

茨木市 バリアフリー基本構想 (案)

「JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区」
「総持寺駅周辺地区」・「南茨木駅周辺地区」

～移動等円滑化基本構想～



平成 28 年 (2016 年) 3 月 策定
令和 4 年 (2022 年) 3 月 改定

茨木市

目 次

第 1 章 計画の概要.....	1-1
1.1 基本構想策定の背景と位置づけ及び改定にあたって	1-1
1.1.1 基本構想策定の背景.....	1-1
1.1.2 基本構想改定にあたって	1-4
1.1.3 基本構想の位置づけ	1-8
1.2 市のバリアフリー化に対する考え方	1-9
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	1-9
1.2.2 市全域のバリアフリー化をめざして	1-10
1.2.3 計画期間	1-12
第 2 章 茨木市の現況と課題.....	2-1
2.1 茨木市の現況	2-1
2.1.1 地勢	2-1
2.1.2 人口	2-2
2.1.3 高齢者人口の状況	2-3
2.1.4 障害者数の状況	2-4
2.1.5 上位計画・関連計画	2-5
2.1.6 茨木市の主要プロジェクト	2-7
2.2 施設等の現況	2-10
2.2.1 鉄道	2-10
2.2.2 路線バス	2-13
2.2.3 主要な施設の立地状況	2-15
2.2.4 都市公園（街区公園除く）の整備状況.....	2-16
2.3 茨木市のバリアフリーの課題	2-17
2.3.1 市のバリアフリーの課題抽出	2-17
2.3.2 駅の課題	2-18
2.3.3 道路（歩道）の課題	2-19
2.3.4 信号機・横断歩道の課題	2-20
2.3.5 建築物の課題	2-21
2.3.6 バスの課題	2-22
2.3.7 駅前広場の課題	2-23
2.3.8 心のバリアフリーの課題	2-24
2.3.9 その他の課題	2-25

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（かたち）	3-1
3.2.2 市民の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	3-3
3.3.1 かたち ～施設のバリアフリー化～	3-3
3.3.2 こころ ～市民の心のバリアフリー化～	3-9
3.3.3 しくみ ～市民等との協働による推進～	3-10
3.3.4 重点整備地区の選定	3-11

第4章 重点整備地区の基本方針 4-1

4.1 各地区の課題や問題点	4-1
4.1.1 茨木市バリアフリーワークショップの開催	4-1
4.1.2 各地区の課題と問題点	4-2
4.2 移動円滑化の基本的な考え方	4-13
4.2.1 JR 茨木・阪急茨木市駅周辺地区	4-13
4.2.2 総持寺駅周辺地区	4-13
4.2.3 南茨木駅周辺地区	4-13
4.3 生活関連施設の設定	4-14
4.3.1 生活関連施設設定の基本的な考え方	4-14
4.3.2 各地区の生活関連施設の設定	4-15
4.4 生活関連経路の設定	4-17
4.4.1 生活関連経路の基本的な考え方	4-17
4.4.2 各地区の生活関連経路の設定	4-17
4.5 重点整備地区区域の設定	4-17
4.5.1 重点整備地区区域の基本的な考え方	4-17
4.5.2 各重点整備地区の区域の設定	4-17
4.6 重点整備地区区域と生活関連施設・生活関連経路	4-18

第5章 実施すべき特定事業等 5-1

5.1 整備目標時期	5-1
5.2 JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区	5-2
5.2.1 公共交通特定事業（鉄道）に関する項目	5-4

5.2.2 道路特定事業（府道）に関する項目	5-6
5.2.3 道路特定事業（市道）に関する項目	5-8
5.2.4 交通安全特定事業（信号・交差点）に関する項目	5-14
5.2.5 公園特定事業に関する項目	5-14
5.2.6 建築物特定事業に関する項目	5-15
5.2.7 その他事業	5-23
5.3 総持寺駅周辺地区	5-24
5.3.1 公共交通特定事業（鉄道）に関する項目	5-26
5.3.2 道路特定事業（市道）に関する項目	5-27
5.3.3 交通安全特定事業（信号・交差点）に関する項目	5-30
5.3.4 公園特定事業に関する項目	5-31
5.3.5 建築物特定事業に関する項目	5-31
5.4 南茨木駅周辺地区	5-34
5.4.1 公共交通特定事業（鉄道）に関する項目	5-36
5.4.2 道路特定事業（府道）に関する項目	5-37
5.4.3 道路特定事業（市道）に関する項目	5-38
5.4.4 交通安全特定事業（信号・交差点）に関する項目	5-42
5.4.5 公園特定事業に関する項目	5-42
5.4.6 建築物特定事業に関する項目	5-43
5.5 3地区共通	5-46
5.5.1 公共交通特定事業（バス）に関する項目	5-46
5.5.2 その他事業	5-47
5.6 教育啓発特定事業（心のバリアフリー）	5-48

第6章 しくみの構築 6-1

6.1 バリアフリー化推進の考え方	6-1
6.1.1 協働と連携による推進	6-1
6.1.2 継続的なバリアフリー化にむけて	6-1
6.2 推進体制の構築	6-2

参考資料 1

参考資料1 アンケート調査結果	参考 1
参考資料2 ヒアリング調査結果	参考 10
参考資料3 ワークショップ結果	参考 13
参考資料4 検討経緯	参考 25
参考資料5 高齢者・障害者等の主な特性	参考 26

参考資料 6 用語説明..... 参考 36

第1章 計画の概要

1.1 基本構想策定の背景と位置づけ及び改定にあたって

1.1.1 基本構想策定の背景

(1) 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」制定の背景

我が国では、急速な少子高齢化が進み、令和17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。

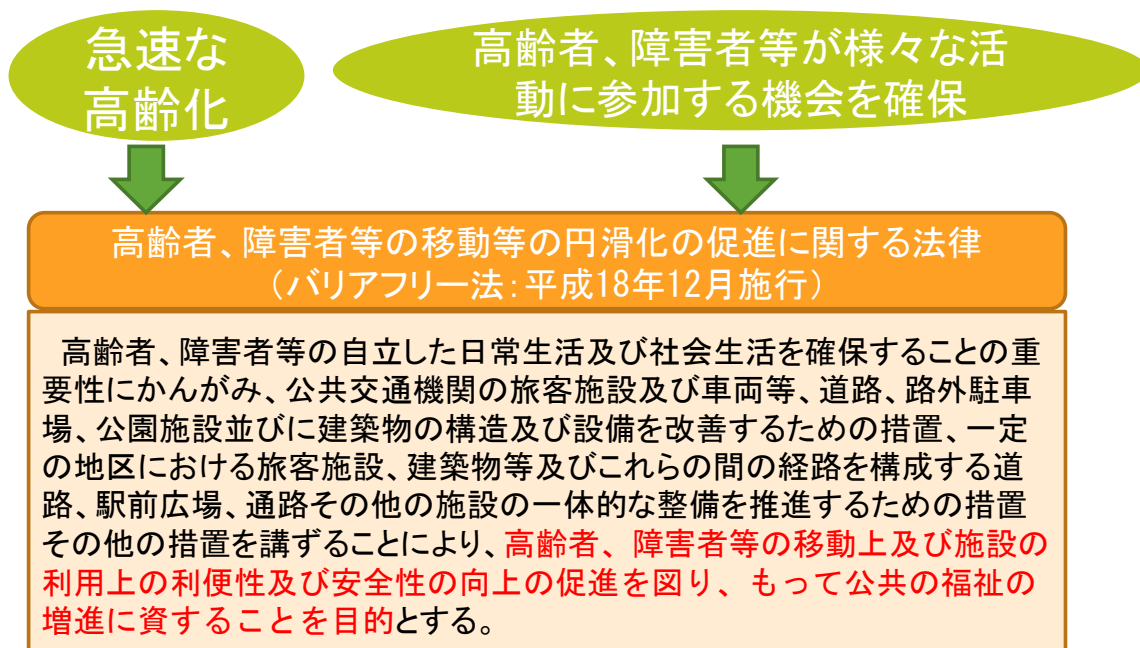


図 1.1.1 バリアフリー法の概要

第1章 計画の概要

●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、国土交通省所管の「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（以下、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受け、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9月に同省所管の「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（以下、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定を盛り込み、バリアフリー化を「点」や「線」から「面」へ広げるため、国土交通省所管のもとに、平成18年12月に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。

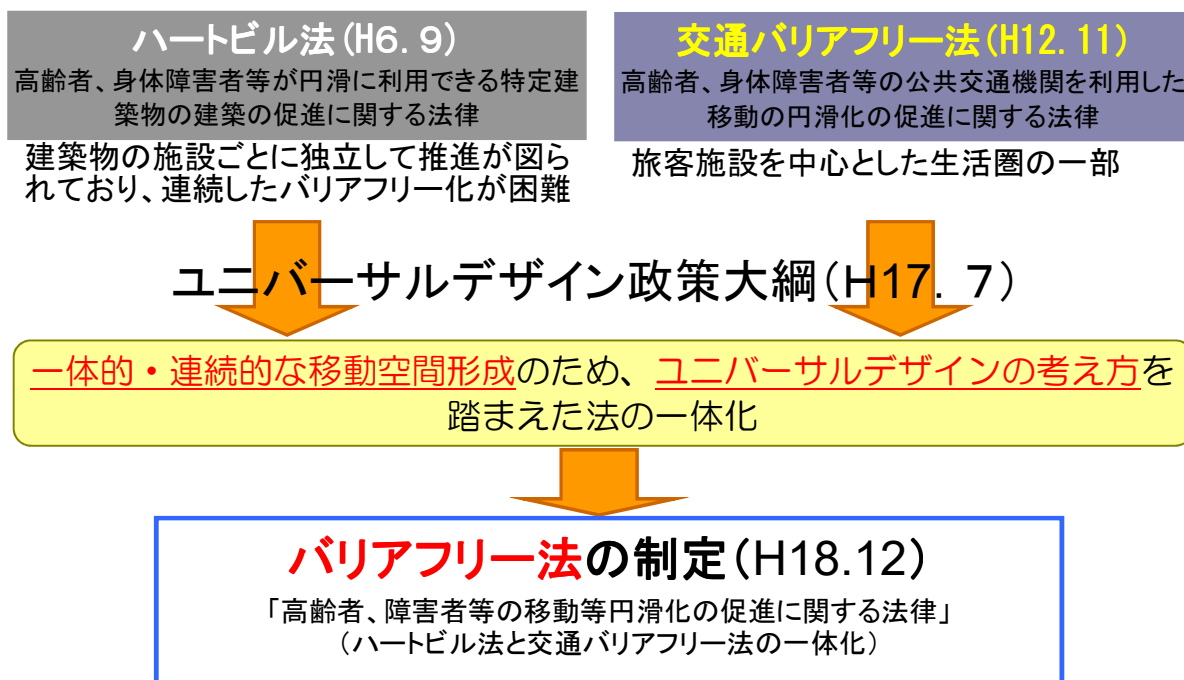


図 1.1.2 バリアフリー法制定の経緯

(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」の取り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. 重点整備地区の位置・区域
2. 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
3. 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項
4. 3と併せて実施する事業に関する以下の事項
 - ①市街地開発事業等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

第1章 計画の概要

1.1.2 基本構想改定にあたって【令和4年(2022年)3月】

【経緯】

本市では、平成28年3月にバリアフリー法に基づき「茨木市バリアフリー基本構想」(以下、本基本構想とする)を策定し、重点整備地区のバリアフリー化を進めてきました。

本基本構想策定後5年が経過し、目標年度である令和2年度を迎えたこと、また、平成30年から令和3年にかけてバリアフリー法が改正されたことを踏まえ、国の基本方針における次期目標年次である令和7年度(概ね5年間)に合わせて本基本構想を改定します。

当初計画では、アンケート等を通して、市のバリアフリーの課題を抽出し、重点整備地区の設定、各地区の課題と問題点を整理し、特定事業等を設定しました。改定にあたっては、それらを踏襲し、特定事業の整備進捗状況を整理するとともに、未整備の事業について整備目標時期等の再設定を行いました。

【バリアフリー法の改正内容と市の考え方】

(1) 社会的障壁の除去・共生社会の実現(平成30年改正)

バリアフリー法に基づく措置は、「社会的障壁の除去」「共生社会の実現」に資することを旨として、行わなければならないことが明記されました。

本市においては、「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」(平成30年)を制定し、障害を理由とする差別をなくすとともに、互いの人権や尊厳を大切に、支え合う「共に生きるまち茨木」の実現をめざしています。

障害のある人の困難は個人の責任のみによって克服するものではなく、社会的障壁を取り除く責務は社会全体にあります。この「障害の社会モデル」の考え方を全ての人々が理解し、意識と行動を変えていくことで、誰もが暮らしやすい社会が実現するよう取り組みをより一層推進します。

(2) マスタープラン制度の創設(平成30年改正)

「マスタープラン制度」が創設されました。マスタープラン(移動等円滑化促進方針)とは、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区(「移動等円滑化促進地区」)において、面的・一体的なバリアフリー化の方針を市町村が示すもので、広くバリアフリーについて考え方を共有し、具体の事業計画である基本構想の策定に繋げていくことをねらいとしたものです。

本市では、重点的に整備を推進する重点整備地区を3地区(JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区、総持寺駅周辺地区、南茨木駅周辺地区)設定し、基本構想に基づき、面的・一体的なバリアフリー化を推進しています。

今後もこの3地区を中心に、特定事業を進めるとともに、重点整備地区以外のエリアにおいても、移動等円滑化基準に沿った整備を推進します。また、社会情勢や市民ニーズ等の変化を踏まえ、本基本構想の見直しを含め、検討や調整を行います。

(3) 移動等円滑化基準適合義務の対象拡大(令和2年改正)

移動等円滑化基準の適合義務が課される特別特定建築物に「公立小中学校」が追加されました。

本市では、市内の公立小中学校全校において、新築・改築・増築等が行われる際は、建築物移動等円滑化基準に沿って、バリアフリー整備を進めていきます。個々の小中学校においては、対象となる通学児童・生徒の入学等に応じて、エレベーター設置等、順次バリアフリー化を推進していきます。

(4) 教育啓発特定事業（令和2年改正）

バリアフリーに関する理解を深めるために必要な啓発活動の実施に関する事業を「教育啓発特定事業」として位置付けることが可能となりました。

本市では、「心のバリアフリーの取組」として、市民への啓発活動や勉強会等を開催しています。

本基本構想において、「心のバリアフリーの取組」を教育啓発特定事業として位置付け、継続してソフト面での施策を展開していきます。

■「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」の制定について

障害のあるなしに関わらず、お互いの人権や尊厳が大切にされ、支え合う「共に生きるまち茨木」を実現するため、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりの推進について定めた「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」が平成30年4月1日から施行されました。

市、市民及び市民活動団体、事業者のみなさんが互いに協力して、「茨木市障害のある人もない人も共に生きるまちづくり条例」に基づき、誰もが安心して暮らし続けられるまちづくりの取り組みを進めています。



■「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

■「移動等円滑化の促進に関する基本方針における次期目標」について

国土交通省では、「バリアフリー法及び関連施策のあり方に関する研究会」において、令和2年度末が期限となっているバリアフリー法に基づく現行の基本方針における整備目標の見直しに向けて検討されました。上記の検討会の議論を踏まえ、次期目標の考え方を整理した「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標(最終とりまとめ)」がとりまとめられました。

「最終とりまとめ」のポイントは以下のとおりです。

- 次期目標については、ハード・ソフト両面でのバリアフリー化をより一層推進していく
 - ・各施設等について地方部を含めたバリアフリー化の一層の推進
 - ・聴覚障害及び知的・精神・発達障害に係るバリアフリーの進捗状況の見える化
 - ・マスタープラン・基本構想の作成による面的なバリアフリーのまちづくりの一層の推進
 - ・移動等円滑化に関する国民の理解と協力、いわゆる「心のバリアフリー」の推進
- 次期期間
 - ・おおむね5年間とする

また、各施設等の新たな整備目標は次ページのとおりです。

●国が定める各施設等の整備目標（抜粋）

各施設等			現状 (R2 年末)	令和7年度末までの目標
鉄軌道	鉄軌道駅※1	段差の解消	92%	○ 3,000 人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人/日の施設を原則 100% ○ その他、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ※高齢者、障害者等に迂回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、可能な限りバリアフリールートの複数化を進める
		視覚障害者誘導用ブロック	95%	
		案内設備 ※2	74%	
		障害者用トイレ ※3	89%	
		ホームドア・可動式ホーム柵	858 駅	
	鉄軌道車両 ※4		75%	○優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で 3,000 番線 ○うち、10 万人/日以上 の駅は 800 番線
バス	バスターミナル※1	段差の解消	95%	○ 3,000 人/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた 2,000 人/日の施設を原則 100% ○ その他、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化
		視覚障害者誘導用ブロック	98%	
		案内設備 ※2	76%	
		障害者用トイレ ※3	84%	
	乗合バス車両 ※4	ノンステップバス	61%	約 80%
		リフト付きバス等（適用除外車両）	5%	○約 25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、可能な限りバリアフリー化
	貸切バス車両 ※4		1,081 台	○約 2,100 台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、可能な限りバリアフリー化
タクシー	福祉タクシー車両 ※4		37,064 台	約 90,000 台 ○各都道府県における総車両数の約 25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする。
道路	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路		63% ※5※6	約 70%
都市公園	園路及び広場		57%※6	○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 70% ○利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	駐車場		48%※6	○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 60% ○利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
	便所		36%※6	○規模の大きい概ね 2ha 以上の都市公園を約 70% ○利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化
路外駐車場	特定路外駐車場		65%※6	約 75%
建築物	2,000 ㎡以上の特別特定建築物のストック ※7		61%	約 67% ○2,000 ㎡未満の特別特定建築物についてもバリアフリー化を促進
信号機等	主要な生活関連経路の信号機等		99%	原則 100%
		音響機能付加信号機	—	原則 100%
		エスコートゾーン	—	原則 100%
「心のバリアフリー」			—	○移動等円滑化に関する国民の理解と協力を得ることが当たり前の社会となるような環境を整備する ○「心のバリアフリー」の用語の認知度を約 50% ○高齢者、障害者等の立場を理解して行動ができている人の割合を原則 100%

※1 1日当たりの平均的な利用者数が 3,000 人以上のものの対象

※2 文字等により表示するための設備及び音声により提供するものの設備、標識、案内板等。

※3 便所を設置している旅客施設が対象。

※4 段差の解消、運行情報提供設備に関する情報を文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備。福祉タクシーにあっては、音等による情報提供設備及び文字による意思疎通を図るための世知部の設置等が含まれる旨を明記。

