中央環状線下ガード部	段差・勾配、舗装面、電柱・安全策・車止め等、車両乗り入れ部、視覚障害者誘導用ブロック、街路樹、違法駐輪等不法占用物	H23完了	茨木市	

## 5.3 整備の進捗状況(道路特定事業)

### 道路

整備路線	整備内容	整備状況	事業者	備考
⑧南茨木駅東線	段差・勾配、舗装面、電柱・安全策・車止め等、車両乗り入れ部、視覚障害者誘導用ブロック、街路樹、違法駐輪等不法占用物	H17完了	茨木市	駅前広場の改善は継続課題
⑨沢良宜西一丁目玉島台線		H17完了	茨木市	
⑩東奈良18号線		H17完了	茨木市	
⑪東奈良美沢線	道路形態の改善(歩車分離)	H18完了	茨木市	
⑫東奈良二丁目西線	段差・勾配、舗装面、電柱・安全策・車止め等、車両乗り入れ部、視覚障害者誘導用ブロック、街路樹、側溝	H22完了	茨木市	
⑬東奈良三丁目平田台線	段差・勾配、舗装面、電柱・安全策・車止め等、車両乗り入れ部、視覚障害者誘導用ブロック、街路樹	H23完了	茨木市	

# 5.3 整備の進捗状況(道路特定事業)

## 道路



③天王1号線



⑥大阪中央環状線



⑥大阪中央環状線

# 5.3 整備の進捗状況(道路特定事業)

## 道路



⑦大阪中央環状線下ガード部

⑧南茨木駅東線

⑨沢良宜西一丁目玉島台線

# 5.4 整備の進捗状況(交通安全特定事業)

## 信号機・横断歩道等 (大阪府公安委員会)

整備項目	整備時期(目標)			整備状況	備考
	短期	長期	課題		
信号機の新設	○	○	○	8箇所完了(H15.2~H23.3)	
横断歩道の新設	○	○	○	8箇所完了(H15.2~H23.3)	
違法駐車・駐輪等の取り締まり	→			継続的に実施	

\*短期(～5年程度)、長期(5～10年程度) 課題:事業実施上何らかの問題を有する 更:更新時期における改良(10年超)

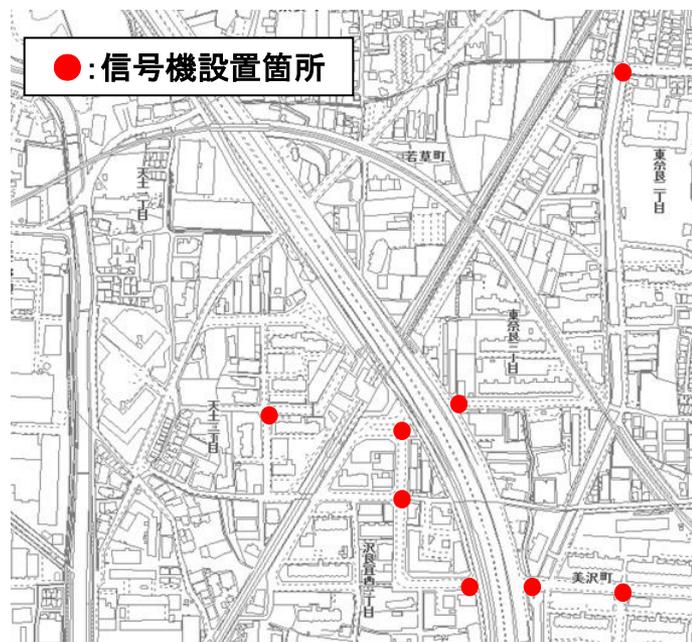


図. 整備の進捗状況(信号機の新設)



図. 整備の進捗状況(横断歩道の新設)