※5 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路約 4,450km が対象。

※6 R1 度末の数値。

※7 公立小学校、公立中学校等は除く。

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

第1章 計画の概要

1.1.3 基本構想の位置づけ

本基本構想は、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。

また、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。

【国が定める法律】

【市の計画等】

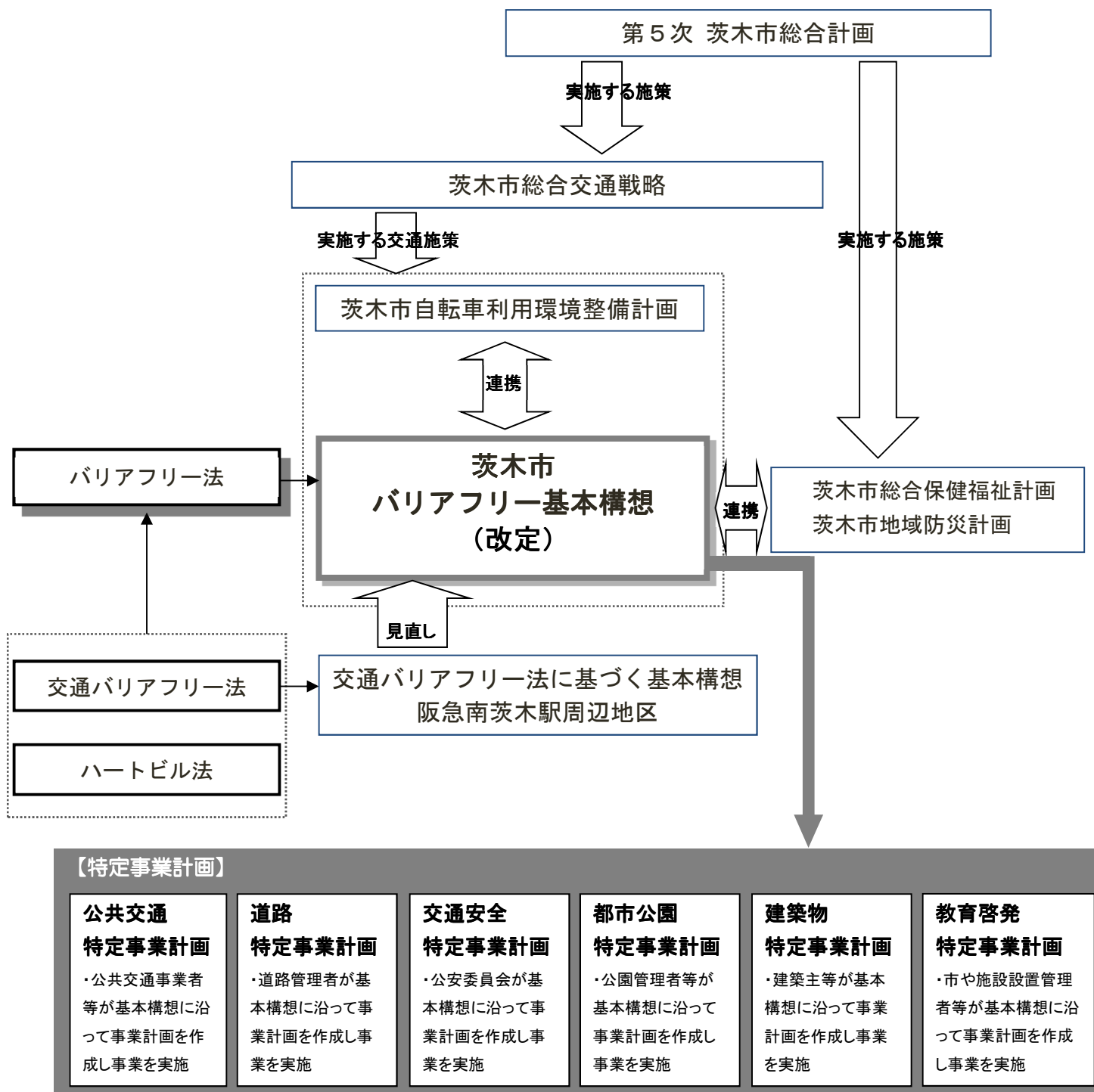


図 1.1.3 基本構想の位置づけ

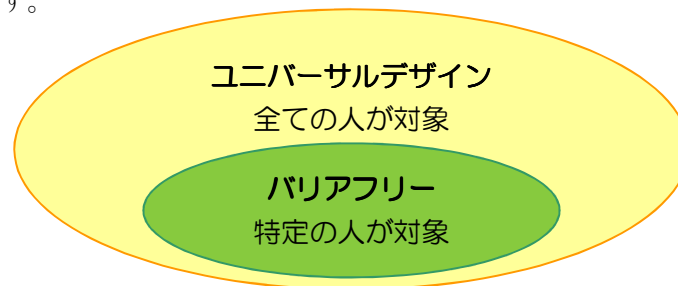
1.2 市のバリアフリー化に対する考え方

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使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

第1章 計画の概要

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。

また、必要に応じて、移動等円滑化促進地区の設定及び移動等円滑化促進方針の作成について検討し、重点整備地区や促進地区の拡充や追加により、交通施策等と一体となって、市全域のバリアフリー化をめざします。



出典：国土交通省

図 1.2.1 市全域のバリアフリー化にむけた取り組みイメージ

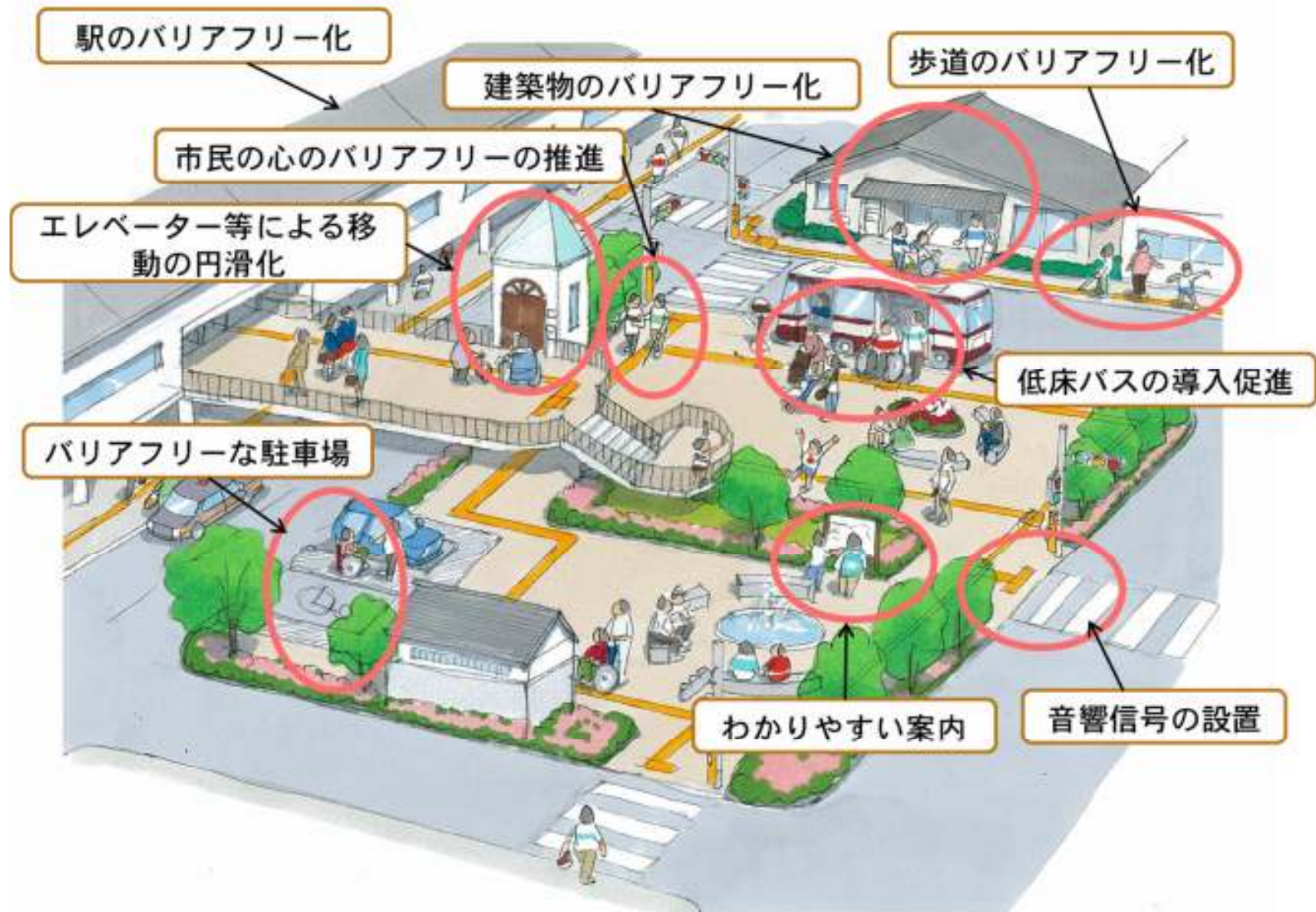


図 1.2.2 茨木市のめざすバリアフリーなまちのイメージ

1.2.3 計画期間

本基本構想では、茨木市全域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、国が定める各施設等の整備目標年度でもある令和2年度としていました。本基本構想では、整備の進捗、社会・経済状況等を踏まえ、新たな整備目標年度を令和7年度とします。

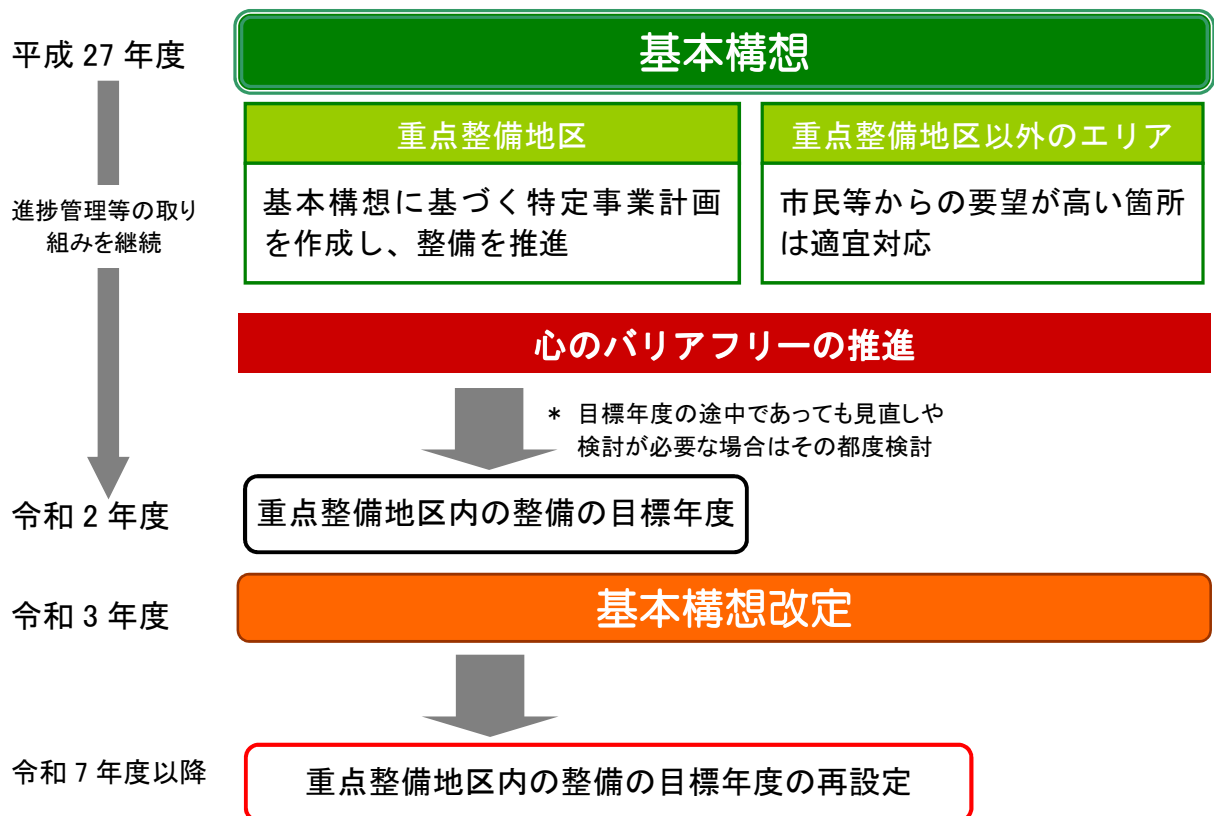


図 1.2.3 スケジュール

第2章 茨木市の現況と課題

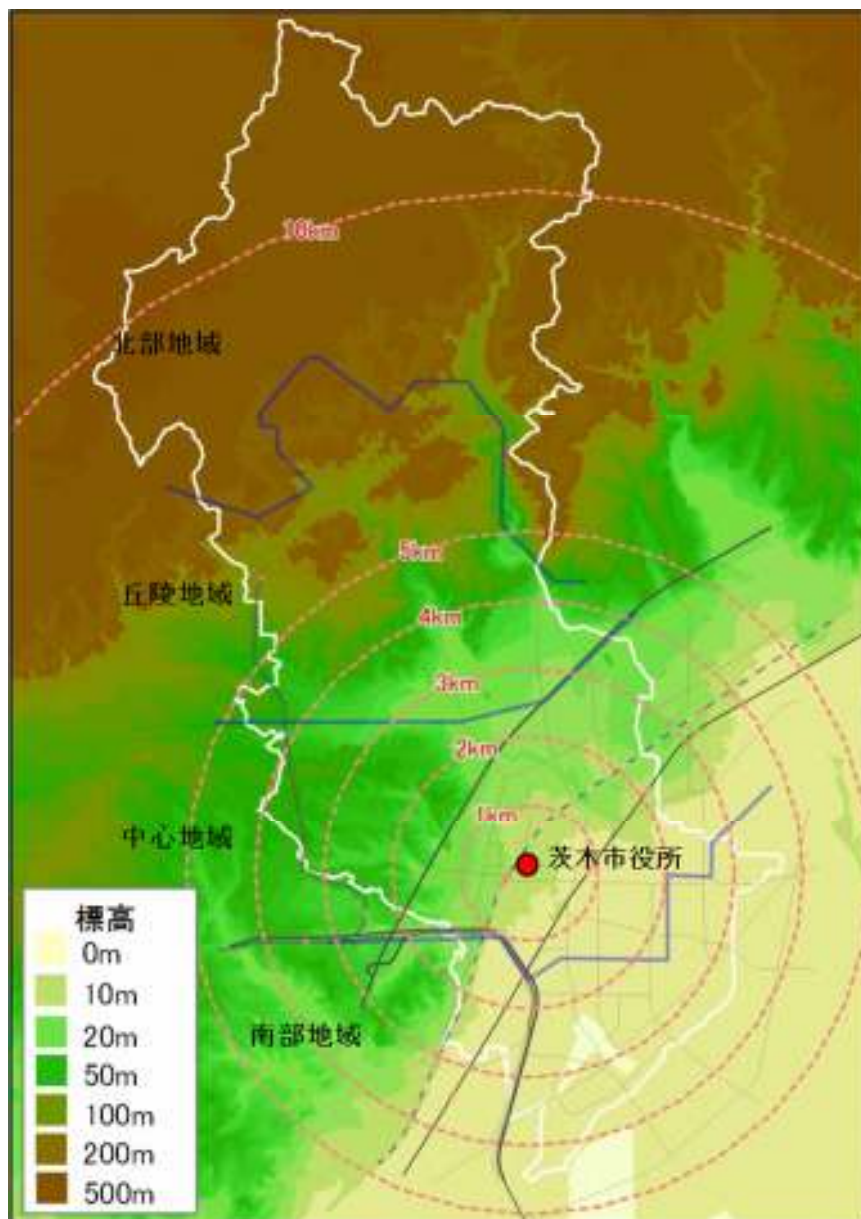
2.1 茨木市の現況

2.1.1 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

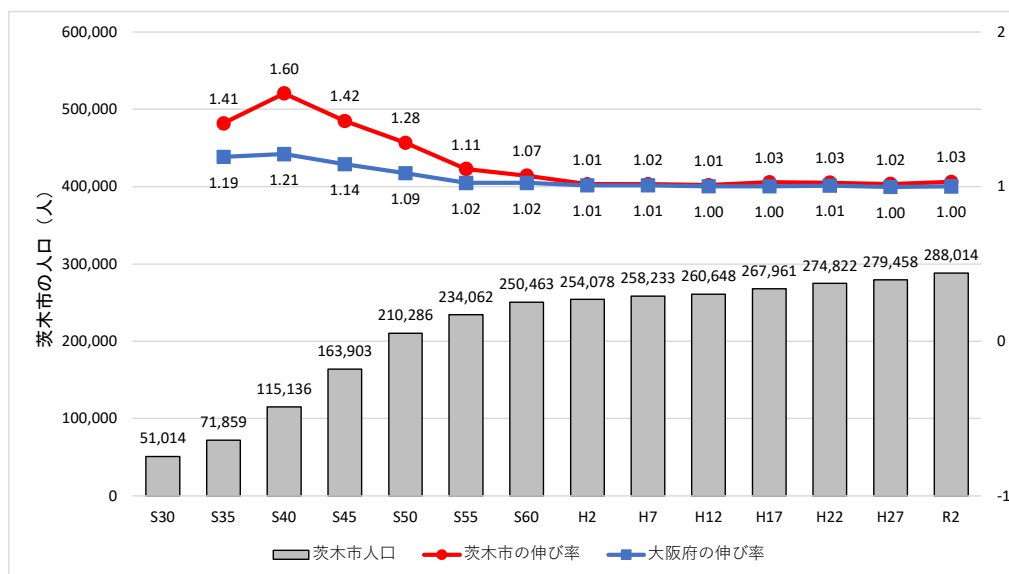
第2章 茨木市の現況と課題

2.1.2 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、以降も増加を続けていますが、平成2年からは前年比の人口伸び率は1.01～1.03と微増傾向となっています。

令和2年は、約28.8万人となっています。



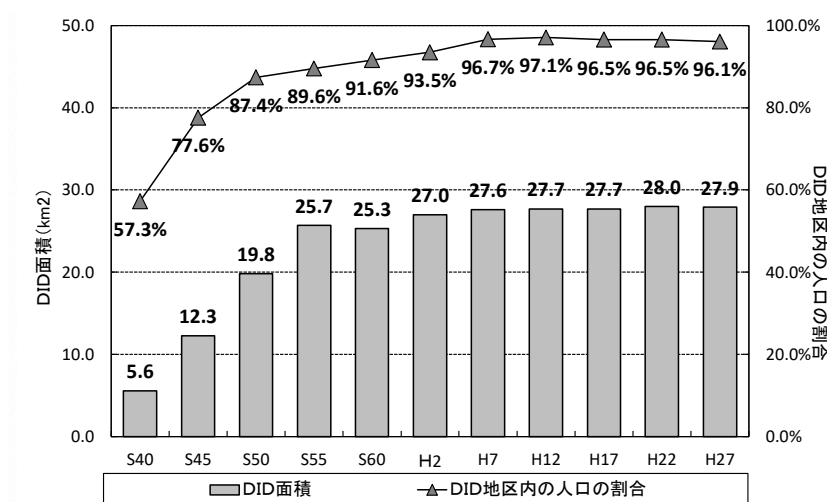
出典: 国勢調査(昭和30年～令和2年、各年10月1日現在)、人口伸び率は前年比

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。

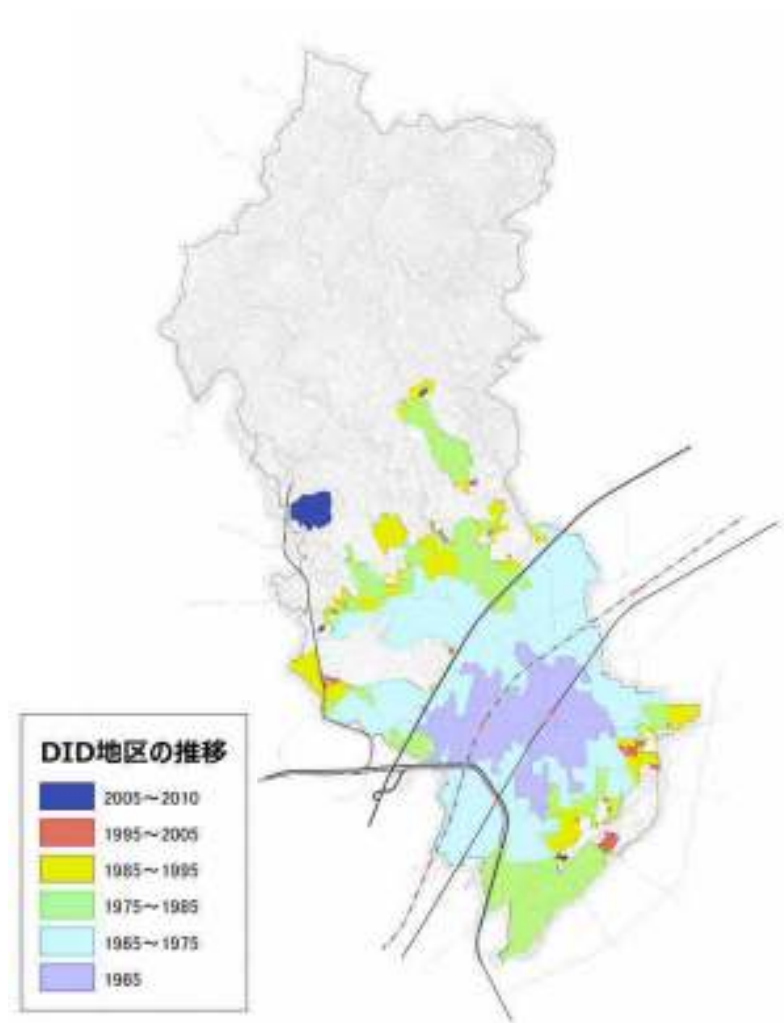
平成22年は、茨木市民の約97%がDID地区内に居住しています。



出典: 国勢調査(昭和40～平成27年)

人口集中地区（Densely Inhabited Districts、D.I.D.）は、市区町村の境域内で、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

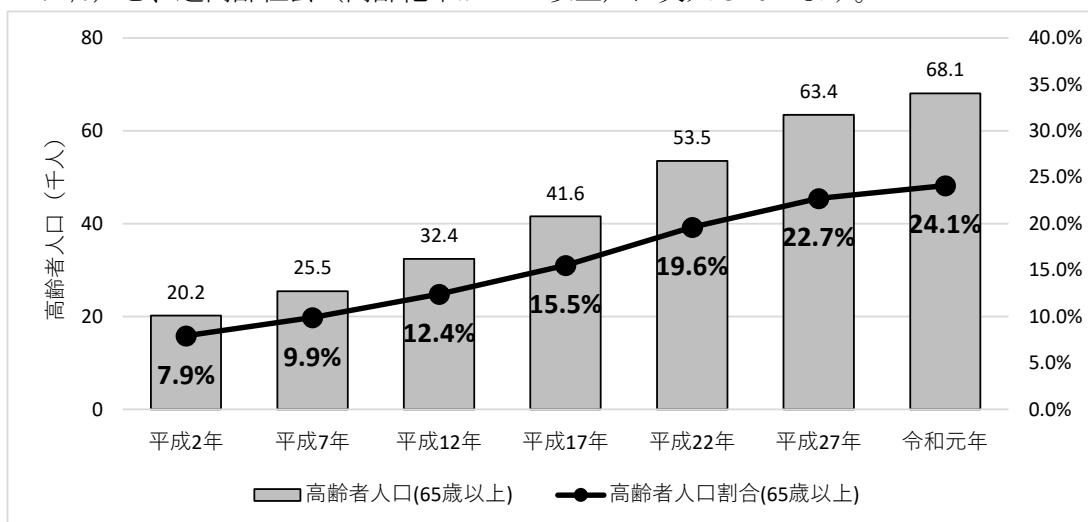


出典：茨木市交通戦略 国勢調査（平成22年）

図 2.1.4 DID 地区の推移

2.1.3 高齢者人口の状況

高齢者人口（65歳以上人口）は増加傾向にあり、令和元年度末時点で68.1千人（高齢化率24.1%）と、超高齢社会（高齢化率が21%以上）に突入しています。



※ 各年10月1日現在（令和元年のみ年度末現在）
 出典：平成2年～平成27年：国勢調査
 令和元年：茨木市統計書 令和2年度版（住民基本台帳）

図 2.1.5 茨木市の年齢階層別人口の推移

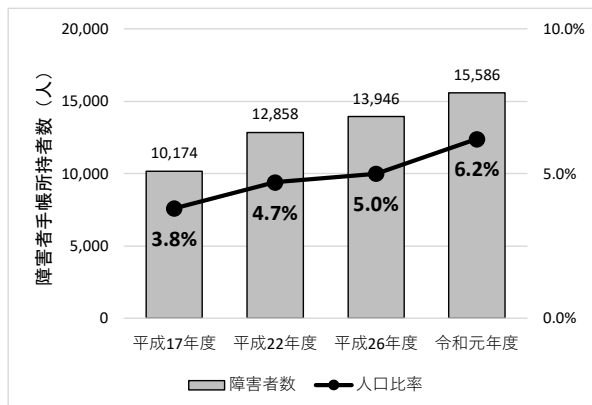
第2章 茨木市の現況と課題

2.1.4 障害者数の状況

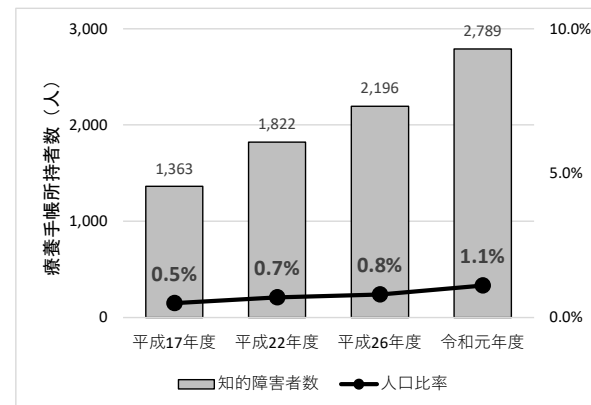
障害者数の推移は増加傾向にあり、令和元年度は平成17年と比べ約5.4千人増加しており、障害者数の人口比率も増加しています。

障害種別でみても、身体障害者、知的障害者、精神障害者の人数は増加しています。

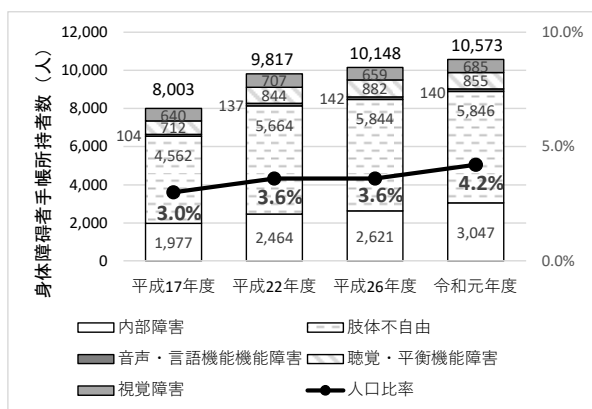
■障害者数の推移



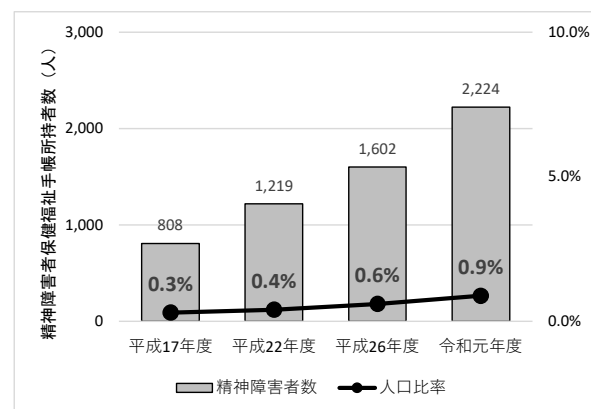
■知的障害者数の推移



■身体障害者数の推移



■精神障害者数の推移



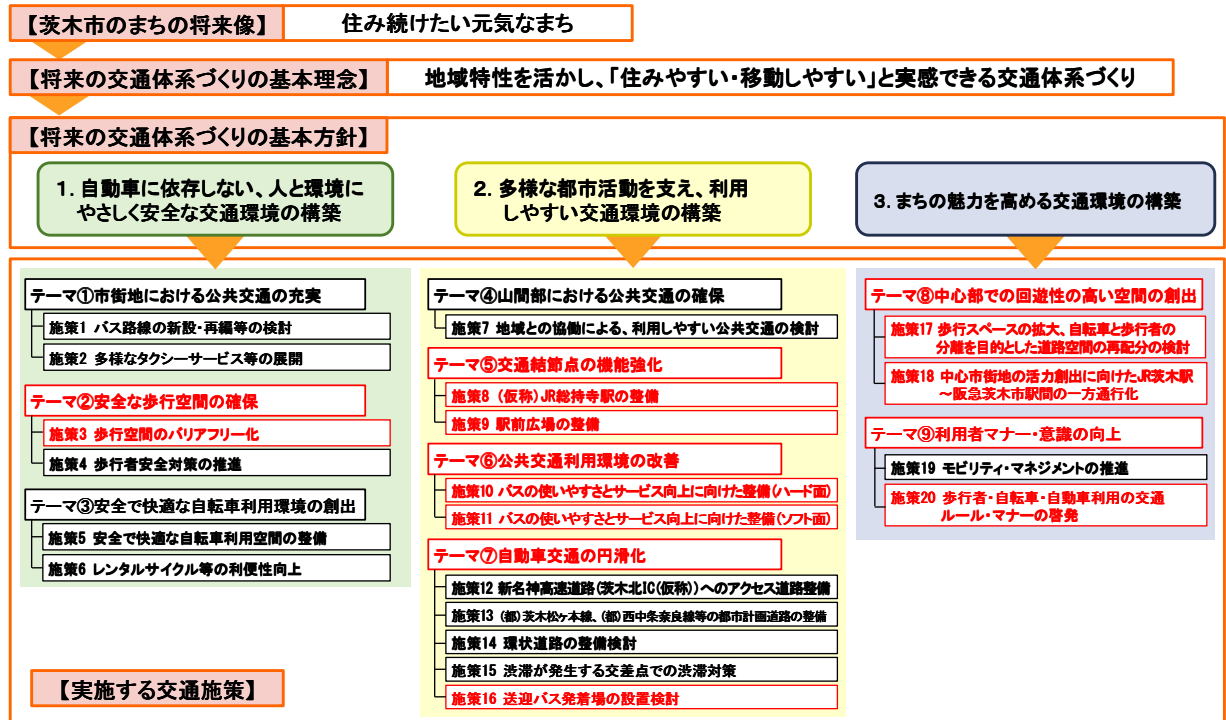
※ 各年度末現在
出典：茨木市

図 2.1.6 茨木市の障害者数の推移

2.1.5 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 令和元年3月中間見直し）＞

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。

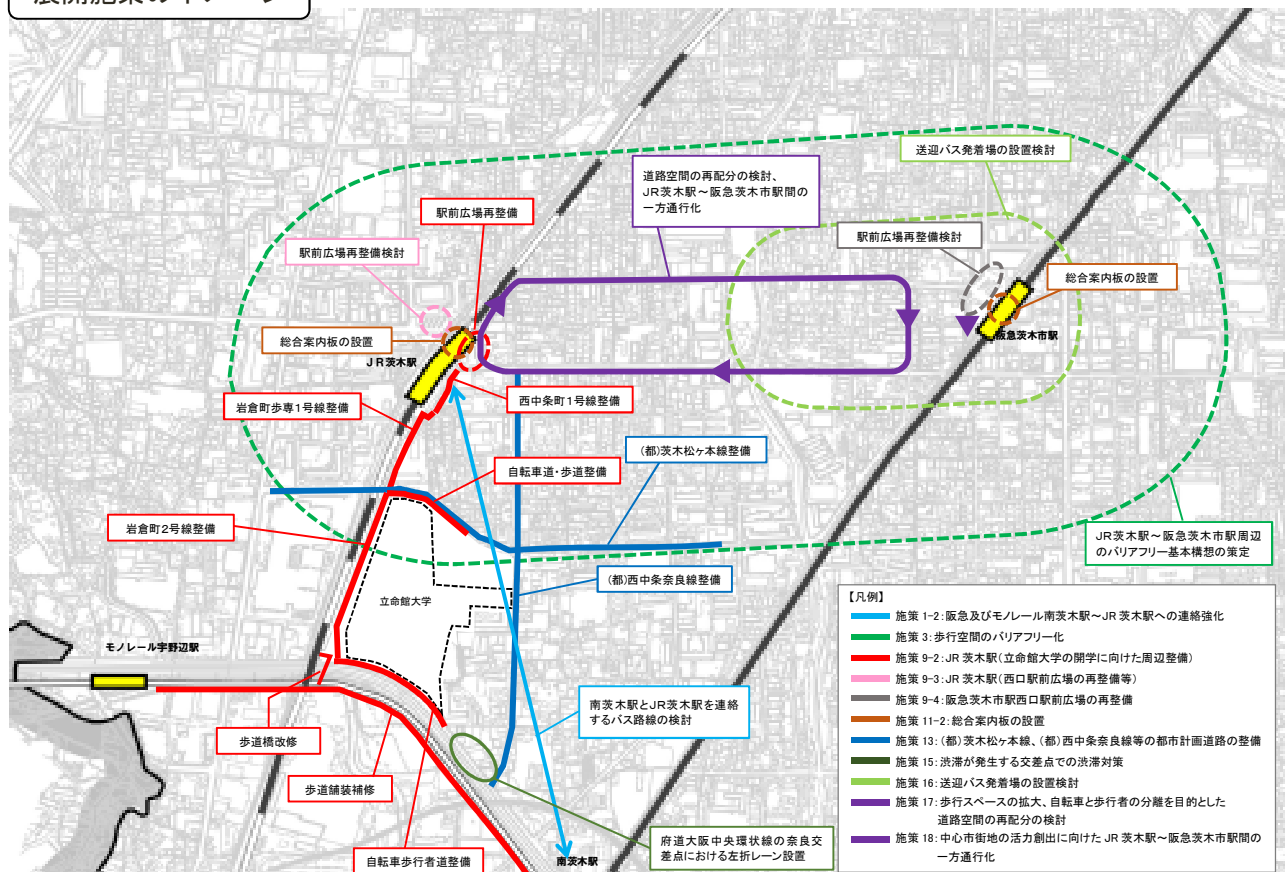


赤字：障害者等の移動・交通に関連する項目

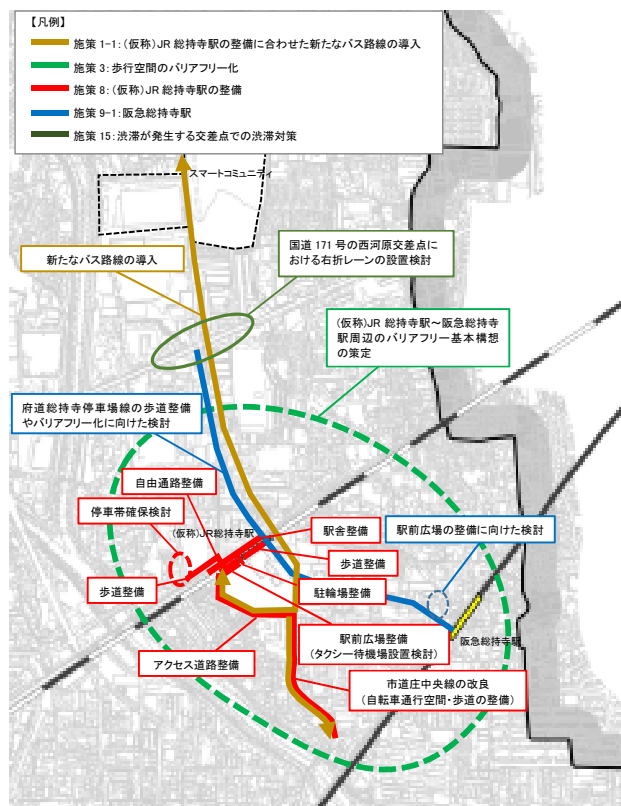
出典：茨木市総合交通戦略（平成26年3月、令和元年3月）をもとに作成

第2章 茨木市の現況と課題

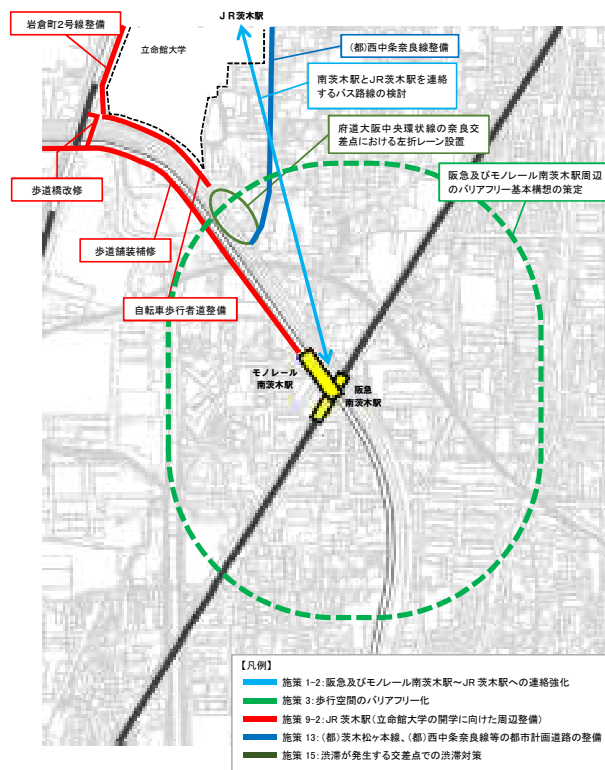
展開施策のイメージ



〔中心部〕



〔JR 総持寺駅周辺〕



〔阪急及び大阪モノレール南茨木駅周辺〕

＜関連計画：茨木市総合保健福祉計画（第2次）（平成30年3月策定 令和3年3月中間見直し）＞

理念	基本目標	分野別計画の施策、取組			
		地域包括計画 (地域福祉活動計画)	高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画	障害者福祉に関する長期計画 障害福祉計画 障害児福祉計画	健康いばらき21・ 食育推進計画
すべての人が健やかに、 支え合い暮らし、みんなが主役の 地域共生のまちづくり （包括的な支援体制の構築とともに）	基本目標1 お互いにつながり支え合える	◎親子・姉妹・子育て世代の強化 ◎地域福祉活動の推進 ◎民生改善・企業社会活動の推進 ◎学生保護の推進 (周知禁止推進計画)	◎地域福祉支援センターの再編 ◎地域福祉支援センターの運営 ◎高齢者の生活支援体制 の整備の推進	◎すべての人が支えあえるまち 「はらき」創出 ◎交流を通じての相互理解の 促進	◎みんなが主役の健康づくり ◎食育、食生活、地域福祉の推進 ◎健康な生活づくりの推進 ◎健康増進の推進
	基本目標2 健康にいきいきと自立した生活を 送る	◎生活困窮者の自立に向けた 支援 ◎生活困窮者支援を通じた 地域・関係づくり	◎高齢者、子育て世代、障害 者、外国人労働者等の 生活支援体制の整備 ◎高齢者の生活支援体制 の整備の推進 ◎高齢者の生活支援体制 の整備の推進	◎障害者に対する生活支援 の推進 ◎障害者に対する生活支援 の推進 ◎障害者に対する生活支援 の推進	◎健康増進の推進 ◎健康増進の推進 ◎健康増進の推進
	基本目標3 “憩える・活躍できる”場をつく る	◎地域で活躍できる人材の 育成 ◎地域の交流・活動の推進 の推進	◎地域活動、社会参加の促進 ◎高齢者の生活支援体制 の整備の推進 ◎高齢者の生活支援体制 の整備の推進	◎働く場をつくれる事業の充実 ◎働く場をつくれる事業の充実 ◎働く場をつくれる事業の充実	◎みんなが主役の健康づくり ◎健康づくりの推進、健康の拡大
	基本目標4 一人ひとりの権利が尊重される	◎権利保障の推進	◎認知症施策の推進 ◎虐待防止対策の推進 ◎権利保障の推進	◎人権の尊重、差別のないま ちづくりの推進 ◎虐待防止対策の推進 ◎権利保障の推進	
	基本目標5 安全・安心で必要な情報があか る	◎情報提供の充実 ◎災害時の情報伝達体制 の整備の推進 ◎地域福祉活動の推進	◎災害時の情報伝達体制 の整備の推進 ◎災害時の情報伝達体制 の整備の推進	◎災害時の情報伝達体制 の整備の推進 ◎災害時の情報伝達体制 の整備の推進	◎みんなが主役の健康づくり ◎健康づくりの推進、健康の拡大
	基本目標6 社会福祉制度の推進に努める	◎生活保護制度の適正実施 ◎社会福祉法人及び福祉 サービス事業者への適正 な指導監査	◎介護保険制度の適正・円滑 な運営 ◎介護保険制度の適正・円滑 な運営	◎障害者福祉の適正実施	◎健康増進の推進 ◎健康増進の推進

出典：茨木市総合保健福祉計画（第2次）（平成30年3月、令和3年3月）

2.1.6 茨木市の主要プロジェクト

(1) 立命館大学の開学

JR 茨木駅の近く、岩倉町に平成27年4月、立命館大学大阪いばらきキャンパスが開設されました。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（立命館いばらきフューチャープラザ）、隣接する岩倉公園を整備し、JR 茨木駅からの歩行者道や周辺の都市計画道路などを整備しました。



図 2.1.8 立命館大学大阪いばらきキャンパス
出典：茨木市ホームページ

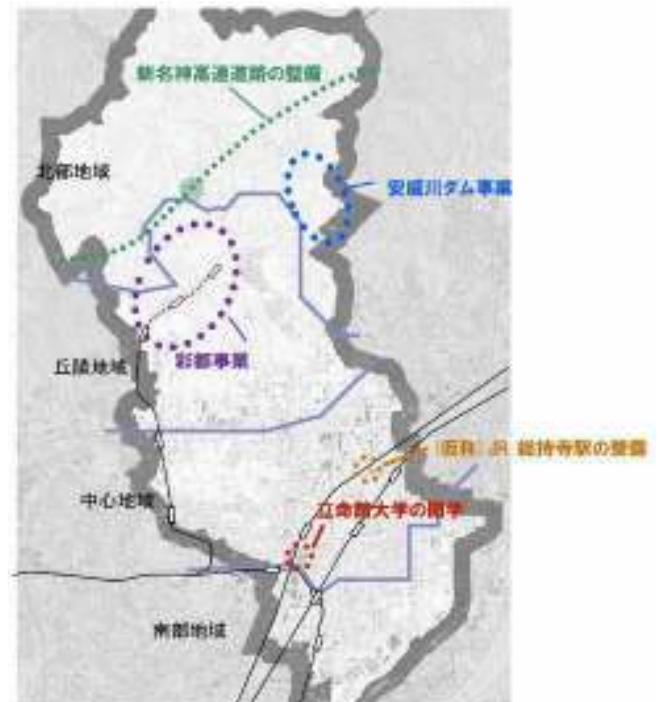


図 2.1.7 茨木市の主要プロジェクト

第2章 茨木市の現況と課題

(2) 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、「JR 総持寺駅」が開業しました。駅開業に伴い、JR 西日本が、乗降客の安全を確保するため、可動式ホーム柵を設置しました。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行いました。



図 2.1.9 駅周辺 現況写真 出典：茨木市ホームページ

(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、彩都和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、中部地区は平成 27 年度末に工事が完了しています。



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

(4) 茨木市スマートコミュニティプロジェクト

JR 総持寺駅の北、東芝工場跡地において集約型エネルギーマネジメントを行う管理拠点を中心に住居・商業施設・文教施設等、都市機能を適切に配置し、電気・熱・情報等の様々なインフラのエネルギー最適化を図るため、スマートコミュニティの考え方に基づいた都市づくりを促進します。

令和元年に追手門学院大学の一部学部の新キャンパスが開設され、住居・商業施設も順次整備が完了しています。



図 2.1.11 土地利用計画図（案）

出典：茨木市ホームページ

(5) 茨木市市民会館跡地エリア活用

市民会館跡地を含む周辺エリアの活用について、平成 30 年 12 月に「茨木市市民会館跡地エリア活用基本計画」を策定し、整備を進めています。キーコンセプトを「育てる広場」と設定し、憩い、にぎわい、交流のキーワードをもとに、使いたくなるようなデザイン、仕掛けを組み込んだ機能（場）を提供します。

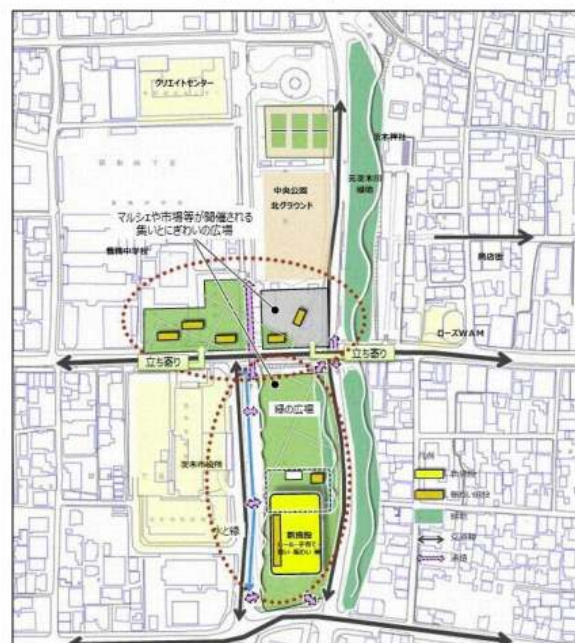


図 2.1.12 ゾーニングイメージ（案）

出典：茨木市ホームページ

2.2 施設等の現況

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日あたり平均利用者が数 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、10 駅が該当します。（令和元年度時点）



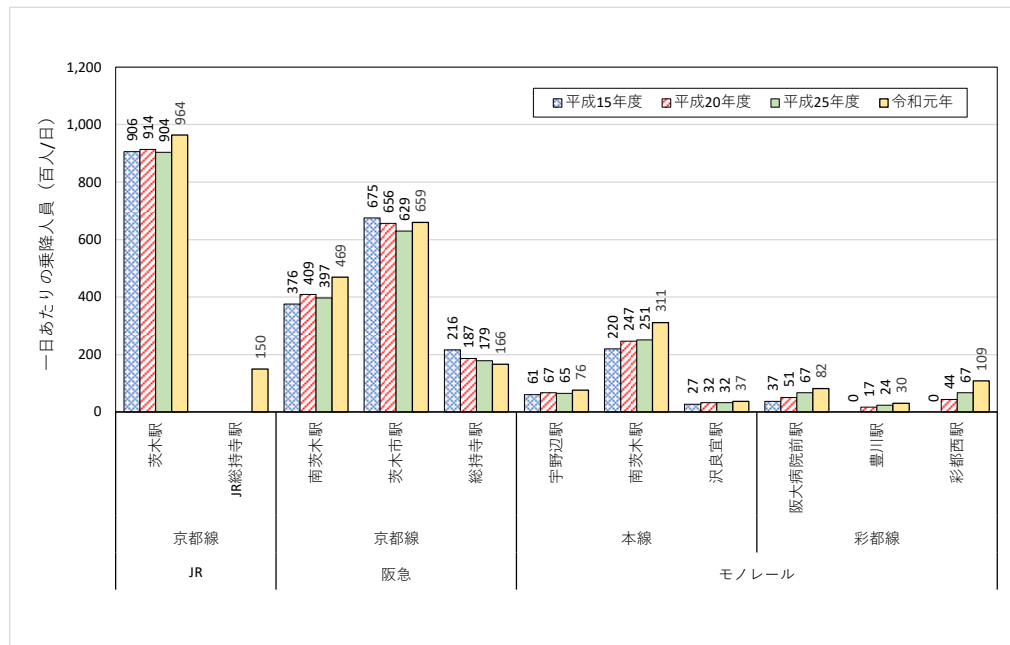
出典：茨木市総合交通戦略

図 2.2.1 茨木市の鉄道ネットワーク

(2) 鉄道利用者数の推移

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、平成 25 年度までは、大阪モノレール南茨木駅・阪大病院前駅では増加傾向、ＪＲ茨木駅、阪急茨木市駅、阪急総持寺駅は、減少傾向にありましたが、令和元年度にＪＲ茨木駅、阪急茨木市駅とも増加に転じています。



※ JR西日本は、乗車人員を2倍した数値を利用者数としている。

出典：大阪府統計年鑑（平成16年度版、平成21年度版、平成26年度版、令和2年度版）

図 2.2.2 鉄道各駅における1日あたり利用者数の推移

(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。

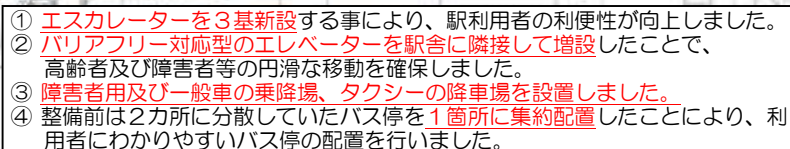
事業者	路線	駅名	令和 2年度 利用者数 (人/日)	バリアフリー化状況							
				エレベーター／ エスカレーター		内包線付 き点字ブ ロック	スロープ	車いす 対応幅広 改札機	触知図式 案内板	トイレ	その他
				駅構外⇄ コンコース	コンコース ⇄ホーム						
ＪＲ	京都線	茨木	72,220	◎	◎	○	○	◎	○	◎	
		JR 総持寺	12,696	—	◎	—	○	◎	○	◎	可動式ホーム柵 を設置
阪急	京都線	総持寺	10,842	◆	◆	○	—	◎	○	◎	
		茨木市	43,958	◎	◎	○	—	◎	○	◎	
		南茨木	30,138	◆	◎	○	—	◎	○	◎	
大阪 モノレール	本線	宇野辺	6,001	◆	◎ エスカレーター 上りのみ	○	○	◎	○	◎	可動式ホーム柵 を設置
		南茨木	23,105	◆	◎	○	○	◎	○	◎	可動式ホーム柵 を設置
		沢良宜	3,193	◎	◎	○	○	◎	○	◎	転落防止設備を 設置
	彩都線	彩都西	8,569	地上改札	◎	○	○	◎	○	◎	可動式ホーム柵 を設置
		豊川	2,443	◎ 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	6,533	◆	◎	○	○	◎	○	◎	可動式ホーム柵 設置

※各事業者提供データをもとに作成

※ 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
- ・内包線付き点字ブロック ○：設置済み ×：未設置
- ・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 ◎：バリアフリースイートイレ（車いす・オストメイト対応）設置 ○：バリアフリースイートイレ（車いす対応のみ）設置
△：バリアフリースイートイレが未設置 ×未設置

＜JR 茨木駅東口の駅前広場について（平成 27 年 3 月完成）＞

[illegible]

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。

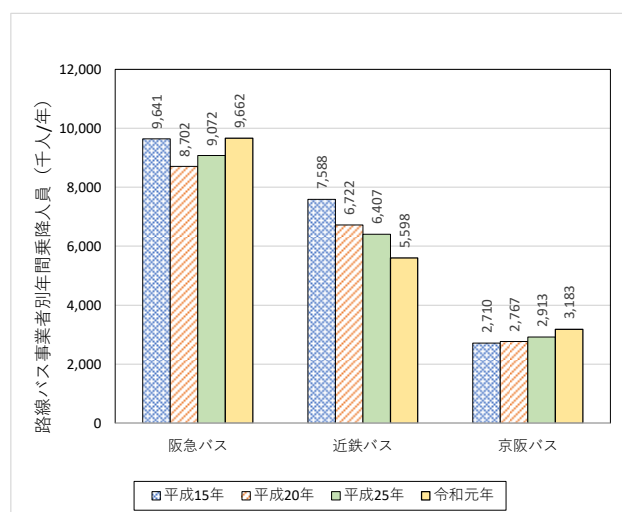
路線バスが乗り入れている駅前広場は、市内で8箇所あります。



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、阪急バスも平成20年度以降増加傾向にあります。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26年度版、令和2年度版）

図 2.2.4 5年毎の路線バスの事業者別年間乗降人員の推移

第2章 茨木市の現況と課題

(3) 低床バス導入状況

茨木市内で運行する低床バス（ワンステップ及びノンステップ）導入率は、近鉄バス、京阪バスとも100%を達成しており、阪急バスも99.2%となっています。（令和2年9月時点）

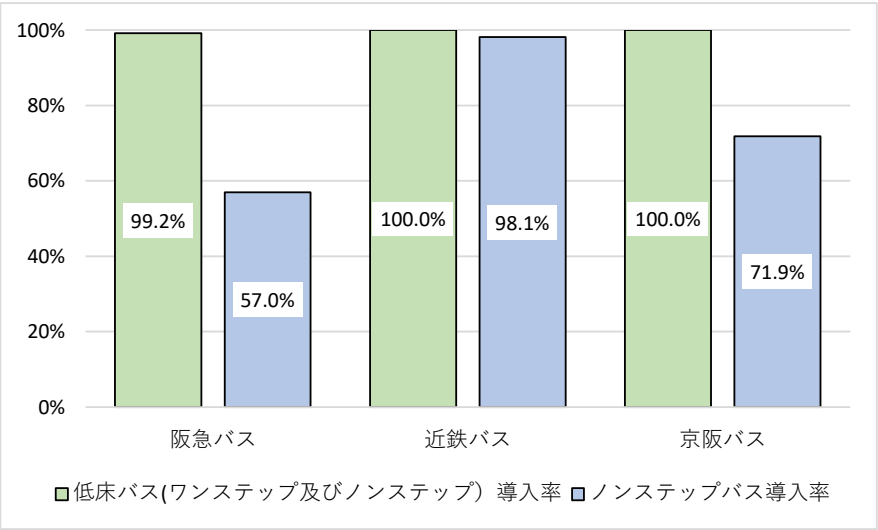
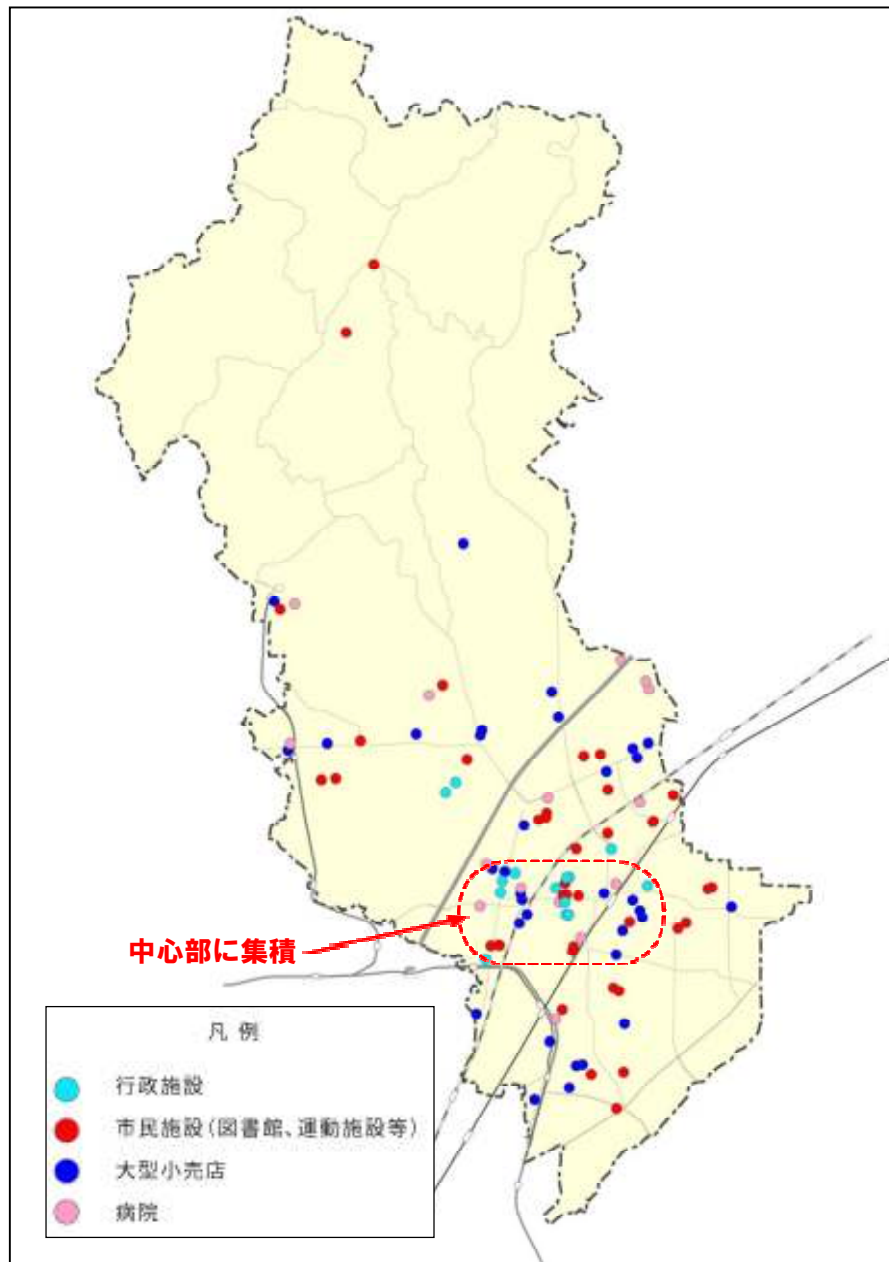


図 2.2.5 茨木市内で運行する低床バスの割合

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



茨木市役所



保健医療センター

第2章 茨木市の現況と課題

2.2.4 都市公園（街区公園除く）の整備状況

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レクリエーション、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、近隣公園9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
近隣公園 * 1ha 以上 4ha 未満	⑧中央公園 ⑨上穂積公園 ⑩岩倉公園 ⑪桑田公園 ⑫水尾公園 ⑬島3号公園 ⑭沢良宜公園 ⑮国文都市5号公園 ⑯山手台中央公園	



図 2.2.7 都市公園の整備状況

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、参考資料 1、および 2 に掲載

第2章 茨木市の現況と課題

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。

○多目的トイレの改善

●駅の案内の充実（ふりがな・触知・音声・路線・時刻表等）

●非常時や事故の情報提供の充実（音声だけでなく文字情報で）

*○：主にアンケートから抽出

●：主にヒアリングから抽出

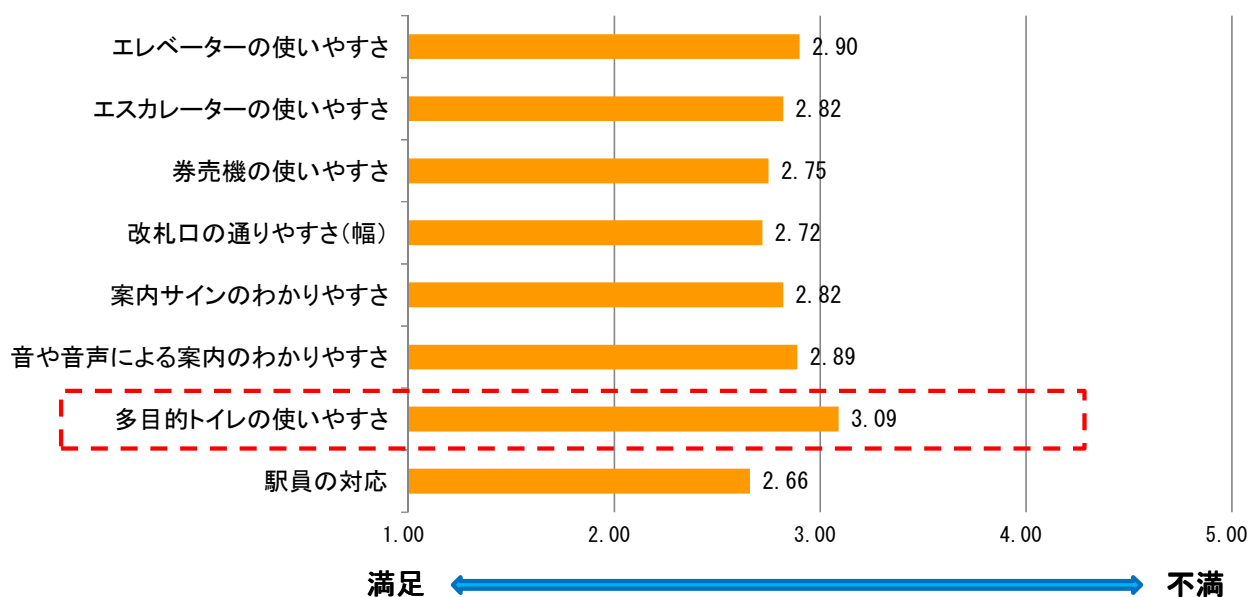


図 2.3.1 駅施設別のバリアの満足度（アンケート調査）

【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、手すりを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

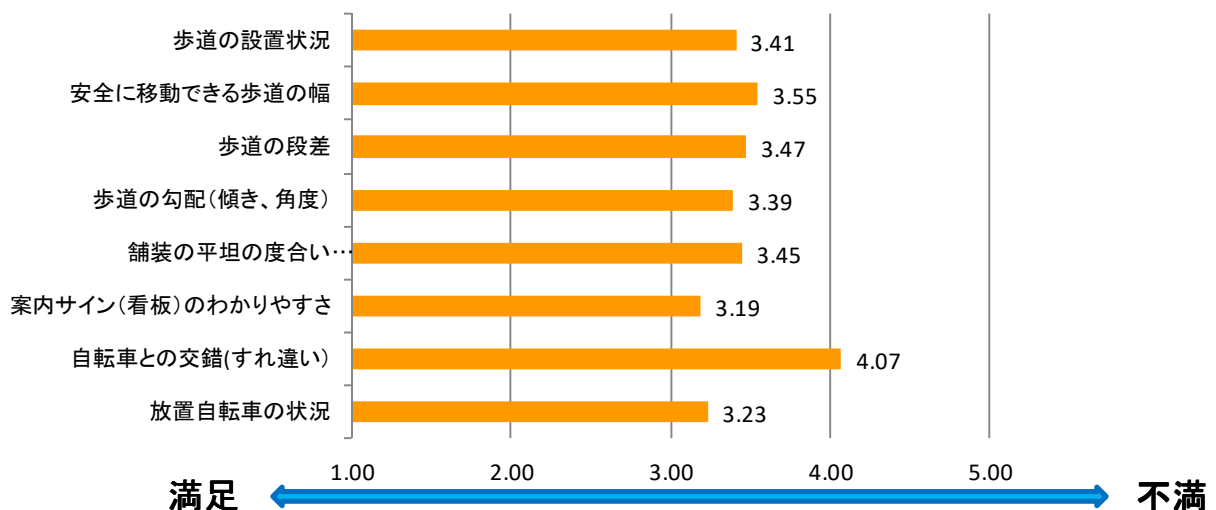


図 2.3.2 施設別のバリアの状況（アンケート調査）

【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際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。

第2章 茨木市の現況と課題

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。

- 横断歩道や信号機の設置
○●音響信号の設置

*○：主にアンケートから抽出 ●：主にヒアリングから抽出

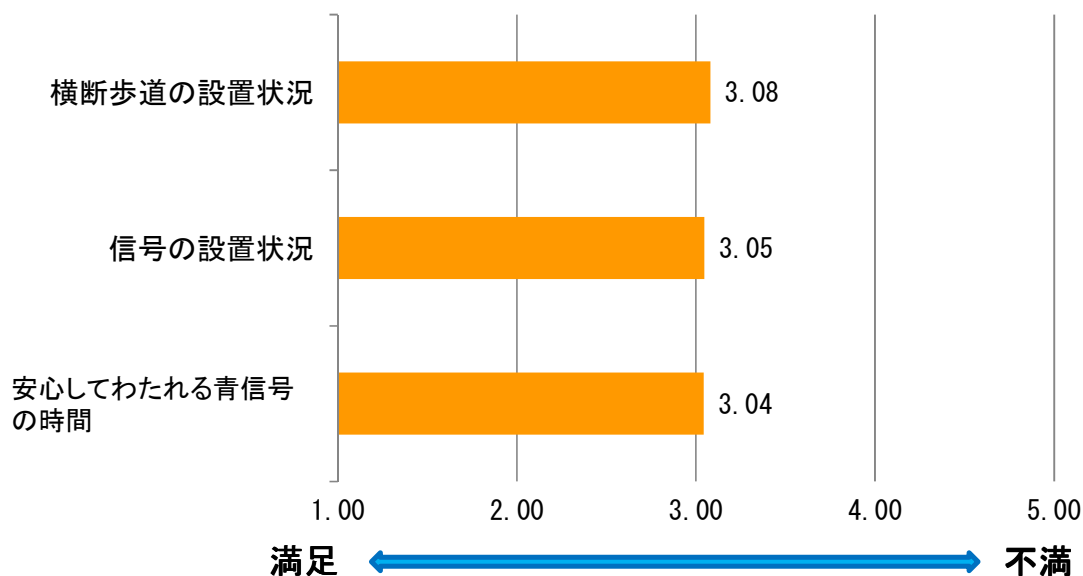


図 2.3.3 横断歩道・信号のバリアの満足度（アンケート調査）



【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

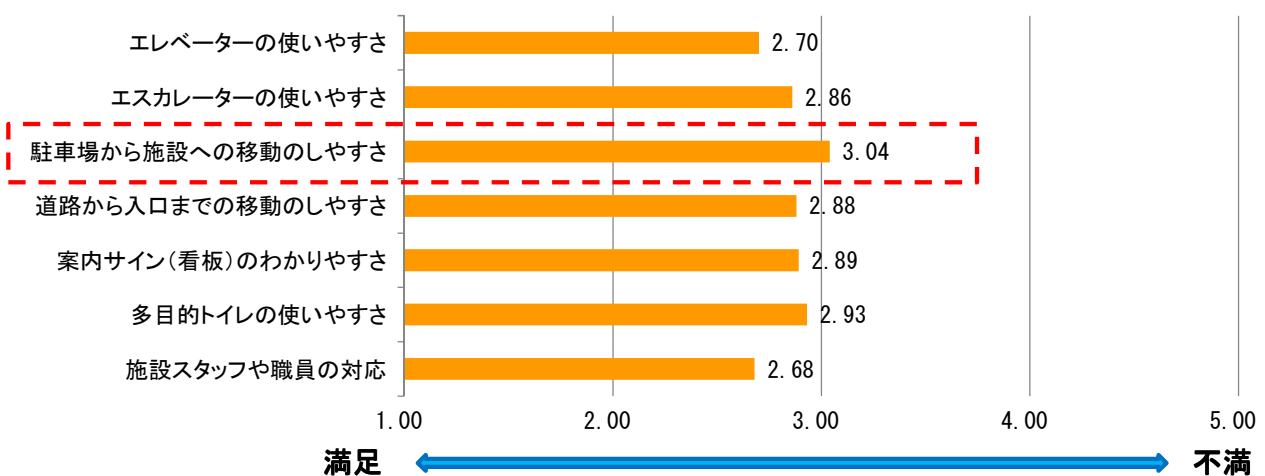


図 2.3.4 公共施設のバリアの満足度（アンケート調査）

【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。

第2章 茨木市の現況と課題

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 茨木駅西口：バスロータリーのバリアフリー化（平成 27 年 12 月 暫定形整備）
- 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 茨木駅西口）



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 茨木駅西口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。

第2章 茨木市の現況と課題

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

- 障害への理解を深める
- 危険な歩きタバコの防止
- 市民も含めた勉強会の開催等による意識の向上
- 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

(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

*○：主にアンケートから抽出 ●：主にヒアリングから抽出

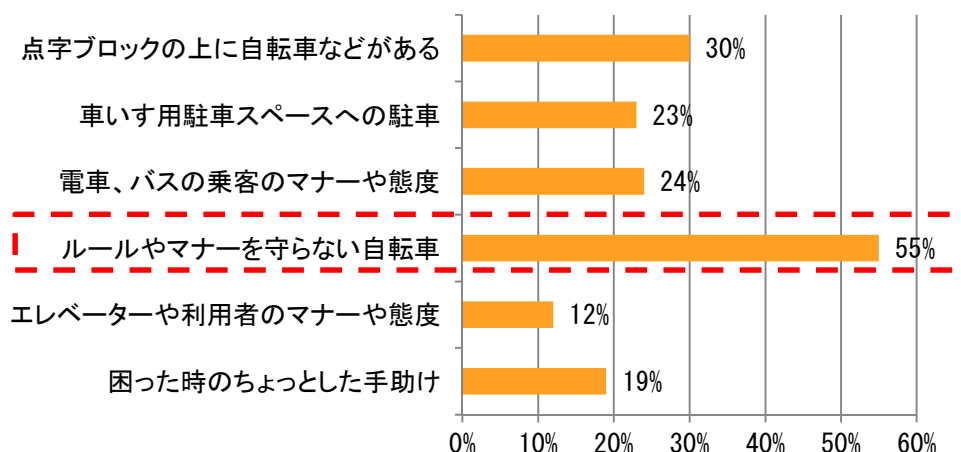


図 2.3.6 外出時に市民の理解が足りないと感じる事項（アンケート調査）

【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充実を図る（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、社会的障壁の除去、共生社会の実現をめざし、市民・事業者・行政等が互いに連携しながら、ハード整備だけでなく、心のバリアフリーの取り組みも併せてより一層進めていきながら、「いつでもだれもが、バリアをかんじず、らくらく（楽々）と きもちよく移動できるまち 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 くらく(楽々)と
き もちよく移動できるまち 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、かたち・ところ・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（かたち）

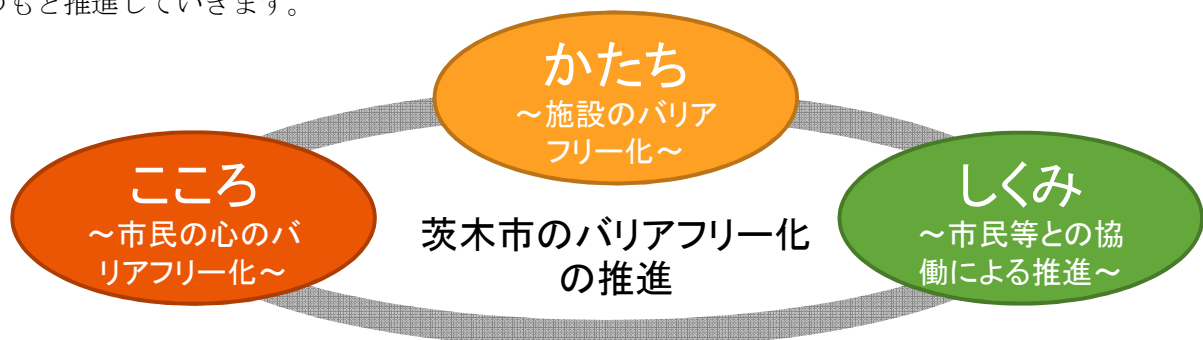
誰もが、安全・安心・快適で自立した社会生活をおくり、まちの魅力が高まるバリアフリー化を推進する必要があります。バリアフリー法の趣旨に則り、移動に関わる駅、道路（歩道）、建築物、公園等についての整備を、重点的かつ一体的に行っていきます。

3.2.2 市民の心のバリアフリー化（ところ）

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。



「社会的障壁とは」

障害がある人にとって日常生活または社会生活を営む上で障壁となるような社会における事物、制度、慣行、観念その他一切のものをいいます。共生社会の実現のためには、以下のような障壁の除去が必要です。

○物理的な障壁

- ・公共交通機関、道路、建物などにおいて、利用者に移動面で困難をもたらす物理的なバリアのこと。
- ・具体的には、路上の放置自転車、狭い道路、急こう配の道路、ホームと電車の隙間や段差、すべりやすい床、座ったままでは届かない位置にある物などがあげられます。

○制度的な障壁

- ・社会のルール、制度によって、障害のある人が能力以前の段階で機会の均等を奪われているバリアのこと。
- ・具体的には、学校試験、就職や資格試験などにおいて、障害があることを理由に受験や免許などの付与を制限するなどがあげられます。

○文化・情報面の障壁

- ・情報の伝え方が不十分であるために、必要な情報が平等に得られないバリアのこと。
- ・具体的には、視覚に頼ったタッチパネル式のための操作盤、音声のみによるアナウンス、点字、手話通訳のない講演会、わかりにくい、難しい言葉などがあげられます。

○意識上の障壁

- ・周囲から心無い言葉、差別、無関心など、障害のある人を受け入れないバリアのこと。障害に対する誤った認識から生まれます。
- ・具体的には、精神障害のある人は何をかわからないから怖い存在とする偏見や犯罪と結びつける発想、理解せずにかわいそうな存在だと決めつけたり、障害のある人に対する高圧的な態度などがあげられます。

「共生社会とは」

これまで必ずしも十分に社会参加できるような環境になかった障害者等が、積極的に参加・貢献していくことができる社会で、誰もが相互に人格と個性を尊重し、支え合い、人々の多様なあり方を相互に認め合える全員参加型社会のことです。

過去において、障害のある人が受けてきた差別、隔離、暴力、特別視等は共生社会においてはあってはならないものです。また障害がある人はかわいそうであり、一方的に助けられるべき存在といったステレオタイプの理解も誤りです。障害の有無にかかわらず、すべての人が助け合い、共に生きていく社会を実現することは、人々の生活や心において「障害者」という区切りがなくなることの意味します。

3.3 整備の方針

3.3.1 かたち ～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

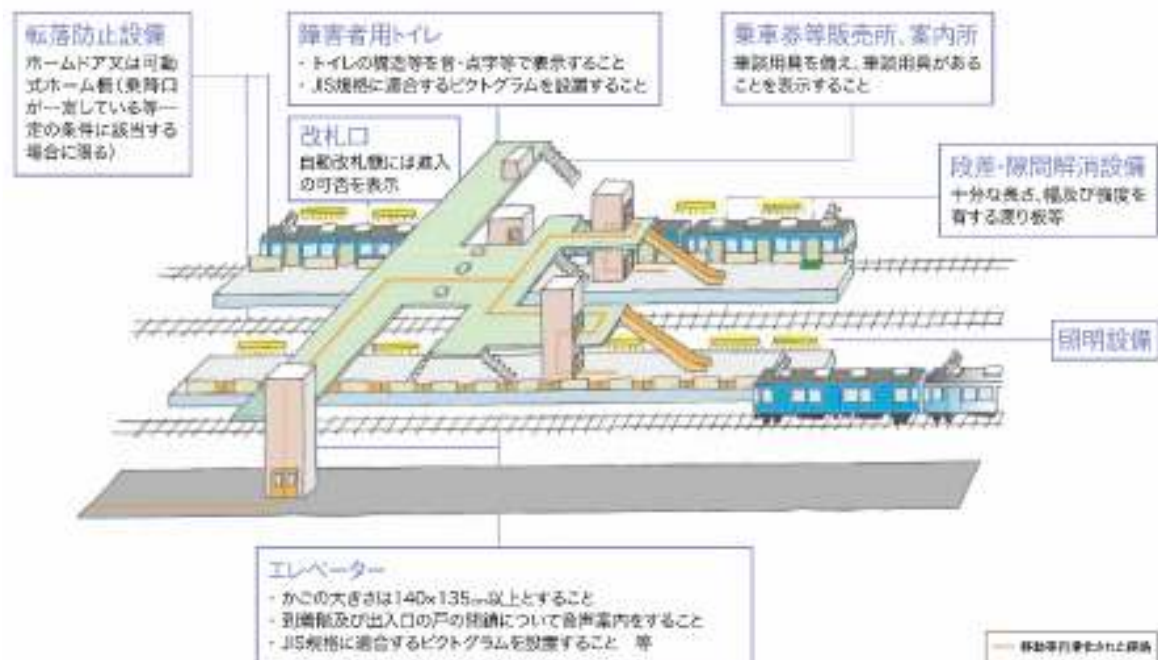
かたち ～施設のバリア フリー化～

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、乗車券等販売所・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

第3章 茨木市バリアフリー基本方針

(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いきます。

【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、既存の建築物で基準を満たしていないものについては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

第3章 茨木市バリアフリー基本方針

【アンケート・ヒアリング等からの課題】

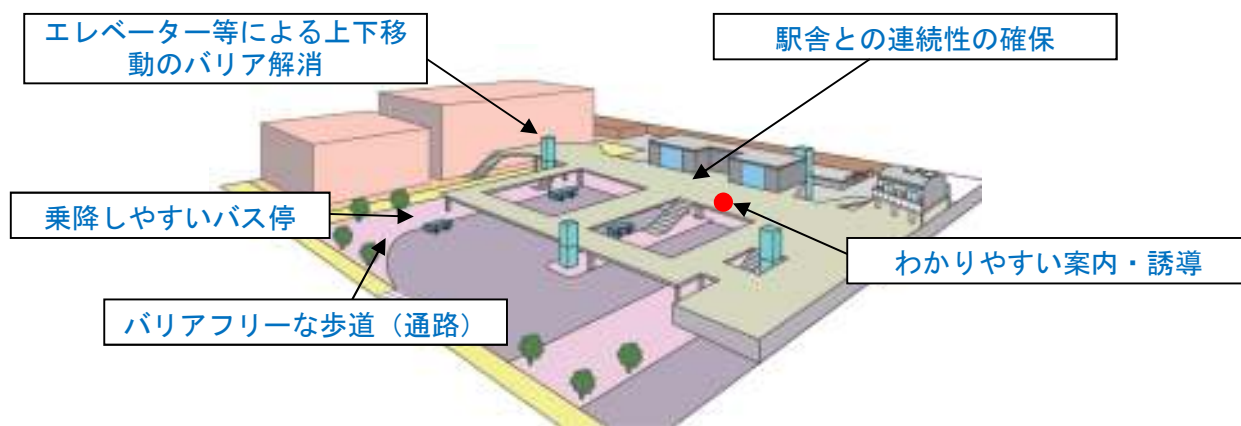
- ・ 公共施設の駐車場から施設への移動のしやすさの不満が高い状況でした。公共施設のなかでも、障害者の利用が多い施設の改善要望がありました。また、公共施設だけでなく、商業施設等も含めた建築物のバリアフリー化が課題となっています。

【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
- ・ 子育て世代も利用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いきます。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】

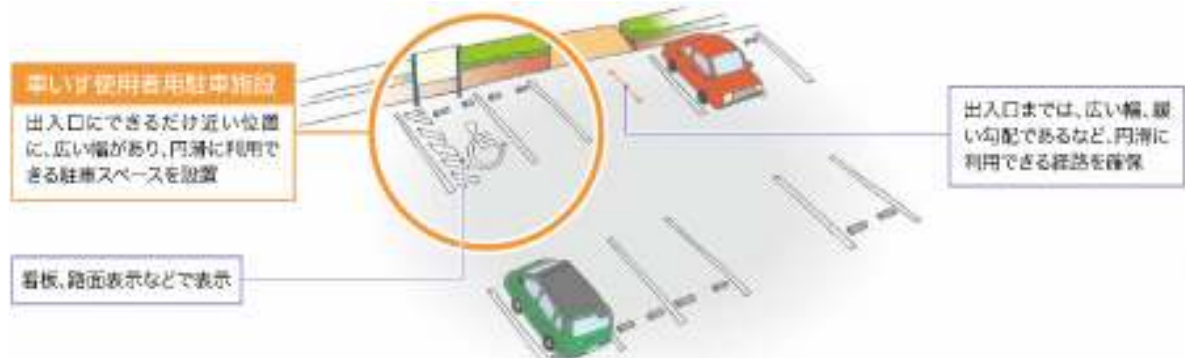
- ・経路(園路・広場)、トイレ、駐車場等のバリアフリー化

(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

第3章 茨木市バリアフリー基本方針

【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（歩きスマホ等）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の交通法規遵守とマナー向上(スマホ操作、イヤホン使用、逆走、一時停止無視、無灯火、歩道での徐行義務違反等の違法な自転車運転、放置自転車等のマナー)
- ・ 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～

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り組み

【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、令和2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10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

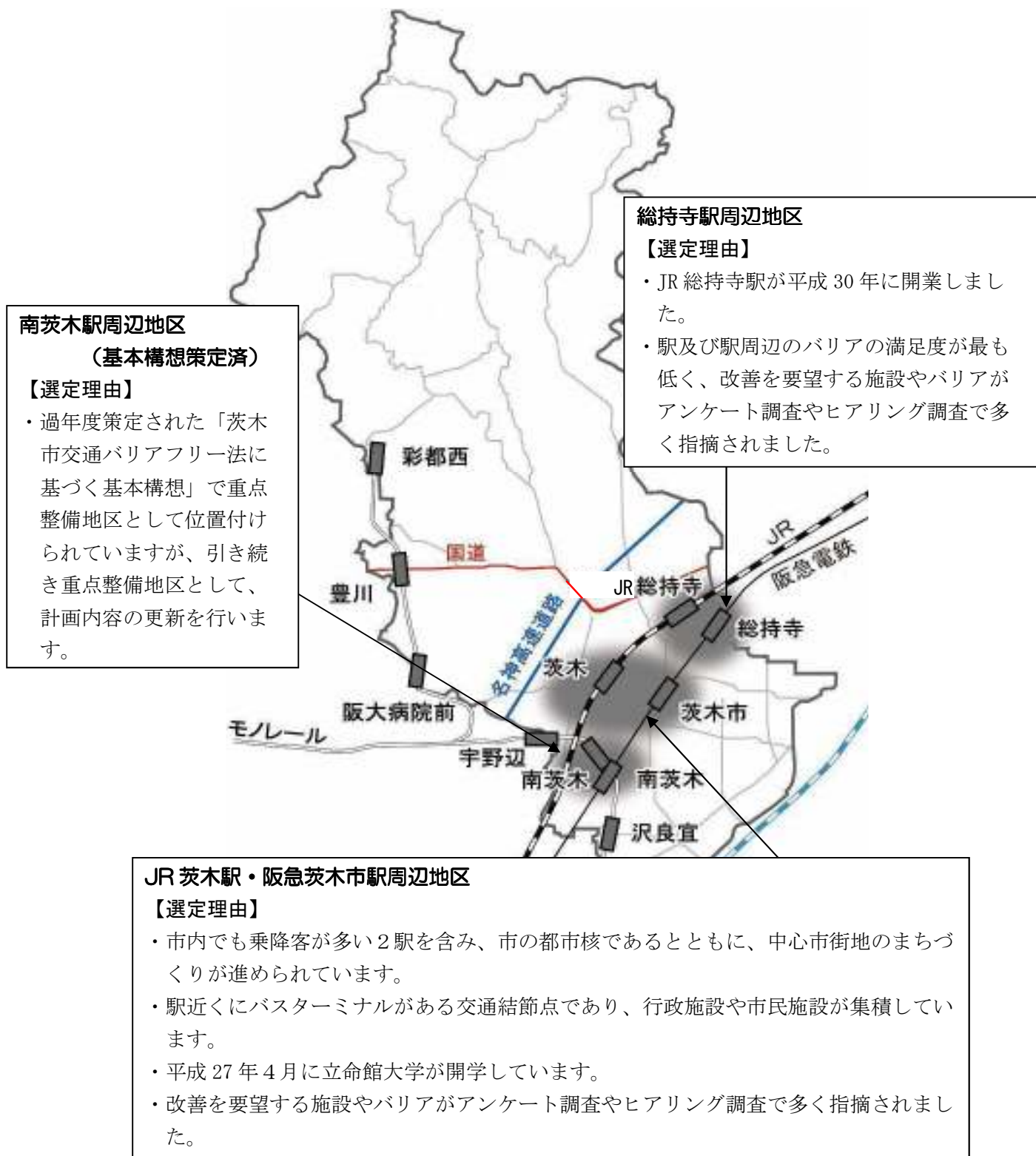
都市機能として、高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等が掲げられている。各種バリアフリー化事業の重点的な実施が、このような様々な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切であると認められる地区であることが求められている。

第3章 茨木市バリアフリー基本方針

(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、「JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区」、「総持寺駅周辺地区」、「南茨木駅周辺地区」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。



第4章 重点整備地区の基本方針

4.1 各地区の課題や問題点

4.1.1 茨木市バリアフリーワークショップの開催

各地区の課題や問題点の抽出を目的として、以下のとおりワークショップを開催しました。

表 4.1.1 バリアフリーワークショップ開催概要

	第1回	第2回	第3回	第4回
目的	実際に現地を歩きながら現地のバリアを調査し、その結果をもとに、歩道や建物にどのような問題や課題があるのかを整理することで、バリアフリー化整備のための基礎資料とする。			
場所 (会場)	J R 茨木駅周辺地区 (茨木市役所 南館 8 階会議室)	阪急茨木市駅周辺地区 (茨木市役所 南館 10 階会議室)	総持寺駅周辺地区 (庄栄コミュニティ センター 3 階多目的 室)	南茨木駅周辺地区 (文化財資料館 2 階研修室)
日時	平成 27 年 5 月 12 日 (火) 13 : 30-16 : 00	平成 27 年 5 月 14 日 (木) 13 : 30-16 : 00	平成 27 年 5 月 19 日 (火) 13 : 30-16 : 00	平成 27 年 5 月 21 日 (木) 13 : 30-16 : 00
参加者	35 人	30 人	34 人	31 人
	※参加者：協議会委員、協議会委員の関係団体、実施する地区の自治会・商店街、学生（「立命館大学 政策科学部」、「藍野大学 作業療法学科」協力）、市職員、一般公募等			
開催 状況				
主な 意見	・道幅が狭い、信号待ちスペースがない。 ・JR 茨木駅の駅前広場のバス停に車いすで移動できない、デッキに点字ブロックがない。 ・市役所の施設案内が少ない。 等	・駅構内通路の車止めが道を塞いでいる。 ・点字ブロックがない、舗装が劣化している、集水枡蓋が粗目である、歩道の勾配がきつい。 等	・道幅が狭く、乗り入れ部や端部の盛り上がりが多いうえ、違法駐車・駐輪があり通行しにくい。 ・駅舎が使いにくい。 等	・駅周辺の施設案内等がわかりにくい。 ・点字ブロックが舗装と同色であり、途中で切れている。 ・グレーチングの目が粗い、車止めのポールがバリアになる。 等

第4章 重点整備地区の基本方針

4.1.2 各地区の課題と問題点

ワークショップにおいて抽出された各地区の課題と問題点は以下のとおりです。

(1) JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区

1) 駅の主な問題点

a) JR 茨木駅

		
・利便性向上のために庫内の幅を広げてほしい。	・ホームに降りるエスカレーターの早急な整備が必要	・ホームの安全性を向上してほしい。

b) 阪急茨木市駅

	
<券売機> ・車いすでも利用しやすくする等、券売機を使いやすくしてほしい。	<トイレ> ・多目的トイレのドアが手動開閉なので、使いやすくしてほしい。

2) 駅前広場の主な問題点

a) JR 茨木駅西口

	
・駅前広場に行くには階段しかなく、車いすは利用出来ない。	・エレベーターの場所がわかりにくいので、案内を充実してほしい。

(平成 27 年 12 月 暫定形整備)	
	
・駅前広場周辺に点字ブロックがない区間がある。	・自転車駐輪場へ渡る横断歩道に信号が無いため危険である。

b) 阪急茨木市駅西側

		
・バスが歩道と離れた位置に停車すると乗りにくい。	・点字ブロックが歩道と同系色の区間がある。	＜駅構内通路＞ ・入口の柵が道を塞いでいる。
		
・駅前広場と車道との段差が少し高い。	・朝夕のピーク時はバス、タクシー、車等が錯綜し危険である。	・バス停への案内がわかりにくいので視覚障害者でもわかりやすい案内を整備してほしい。 ・バス時刻表が会社ごとに異なるので、わかりやすくして欲しい。時刻表の文字を大きくする等の工夫をしてほしい。

第4章 重点整備地区の基本方針

3) 歩道の主な問題点

a) JR 茨木駅周辺

		
・歩道橋に階段しかなく車いすは大きく迂回の必要がある。	・歩道が狭く、段差がある。	・見通しが悪く自動車の飛び出しが危険
		
・歩道の凹凸・傾斜があり、歩きにくい。	・歩道の幅員が狭く、走行する自転車危険に感じる。	・歩道橋を利用するために車道を横断する必要があり危険を感じる。

b) 阪急茨木市駅周辺

		
・看板や放置駐輪により歩道の幅員が狭くなっている箇所がある。	・歩道と車道の高低差が大きく危険である。	・舗装の劣化や波打ちがある。ベビーカーなど小さいタイヤにはきつい。
		
・点字ブロックが路面の色と同色である。	・車両出入り部付近の歩道が狭く、縦断勾配も急である。	・集水桝蓋が粗目のため、白杖などが入りやすく危険

4) 信号・交差点の主な問題点

・歩行者の乱横断があり危険である。	・信号がないため横断が危険な場合がある。

5) 建築物の主な問題点

a) 茨木市役所

・視覚障害者用のトイレの案内を充実してほしい。 ・トイレが和式ばかりで、足が悪いと使いづらい。	・庁舎内全体に視覚障害者の誘導が少ない。 ・点字ブロックの色が床面の色と同系色である。	・庁舎内の案内板等の標示が少なく、わかりにくいと感じる。

b) 茨木市市民総合センター（クリエイトセンター）

・点字案内板の前に傘立てや掲示用の看板があり、使いにくい。	・女性トイレの和式トイレに点字ブロックがあるが、滑りやすい。 ・視覚障害者用のトイレの案内を充実してほしい。	・歩道から施設へ案内する誘導用ブロックが入口部で、マットでとぎれてしまっている。

第4章 重点整備地区の基本方針

c) その他の施設

		
・親水護岸へおりの階段の開口部が広く危険を感じる。 ・車いすでも振動の少ない舗装にしてほしい。	・階段に手すりが無いため危険を感じる。(市民会館北側付近)	・スロープ付近の親水護岸への開口部が広く危険を感じる。(高橋交差点付近)

(2) 総持寺駅周辺地区

1) 駅的主要問題点

a) 阪急総持寺駅

	
・運賃表の位置が高く車いすから見にくい、足元にスペースがない等、車いす利用者は利用しにくい。	・駅舎前の階段の段数が異なり、利用しにくい。 ・駅舎出入口部のスロープの位置がわかりにくく、幅も狭い。
	
・駅東口に、西口にエレベーターがあることと、東口には券売機が無い事等の案内を充実してほしい。	・音声や英語などによる案内がない。ユニバーサルデザインの考えで案内を充実させて欲しい。 ・案内が全体的に少なく、文字が小さいので、案内を充実してほしい。

2) 駅周辺（西側）の主な問題点

	
・ 駅舎から車道の間待避スペースがなく、坂を下りてくる車が視認しにくく危険である。	・ 横断歩道がなく、どこを渡ればいいのかわからない。

3) 歩道の主な問題点

		
・ 横断勾配がきつく、車いすや手押し車等が車道側に傾く。	・ 鉄板の部分が多く車いす、自転車等が滑る。さらに、鉄板とアスファルトの接合に傾斜があり、より危険である。	・ ガード下は歩道が狭く電柱やその支線が邪魔になっている。
		
・ 柵蓋や側溝のグレーチングの目が粗く白杖が入る。	・ 歩道の幅が狭い。 (通学路になっている。)	・ 車止めが歩道中央に多数あり通行しにくい。

第4章 重点整備地区の基本方針

4) 信号・交差点の主な問題点



・音響信号がなく、視覚障害者は横断が危険である。
(総持寺駅前線と庄6号線の交差点)

5) 建築物の主な問題点

a) 茨木市立庄栄図書館・庄栄コミュニティセンター

		
<施設全体> ・施設内に点字ブロックがない。 ・施設出入口に10cmほどの段差がある。 ・階段の端部がわかりにくい。	<多目的トイレ> ・車いすで扉を開きにくいので、もう少し工夫してほしい。	<トイレ> ・視覚障害者でも和式洋式がわかる等の案内を充実してほしい。 ・和式トイレが多いので洋式トイレを増やしてほしい。 ・スリッパに履き替えずに利用できるようにしてほしい。

(3) 南茨木駅周辺地区

1) 駅の主な問題点

a) 阪急南茨木駅

	
時刻表の掲示位置が高く見にくい。	車いすでも利用しやすくする等、券売機を使いやすくしてほしい。
	
- 多目的トイレのドアが手動開閉なので、使いやすくしてほしい。 - 視覚障害者に配慮した案内もしてほしい。	<案内> 駅からバス停までの誘導が不十分なので、バス停までの案内を充実してほしい。

b) 大阪モノレール南茨木駅

	
時刻表の掲示位置が高く、文字が小さいのでわかりやすくしてほしい。	エレベーターの車いす用のボタンに「閉」ボタンがない。

第4章 重点整備地区の基本方針

2) 駅前広場の主な問題点

a) 阪急南茨木駅駅前広場周辺

		
・障害者用乗降場に、待機タクシーが停車している時がある。	・施設内エレベーターへの案内を充実してほしい。 ・通路出入口部のマットに隙間がありつまずく危険がある。 ・阪急の改札階が3階であることがわかりにくい。(西側エレベーター)	・エレベーターの中のミラーが高い。 ・エレベーターの標示案内が分かりにくい。 ・エレベーターとバス乗り場の誘導案内がない。(東側エレベーター)

b) 大阪モノレール南茨木駅駅前広場周辺


・植木のサークルが舗装と同色で分かりにくい。また、木の根で路面が盛り上がりつまずきそう。

c) 阪急・モノレール連絡通路


・通路に段差があり、つまずく。

3) 歩道の主な問題点

		
・舗装が劣化しており車いす・ベビーカーでの通行が困難 ・点字ブロックが設置されていない区間がある。 ・横断勾配がきつい。 ・歩道を走行する自転車が危険である。	・歩道のたまり部の横断勾配がきつい。	・歩道と民地に高低差があり、転落の危険がある。 特に、暗くなると分かりにくい。
		
・座れるような休憩スペースがほしい。 ・点字ブロックが設置されていない。	・街路樹の根上がりで舗装が凸凹している箇所がある。	・車止めポールが多く車いすが通りにくい。 ・車止め周辺に警告ブロックがないため視覚障害者がわかりにくく危険

4) 信号・交差点の主な問題点

		
・横断歩道に音響信号がなく、視覚障害者は横断するのが危険である。	・交通量が多いが、横断歩道に信号機がついていないので危険を感じる時がある。	・歩車分離信号だが音響信号が無いため視覚障害者は渡りにくい。 ・交差点部の歩道たまり部が狭く勾配がきつい。

第4章 重点整備地区の基本方針

5) 建築物の主な問題点

a) 茨木市立文化財資料館



- ・スロープの幅が狭い。
- ・視覚障害者用の案内を充実してほしい。
- ・車止めの間隔が狭い。
- ・点字ブロックが歩道と同系色で JIS 規格ではない。

6) 公園の主な問題点

a) 元茨木川緑地



- ・園路にある集水枮蓋や横断側溝蓋の目が粗い。



- ・土系舗装で雨の日は車いすのタイヤが取られて不安定



- ・園路からトイレに入るまでに段差が2箇所ある。
- ・車いすが利用できるトイレが無い。
- ・男女標示が薄くなっている。



- ・北側の四阿広場と園路の間に段差（5～15cm）があり、車いすは入れない。

4.2 移動円滑化の基本的な考え方

4.2.1 JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区

JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区における移動円滑化の基本的な考え方は以下のとおりとします。

●茨木市の顔となるバリアフリーなまちとして

本地区は、茨木市の中心市街地であり、市役所をはじめとする市の主要な施設が多数立地しています。また、商店街をはじめとした賑わい拠点として、市内外や外国人を含めた多数の来訪者が訪れます。

茨木市を代表する地区として、市民や市内への来訪者が円滑に移動できるバリアフリーを進めていく必要があります。

●交通結節点の機能強化

本地区には、市内でも乗降客数が多く、大阪・京都都市圏へのアクセス拠点である JR 茨木駅と阪急茨木市駅、また市内外を結ぶバスの拠点となるターミナルが駅に隣接しています。

これら交通結節点の移動の円滑化を図ることで、茨木市の賑わいへとつなげていくことが求められます。

4.2.2 総持寺駅周辺地区

総持寺駅周辺地区における移動円滑化の基本的な考え方は以下のとおりとします。

●安全・安心な移動空間の確保

本地区は、門前町として栄えた歴史あるまちなみを形成しています。しかし地区内の歩道は幅員が狭い、段差が多い、波打ち歩道区間がある等、多くの課題が指摘されています。バリアなく安全・安心、快適な移動空間を確保することが必要です。

●将来のまちづくりを見据えたバリアフリー整備

本地区では JR 総持寺駅が整備され、交通の利便性が向上しました。また、現在の駅舎は抜本的な改善は困難で、駅周辺のまちづくりと一体となった整備が必要です。将来のまちづくりを見据えながら、段階的なバリアフリー整備を行い、快適で住みよいまちづくりを進めていきます。

4.2.3 南茨木駅周辺地区

南茨木駅周辺地区における移動円滑化の基本的な考え方は以下のとおりとします。

●より質の高いバリアフリー整備にむけて

本地区は、「交通バリアフリー法に基づく基本構想(平成 15 年2月)」に基づき、駅舎、歩道等のバリアフリー整備が一定進められています。しかし、ワークショップではいくつかのバリアが指摘されました。より、質の高いバリアフリーなまちづくりに向けた取り組みが求められます。

●交通結節点の利便性の確保

阪急南茨木駅、大阪モノレール南茨木駅からバス停までの案内が十分ではないというご指摘を、ワークショップで頂きました。また、駅舎は、移動円滑化基準を満足しているものの、より利便性の高い施設への要望があります。交通結節点としての利便性を高める対策が必要です。

4.3 生活関連施設の設定

4.3.1 生活関連施設設定の基本的な考え方

バリアフリー法では、「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」を対象としています。（バリアフリー法第2条 第1項 第21号イ）

この定義を踏まえ、茨木市では、様々な人が利用することが想定され、バリアフリー化が優先的に必要であり、またバリアフリー化することによる効果が見込まれる施設を、以下の方針に基づき生活関連施設として設定します。

表 4.3.1 生活関連施設の分類と基本的な考え方

施設の分類	基本的な考え方
旅客施設	鉄軌道駅（JR・阪急・モノレール）
都市公園・緑地	都市計画公園・緑地のうち、街区公園を除いた地区住民だけでなく、多くの市民や市外の人々が利用する公園とします。
公共施設	市内の主要な官公庁施設 一般市民が日常的に利用する施設とします。
福祉・介護施設	主に高齢者、障害者の方等が日常的に利用する施設 基本的に公共的要素の高い施設とします。
病院	病床数 100 床程度以上、または延床面積 2,000 m ² 以上
その他	高齢者、障害者等を含む市民が、多数利用する施設や、地域や市民から要望の高い施設とします。

4.3.2 各地区の生活関連施設の設定

生活関連施設設定の基本的な考え方を基に、地区ごとの生活関連施設を設定しました。各地区の生活関連施設と設定理由を以下に示します。

(1) JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区

表 4.3.2 JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区の生活関連施設

分類		施設名	設定理由
旅客施設		JR 茨木駅	1 日の利用者数が 3,000 人以上の特定旅客施設
		阪急茨木市駅	
		大阪モノレール宇野辺駅	
都市公園・緑地		中央公園	都市計画公園・緑地に該当
		元茨木川緑地	
		岩倉公園	
建築物	公共施設	茨木市役所	市民が日常的に利用する、市内の主要な公共施設
		茨木市役所合同庁舎・中条図書館	
		茨木市立男女共生センターローズ WAM	
		茨木公民館	
		茨木市立斎場	
		大池コミュニティセンター	
		穂積コミュニティセンター	
		茨木市保健医療センター・茨木市こども健康センター	
		生涯学習センターきらめき	
		茨木市立中央図書館	
		中条公民館	
		茨木市市民総合センター（クリエイトセンター）	
		福祉文化会館（オークシアター）	
		茨木保健所	
		大阪府三島府民センター	
		大阪府茨木警察署	
	福祉・介護施設	茨木市立障害福祉センターハートフル	障害者の方が多く利用する施設
	病院	済生会茨木病院	延床面積 2,000m ² 以上の病院
		医療法人篤静会 谷川記念病院	
	その他	茨木郵便局	市民の利用等も多い郵便局（日本郵便株式会社と株式会社ゆうちょ銀行を併設）
		イオン茨木ショッピングセンター・茨木市立穂積図書館	市民が日常的に利用する施設が併設されている
		立命館大学大阪いばらきキャンパス・立命館いばらきフューチャープラザ	
		イオン新茨木店	
	その他		春日商店街
阪急本通商店街			
阪急東中央商店街			

第4章 重点整備地区の基本方針

(2) 総持寺駅周辺地区

表 4.3.3 総持寺駅周辺地区の生活関連施設

分類		施設名	設定理由
旅客施設		JR 総持寺駅	1日の利用者数が3,000人以上の特定旅客施設
		阪急総持寺駅	
都市公園・緑地		西河原公園	都市計画公園に該当
建築物	公共施設	三島コミュニティセンター	市民が日常的に利用する、市内の主要な公共施設
		茨木市立庄栄図書館・庄栄コミュニティセンター	
		茨木市立総持寺いのち・愛・ゆめセンター	
	福祉・介護施設	茨木市西河原多世代交流センター	高齢者等が多く利用する施設
	病院	医療法人清風会 茨木病院	延床面積2,000m ² 以上の病院

(3) 南茨木駅周辺地区

表 4.3.4 南茨木駅周辺地区の生活関連施設

分類		施設名	設定理由
旅客施設		阪急南茨木駅	1日の利用者数が3,000人以上の特定旅客施設
		大阪モノレール南茨木駅	
都市公園・緑地		元茨木川緑地	都市計画緑地に該当
建築物	公共施設	茨木市立文化財資料館	市内外から不特定多数の利用がある施設
		東奈良コミュニティセンター	市民が日常的に利用する、市内の主要な公共施設
	福祉・介護施設	茨木市南茨木多世代交流センター	高齢者等が多く利用する施設
	病院	医療法人恵仁会 田中病院	延床面積2,000m ² 以上の病院

4.4 生活関連経路の設定

4.4.1 生活関連経路の基本的な考え方

旅客施設と生活関連施設間を結ぶ経路や生活関連施設間を結ぶ経路を、バリアフリー法で定める生活関連経路として設定し、重点的・優先的に移動円滑化基準に沿ったバリアフリー化を目指します。

なお、生活関連経路は、事業実施の可否や、現状の経路が移動等円滑化基準に適合しているかどうか（既に移動円滑化されている等）によって位置づけの可否を判断せず、生活関連施設との一体的な移動等円滑化を図る観点から必要と考えられる場合は位置づけるものとします。

また、経路は生活関連施設の分布や協議会等の意見を参考に設定します。

南茨木駅周辺地区では、新たに生活関連経路を設定するほか、交通バリアフリー基本構想（平成15年2月策定）で設定された特定経路も生活関連経路として継承していきます。

駅前広場は面的な整備が必要であることから、広場一帯を生活関連経路として位置づけます。

既に密集した市街地としてまちなみが形成されている住区内道路や生活道路においては、道路の拡幅を前提として整備することが困難であるため、路側帯のカラー舗装等により整備を図っていくこととします。

4.4.2 各地区の生活関連経路の設定

重点整備地区	生活関連経路の総延長
JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区	約 13.29km
総持寺駅周辺地区	約 3.63km
南茨木駅周辺地区	約 4.48km

4.5 重点整備地区区域の設定

4.5.1 重点整備地区区域の基本的な考え方

バリアフリー法で、重点整備地区は「生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」と規定しています。

区域の境界は、町丁目界、地形地物（主要道路、河川等）を基本としています。

※徒歩圏内の目安：概ね4km²以内

4.5.2 各重点整備地区の区域の設定

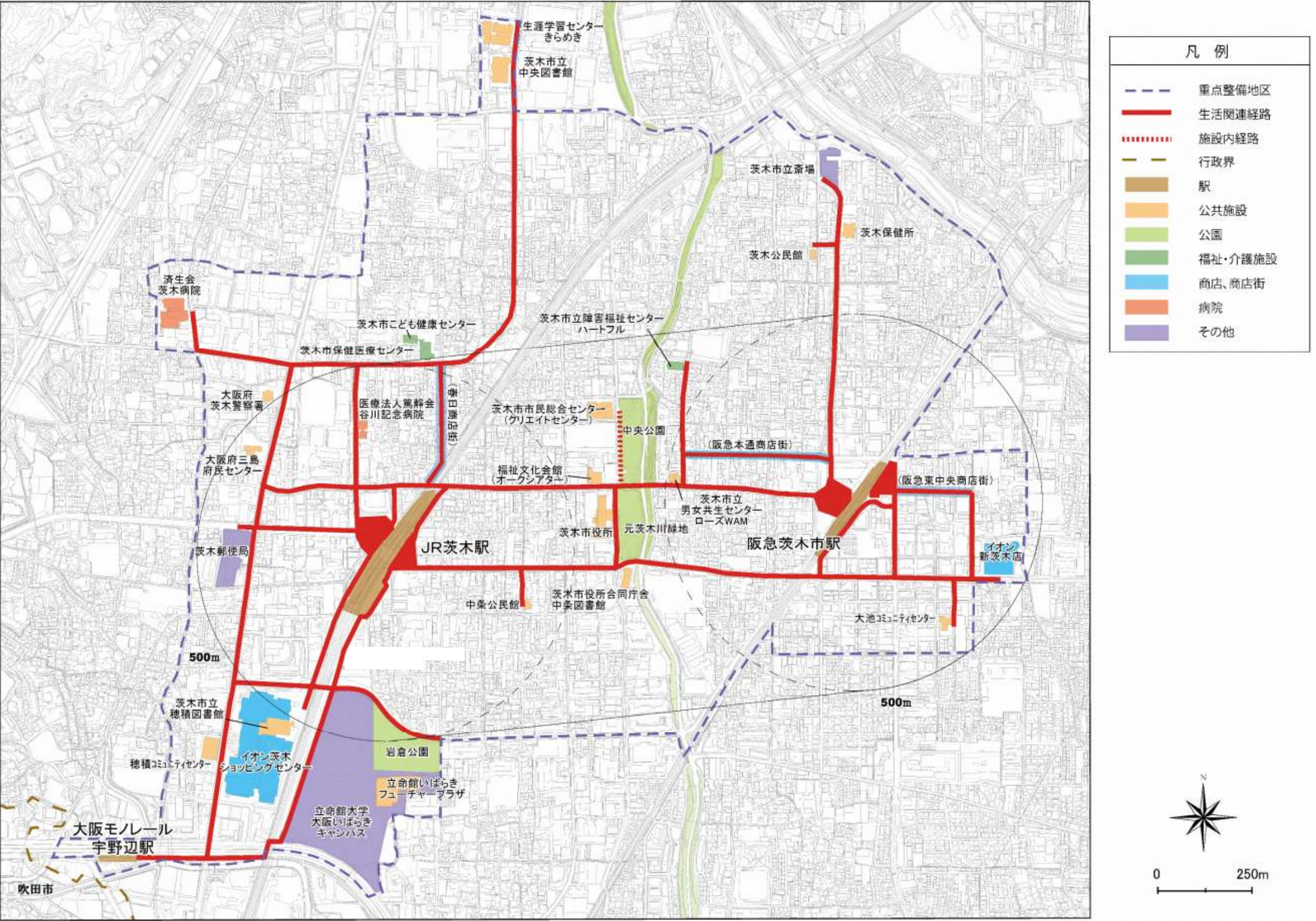
重点整備地区	重点整備地区区域面積
JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区	約 4.11km ²
総持寺駅周辺地区	約 1.34km ²
南茨木駅周辺地区	約 0.56km ²

4.6 重点整備地区区域と生活関連施設・生活関連経路

本基本構想で設定した重点整備地区の区域と生活関連施設、生活関連経路を地区別に次頁以降に示します。

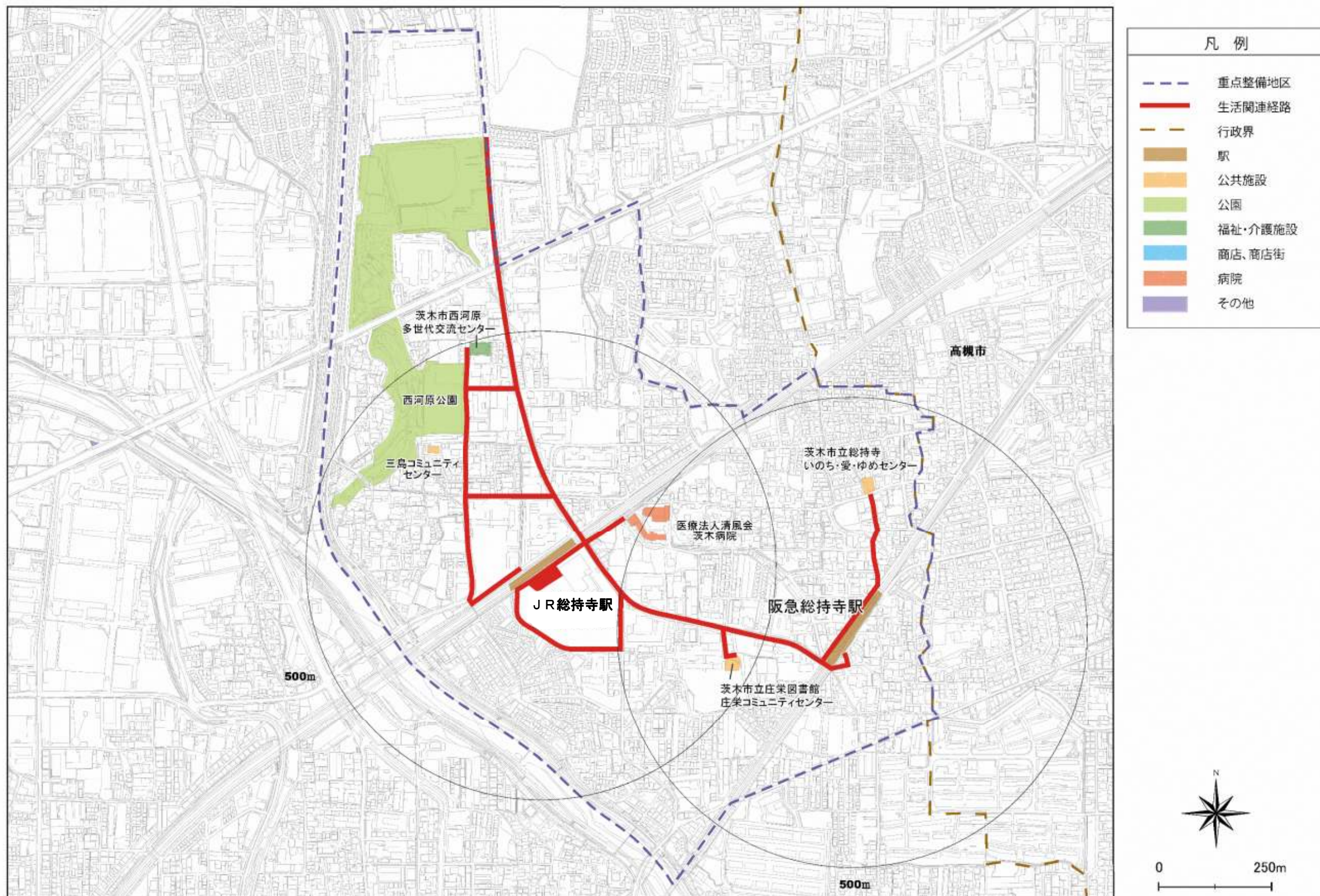
JR 茨木・阪急茨木市駅周辺地区

重点整備地区の区域と生活関連施設・経路 (JR茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区)



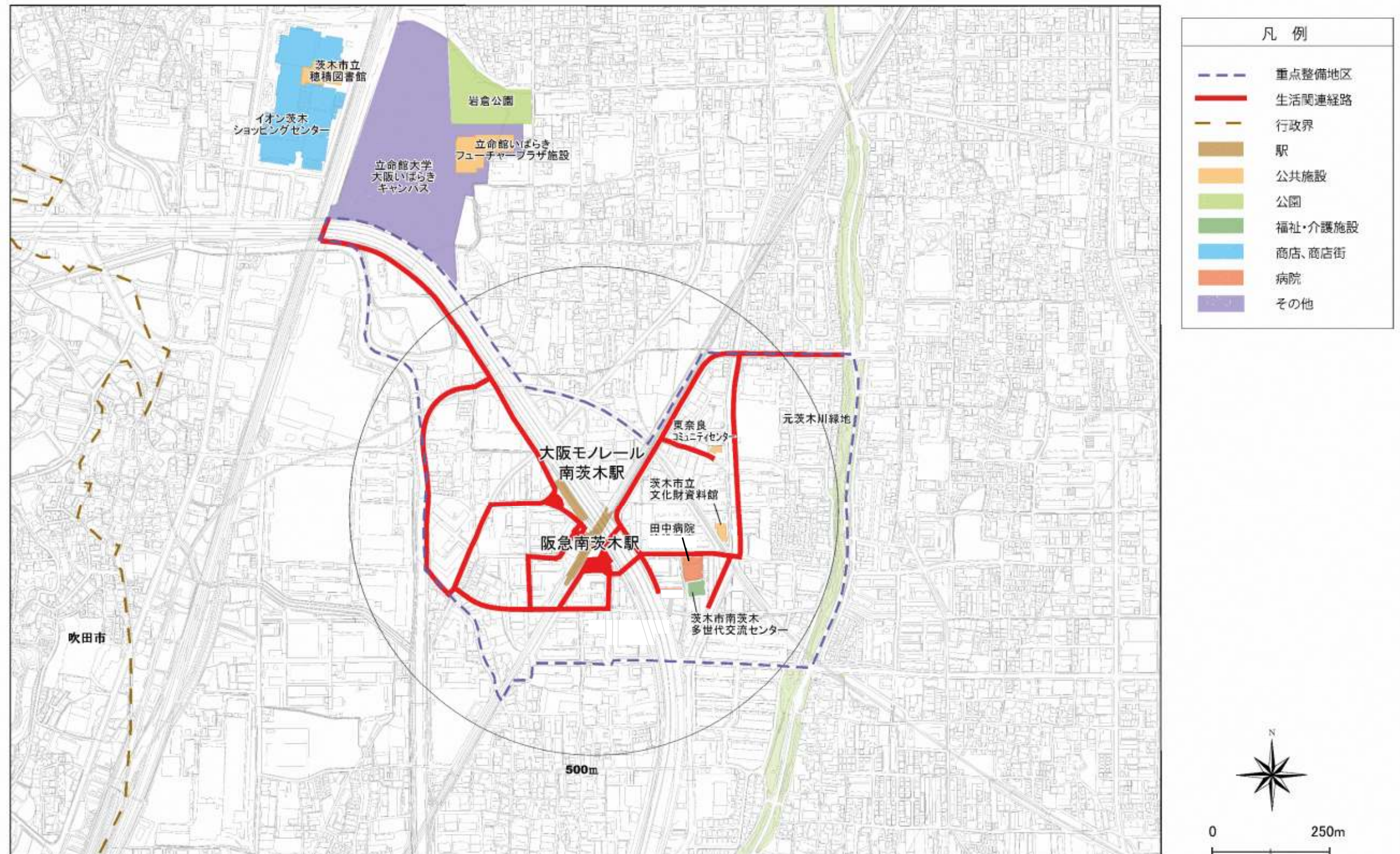
総持寺駅周辺地区

重点整備地区の区域と生活関連施設・経路(総持寺駅周辺地区)



南茨木駅周辺地区

重点整備地区の区域と生活関連施設・経路(南茨木駅周辺地区)



第5章 実施すべき特定事業等

5.1 整備目標時期

国、府の各種基準、関連のガイドライン等に沿った整備・改良を基本とするとともに、誰もがより利用しやすいものとするためにできる限り市民・当事者等のニーズを反映した整備を行うことを前提に、各事業者と協議を行い、具体的な整備事業メニューを策定し、整備目標時期を設定しています。

表 5.1.1 目標時期の考え方

短 期	令和 7 年度以内
中 期	令和 12 年度以内
長 期	令和 13 年度以降

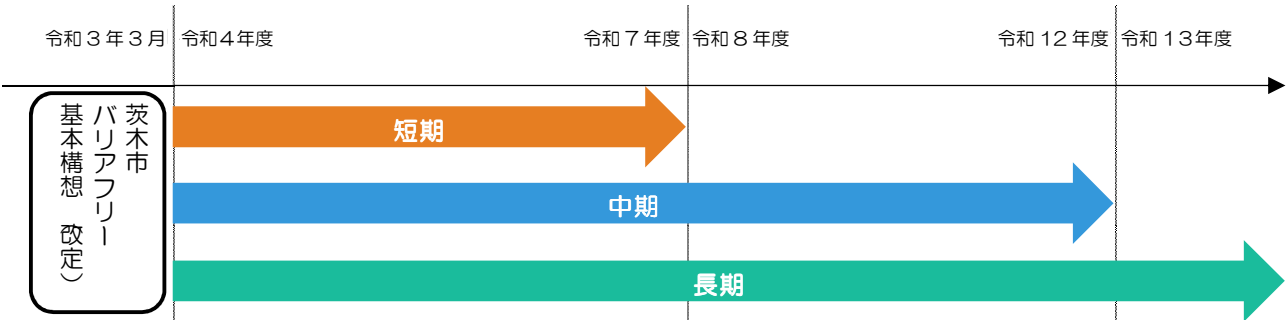
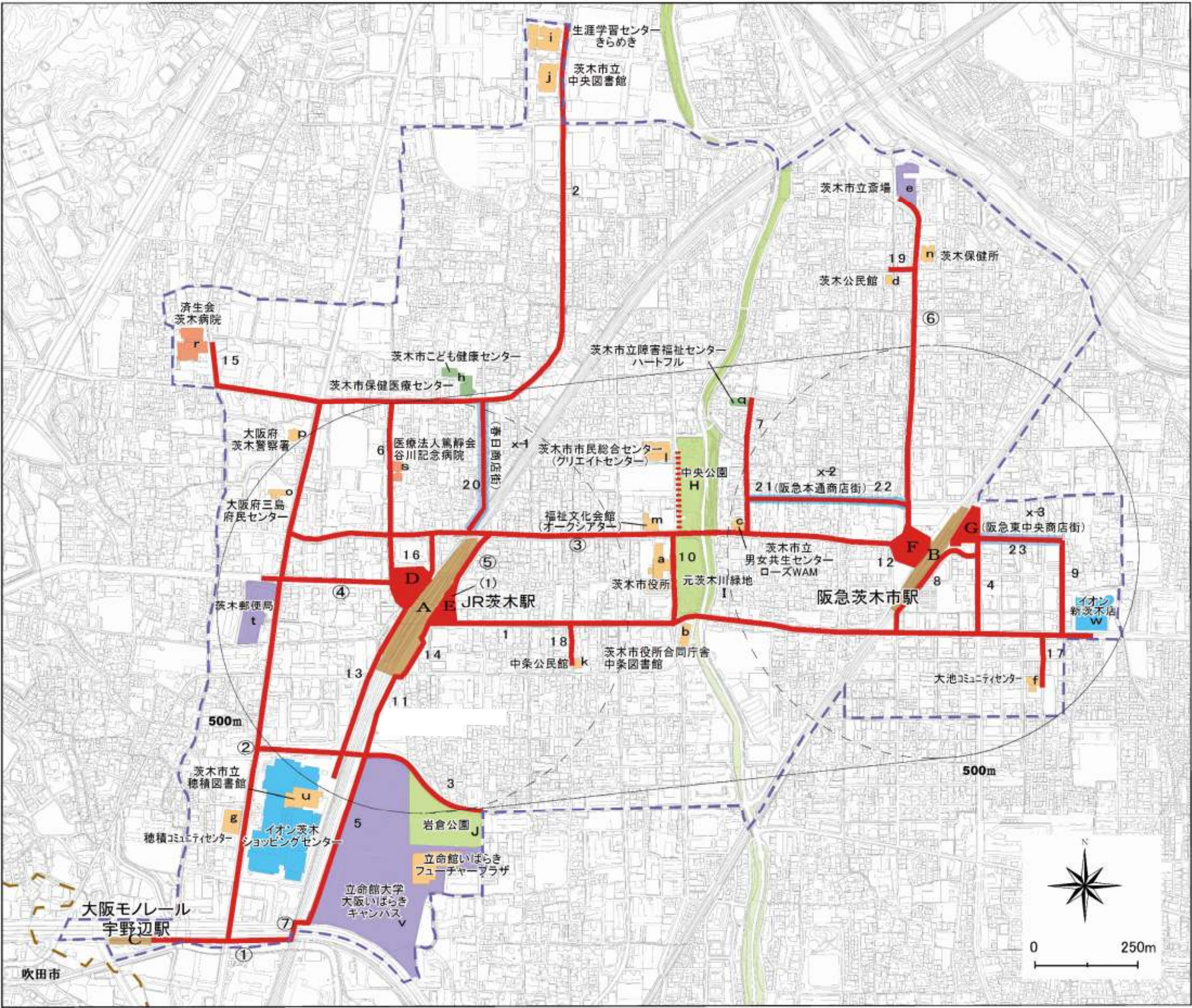


図 5.1.1 整備目標時期

5.2 JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区

JR 茨木駅・阪急茨木市駅周辺地区の整備メニューを次頁以降に示します。



凡 例	
	重点整備地区
	生活関連経路
	施設内経路
	行政界
	駅
	公共施設
	公園
	福祉・介護施設
	商店・商店街
	病院
	その他
A～G： 駅舎・駅前広場	
H～J： 公園・緑地	
K： 駐車場	
①～⑦： 府道	
1～23： 市道	
(1)： 信号・交差点	
a～x： 建築物	

5.2.1 公共交通特定事業（鉄道）に関する項目

(1) JR茨木駅

◇ 公共交通特定事業<西日本旅客鉄道(株)>

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
A	案内情報設備等の充実	整備済み			必要に応じ、利便性向上に努める。
	トイレ設備の充実	整備済み			
	エスカレーターの設置	整備済み			
	ホームの安全対策			○	コンコースの通路整備を含む。
	車いす利用者でも利用しやすい券売機への改善	整備済み			
	休憩設備の設置	整備済み			多目的室等

(2) 阪急茨木市駅

◇ 公共交通特定事業<阪急電鉄(株)>

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
B	案内情報設備等の充実	整備済み			必要に応じ、利便性向上に努める。
	エレベーターの改良			○	施設更新に合わせて利便性向上に努める。
	車いす利用者でも利用しやすい券売機への改善			○	
	ホームの安全対策			○	転落対策

(3) 大阪モノレール宇野辺駅

◇ 公共交通特定事業<大阪高速鉄道(株)>

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
C	案内情報設備等の充実	整備済み			必要に応じ、利便性向上に努める。

第5章 実施すべき特定事業等

(4) 駅前広場等

◇ その他の事業<茨木市等>

1) J R 茨木駅西口

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
D	案内情報設備等の充実	整備済み			
	視覚障害者誘導用ブロックの設置	整備済み			
	バス停へのアクセス向上	整備済み			
	再開発事業等による駅前広場改修			○	

2) J R 茨木駅東口

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
E	移動経路の円滑化	整備済み			

3) 阪急茨木市駅西口

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
F	案内情報設備等の充実	○			
	視覚障害者誘導用ブロックの改善	○			
	自転車横断防止柵の見直し	整備済み			
	駅広からバス乗降場への段差解消	整備済み			
	駅前広場の適切な運用の徹底	整備済み			
	再開発事業等による駅前広場改修		○		

4) 阪急茨木市駅東口

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
G	案内情報設備等の充実	○			
	自転車横断防止柵の見直し	整備済み			

5.2.2 道路特定事業（府道）に関する項目

◇ 道路特定事業（関連を含む）〈大阪府茨木土木事務所〉

【生活関連経路】

記号	路線名	区間	整備内容	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
①	大阪中央環状線	下穂積第2歩道橋 ～大阪モノレール 宇野辺駅	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備	整備済み			
②	大阪高槻京都線	下穂積一丁目交差点 ～弁天下交差点	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備	○			
③	枚方茨木線	中穂積交差点 ～阪急茨木市駅	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備	○			
④	南千里茨木 停車場線	茨木郵便局 ～西駅前東交差点	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの設置	○			
			立体横断施設の改 善		○		
⑤	茨木停車場 線	枚方茨木線 ～JR茨木駅東側駅 前広場	歩道改善（歩車道 境界の確保） 視覚障害者誘導用 ブロックの設置	整備済み			
⑥	八尾茨木線	茨木市立斎場 ～阪急茨木市駅	歩道改善（段差、 勾配、水たまりの 解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの設置	○			
⑦	下穂積 第2歩道橋	JR線交差部	立体横断施設の改 善（水平区間、照 明）	○			



① 大阪中央環状線



② 大阪高槻京都線

第5章 実施すべき特定事業等



③ 枚方茨木線



④ 南千里茨木停車場線



⑤ 茨木停車場線



⑥ 八尾茨木線



⑦ 下穂積第2歩道橋

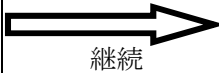
5.2.3 道路特定事業（市道）に関する項目

◇ 道路特定事業（関連を含む）〈茨木市〉

【生活関連経路】

記号	路線名	区間	具体項目	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
1	駅前一丁目 学園南線	JR茨木駅東側駅前広場 ～イオン新茨木店	歩道改善（段差、 水たまり、勾配の 解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備	整備済み			
2	松下町西穂 積線	生涯学習センターき らめき ～見付山交差点	歩道改善（段差、 勾配の解消）	整備済み			
			歩道幅員の拡幅・ セミフラット化		○		
3	新庄町松ヶ 本線	岩倉公園 ～大阪高槻京都線	道路移動等円滑化 基準への適合	整備済み			
4	双葉町島一 丁目線	阪急茨木市駅西側駅 前広場 ～舟木町交差点	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備	整備済み			
5	岩倉町2号 線	新庄町松ヶ本線 ～大阪中央環状線	道路移動等円滑化 基準への適合	整備済み			
6	西駅前町春 日一丁目線	JR茨木駅西側駅前広 場 ～春日一丁目交差点	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備	○			
7	元町上泉線	市立障害福祉センタ ーハートフル ～枚方茨木線	歩行者の安全確保	整備済み			路肩のカラー 舗装化
8	双葉町主原 線	舟木町西交差点 ～双葉町島一丁目線	歩道改善（段差、 勾配の解消）	○			
9	中津町大池 二丁目線	双葉町2号線 ～園田町西交差点	道路移動等円滑化 基準への適合	整備済み			
10	市役所前線	市役所前交差点 ～駅前一丁目学園南 線	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備	○			
11	岩倉町歩専 1号線	西中条町1号線 ～新庄町松ヶ本線	道路移動等円滑化 基準への適合	整備済み			
12	永代町3号 線	阪急茨木市駅西側駅 前広場 ～枚方茨木線	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備・ 改善（輝度比）	○			
13	歩専西駅前 町松ヶ本 線・市管理 道路	JR茨木駅西側2Fデ ッキ ～イオン茨木店東側	道路移動等円滑化 基準への適合	整備済み			

第5章 実施すべき特定事業等

記号	路線名	区間	具体項目	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
14	西中条町1号線	JR茨木駅東側駅前広場 ～岩倉町歩専1号線	道路移動等円滑化基準への適合	整備済み			
15	下穂積一丁目郡五丁目線	見付山交差点 ～済生会茨木病院	歩道改善（段差、勾配の解消） 視覚障害者誘導用ブロックの整備	○			
16	西駅前町線	茨木駅前交差点 ～JR茨木駅西側駅前広場	歩道改善（段差、勾配の解消） 駅前広場（歩道橋等）のバリアフリー化	○			
17	舟木町12号線	駅前一丁目学園南線 ～大池コミュニティセンター	歩行者の安全確保	整備済み			注意喚起看板設置、転落防止柵の設置
18	下中条町3号線	駅前一丁目学園南線 ～中条公民館		○			注意喚起看板設置等
19	東宮町大住線	茨木公民館 ～八尾茨木線		○			
20	春日22号線	保健医療センター前交差点 ～駅前一丁目学園南線					放置自転車削減等のソフト対策を継続的に実施
21	元町2号線	元町上泉線 ～本町永代線					
22	本町永代線	元町2号線 ～八尾茨木線					
23	双葉町2号線	阪急茨木市駅東側 ～中津町大池二丁目線					



1 駅前一丁目学園南線



2 松下町西穂積線



3 新庄町松ヶ本線



4 双葉町島一丁目線



5 岩倉町2号線



6 西駅前町春日一丁目線



7 元町上泉線



8 双葉町主原線

第5章 実施すべき特定事業等



9 中津町大池二丁目線



10 市役所前線



11 岩倉町歩専1号線



12 永代町3号線



13 歩専西駅前町松ヶ本線・市管理道路



14 西中条町1号線



15 下穂積一丁目郡五丁目線



16 西駅前町線



17 舟木町12号線



18 下中条町3号線



19 東宮町大住線



20 春日22号線



21 元町2号線



22 本町永代線



23 双葉町2号線

5.2.4 交通安全特定事業（信号・交差点）に関する項目

◇ 交通安全特定事業に関する項目<大阪府茨木警察署（公安委員会）>

記号	所在地	整備内容	目標時期			備考
			短期	中期	長期	
(1)	JR茨木駅東口北側交差点	信号機の新設	整備済み			音響装置付信号機

※その他、重点整備地区内で周辺交通環境を勘案して、歩車分離化、LED化、周期調整等を随時検討



(1) JR茨木駅東口北側交差点

5.2.5 公園特定事業に関する項目

◇ 公園特定事業<茨木市>

記号	公園名	整備内容	目標時期			備考
			短期	中期	長期	
H	中央公園	案内情報設備等の充実	○			必要に応じ、利便性向上に努める。
		公園出入口部のバリアフリー化	○			
		園路の改善	整備済み			平坦な舗装への改修
I	元茨木川緑地	案内情報設備等の充実	○			必要に応じ、利便性向上に努める。
		公園出入口部の勾配の改善	○			
		園路の平坦な舗装への改修	整備済み			
		公園出入口部斜路の横断勾配の改善、水平部の確保	○			
		公園出入口に150m以上の水平面を確保	○			
J	岩倉公園	都市公園移動等円滑化基準への適合	整備済み			

第5章 実施すべき特定事業等

5.2.6 建築物特定事業に関する項目

◇ 建築物特定事業<施設管理者>

(1) 公共施設

記号	茨木市役所	所在地	駅前三丁目8番3号			用途	公共施設
a	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		案内情報設備等の充実	○				
		傾斜路上下端に視覚障害者用誘導ブロック設置	○				
		便所の出入口に視覚障害者に男女の別、配置を示す点字等の案内を設置	○				
		多目的トイレに水栓器具(オストメイト対応)を設置	整備済み				
		介護用ベッドを設置	整備済み				
		ベビーチェアの設置(表示とも)	整備済み				
		本館正面斜路に手すりを設置		○			
		南館連絡通路の粗面舗装への改修		○			

記号	茨木市役所合同庁舎・中条図書館	所在地	東中条町2番13号			用途	公共施設
b	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		連絡通路に車いすが近寄りやすく、視覚障害者の使用に配慮した総合案内板の設置	○				
		傾斜路上下端に視覚障害者誘導用ブロック設置	○				
		案内板までの経路に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○				
		多目的トイレに水栓器具(オストメイト対応)を設置	○				
		便所の出入口に、男女別等の点字案内等を設置	○				
		ベビーチェアの設置	整備済み				
		授乳室およびおむつ替えのできる場所を設置	整備済み				

記号	茨木市立男女共生センター ローズWAM	所在地	元町 4 番 7 号			用途	公共施設
C	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		便所の標識をわかりやすい位置に設置	整備済み				
		多目的トイレに水洗器具(オストメイト対応)を設置	○				

第5章 実施すべき特定事業等

記号	茨木公民館	所在地	東宮町1番19号			用途	公共施設
d	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			総合案内板にトイレ案内板の位置を表示			整備済み	
			エレベーターかご奥行き の確保			○	
			車いす利用者が円滑に使用 できる広さのあるトイレを設置			○	
			車いす使用者駐車施設を 設置			○	
記号	茨木市立斎場	所在地	大住町18番16号			用途	公共施設
e	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			総合案内板を視覚障害者の 使用に配慮したものに改善			整備済み	
			受付、案内板までの経路 に視覚障害者誘導用ブロックを設置			整備済み	
			便所の出入口に視覚障害者 に男女の別を示す点字等の案内を設置			整備済み	
記号	大池コミュニティセンター	所在地	舟木町11番35号			用途	公共施設
f		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			総合案内板に近づけるよう に改善			整備済み	
			エレベーターかご奥行きが 不足				○
			多目的トイレに水栓器具 (オストメイト対応)を設置			整備済み	
			車いす使用者駐車施設を 設置			整備済み	
記号	穂積コミュニティセンター	所在地	下穂積一丁目7番5号			用途	公共施設
g		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			多目的トイレに水洗器具 (オストメイト対応)を設置			○	
			便所の出入口に視覚障害者 に男女の別を示す点字等の案内を設置			○	

第5章 実施すべき特定事業等

記号	茨木市保健医療センター 茨木市こども健康センター	所在地	春日三丁目13番5号			用途	公共施設
h	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			総合案内板を視覚障害者の使用に配慮したものに改善	○			
			多目的トイレに水洗器具(オストメイト対応)を設置	○			
			便所の出入口に視覚障害者に男女の別を示す点字等の案内を設置	○			

記号	生涯学習センターきらめき	所在地	畑田町1番43号			用途	公共施設
i	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			エレベーター横に案内表示があれば望ましい	整備済み		エレベーター付近にある電子掲示板にて対応	

記号	茨木市立中央図書館	所在地	畑田町1番51号			用途	公共施設
j	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			総合案内板を視覚障害者の使用に配慮したものに改善	○			
			案内板までの経路に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○			
			傾斜路上下に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○			
			建物入口傾斜路に手すりを設置	○			

記号	中条公民館	所在地	下中条町3番27号			用途	公共施設
k		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			バリアフリー法等において規定される各設備の適合義務要件を満足した施設整備	整備済み			

第5章 実施すべき特定事業等

記号	茨木市市民総合センター (クリエイトセンター)	所在地	駅前四丁目 6 番18号			用途	公共施設
1	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		総合案内板を車いすが近寄りやすく、視覚障害者の使用に配慮したものに改善	整備済み				
		エレベーターの標識を設置	整備済み				
		傾斜路上下に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○				
		洗器具(オストメイト対応)を設置	整備済み				
		視覚障害者に男女の別を示す点字等の案内を設置	整備済み				
		介護ベッドの設置	整備済み				
		ベビーチェアの設置(表示とも)	整備済み				
		傾斜路に手すりを設置	○				

記号	福祉文化会館 (オークシアター)	所在地	駅前四丁目 7 番55号			用途	公共施設
m	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		総合案内板に近づけるように改善	整備済み				
		案内板までの経路に視覚障害者誘導用ブロックを設置	整備済み				
		洗器具(オストメイト対応)を設置	○				
		授乳およびおむつ替えのできる場所の設置	○				
		ベビーチェアの設置(表示とも)	○				

記号	茨木保健所	所在地	大住町 8 番11号			用途	公共施設
n		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		バリアフリー法等において規定される各設備の適合義務要件を満足した施設整備	整備済み				

第5章 実施すべき特定事業等

記号	大阪府三島府民センター	所在地	中穂積一丁目3番43号			用途	公共施設
o		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		傾斜路上下に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○				
		案内板までの経路に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○				
		便所の出入口に視覚障害者に男女の別を示す点字等の案内を設置		○			
		ベビーチェア、ベビーベッドの設置(表示とも)		○			
		授乳およびおむつ替えのできる場所の設置		○			
		バス停に近い傾斜路に手すりを設置	○				

記号	大阪府茨木警察署	所在地	中穂積一丁目6番38号			用途	公共施設
p		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		総合案内板を車いすが近寄りやすく、視覚障害者の使用に配慮したものに改善	○				
		傾斜路上下に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○				
		案内施設までの経路に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○				
		建物入口傾斜路に手すりを設置			○		
		エレベーターの設置			○		

(2) 福祉・介護施設

記号	茨木市立障害福祉センターハートフル	所在地	片桐町4番26号			用途	福祉・介護施設
q	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		ベビーチェアの設置(表示とも)	○				

第5章 実施すべき特定事業等

(3) 病院

記号	済生会茨木病院	所在地	見付山二丁目1番45号			用途	病院
r		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		バリアフリー法等において規定される各設備の適合義務要件を満足した施設整備	整備済み				

記号	医療法人篤静会 谷川記念病院	所在地	春日一丁目16番59号			用途	病院
s		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		車いすが近寄りやすく、視覚障害者の使用に配慮した総合案内板の設置	○				
		便所の出入口に視覚障害者に男女の別を示す点字等の案内を設置、トイレ内配置を示す設備	○				
		洗器具(オストメイト対応)を設置	○				
		ベビーチェア、ベビーベッドの設置(表示とも)	○				

(4) その他

記号	茨木郵便局	所在地	中穂積一丁目1番40号			用途	その他
t			整備内容	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
			バリアフリー法等において規定される各設備の適合義務要件を満足した施設整備	整備済み			

記号	イオン茨木ショッピングセンター・茨木市立穂積図書館	所在地	松ヶ本町8番30号			用途	その他
u			整備内容	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
			バリアフリー法等において規定される各設備の適合義務要件を満足した施設整備	整備済み			

記号	立命館大学大阪いばらきキャンパス・立命館いばらきフューチャープラザ	所在地	岩倉町2番150号			用途	その他
v			整備内容	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
			バリアフリー法等において規定される各設備の適合義務要件を満足した施設整備	整備済み			

記号	イオン新茨木店	所在地	中津町18番1号			用途	その他
w			整備内容	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
			バリアフリー法等において規定される各設備の適合義務要件を満足した施設整備	整備済み			

5.2.7 その他事業

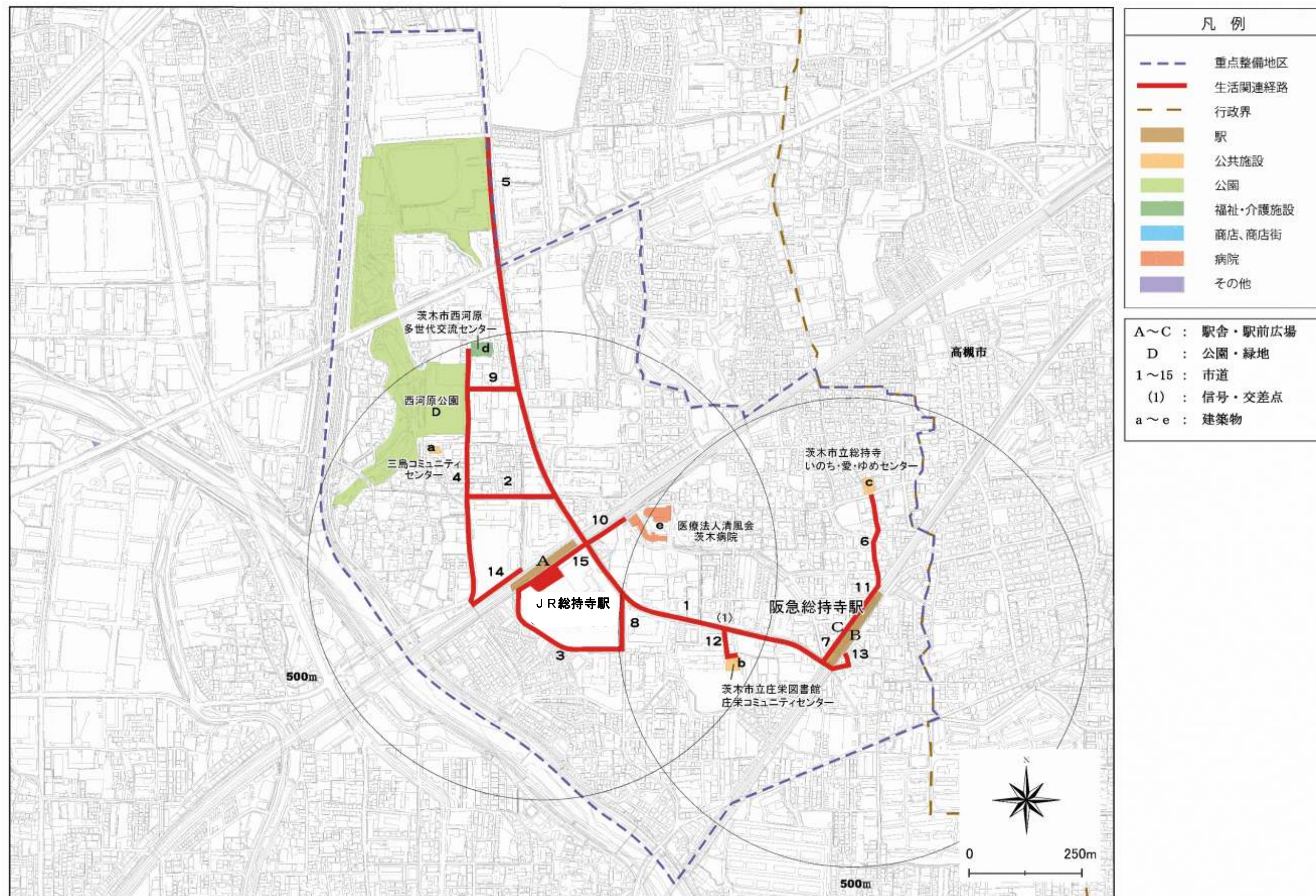
記号	春日商店街	所在地	—			用途	その他
x 1		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			高年齢者・障害者等に配慮した接遇の充実			継続	

記号	阪急本通商店街	所在地	—			用途	その他
x 2		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			高年齢者・障害者等に配慮した接遇の充実			継続	

記号	阪急東中央商店街	所在地	—			用途	その他
x 3		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
			高年齢者・障害者等に配慮した接遇の充実			継続	

5.3 総持寺駅周辺地区

総持寺駅周辺地区の整備メニューを次頁以降に示します。



5.3.1 公共交通特定事業（鉄道）に関する項目

(1) JR総持寺駅

◇ 公共交通特定事業<西日本旅客鉄道(株)>

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
A	公共交通移動等円滑化基準への適合	整備済み			- エレベーター、エスカレーター、多目的トイレ、案内所、誘導警告ブロック、照明設備、運行情報提供装置の設置 - 車いす利用者でも利用しやすい券売機、乗車券等販売所の設置 - コンコース、ホーム、ホーム上屋の整備

(2) 阪急総持寺駅

◇ 公共交通特定事業<阪急電鉄(株)>

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
B	案内情報設備等の充実	整備済み			必要に応じ、利便性向上に努める。
	トイレ設備の充実	整備済み			施設更新に合わせて利便性向上に努める。
	車いす利用者でも利用しやすい券売機への改善			○	
	西改札出入口付近の改善			○	

(3) 駅周辺

◇ その他の事業<茨木市等>

【阪急総持寺駅西口】

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
C	安全な歩行空間の確保	整備済み			

第5章 実施すべき特定事業等

5.3.2 道路特定事業（市道）に関する項目

◇ 道路特定事業（関連を含む）〈茨木市〉

【生活関連経路】

記号	路線名	区間	具体項目	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
1	総持寺駅前線	阪急総持寺駅 ～西河原交差点	歩道改善（歩道の連続化、段差、勾配の解消）、視覚障害者誘導用ブロックの整備	○			
2	田中町西河原線	西河原歩専14号線 ～総持寺駅前線	歩道改善（段差、勾配の解消）	○			
3	庄23号線	JR総持寺駅～庄中央線	歩道改善（視覚障害者誘導用ブロック）	整備済み			
4	西河原4号線	茨木市西河原多世代交流センター ～田中町西河原線	歩道改善（段差、勾配の解消） 歩行空間の確保（道路空間を再配分し歩行空間を確保）	○			
5	東太田一丁目花園二丁目線	西河原公園 ～西河原交差点	歩道改善（段差、勾配の解消） 視覚障害者誘導用ブロックの整備	○			
6	総持寺14号線	市立総持寺いのち・愛・ゆめセンター ～総持寺駅前町5号線	歩行者の安全確保	○			注意喚起看板設置
7	三島丘二丁目鮎川二丁目線	総持寺駅前町5号線 ～中総持寺町2号線	歩行空間の確保（道路空間を再配分し歩行空間を確保） 歩道設置部は視覚障害者誘導用ブロックの整備	○			
8	庄中央線	庄23号線 ～総持寺交番前交差点	道路移動等円滑化基準への適合	整備済み			
9	西河原5号線	西河原公園 ～総持寺駅前線	歩行者の安全確保	整備済み			路肩のカラー舗装化
10	総持寺9号線	総持寺駅前線 ～茨木病院		整備済み			
11	総持寺駅前町5号線	総持寺14号線 ～三島丘二丁目鮎川二丁目線		○			注意喚起看板設置
12	庄7号線	市立庄栄図書館・庄栄コミュニティセンター ～総持寺駅前線	道路移動等円滑化基準への適合	整備済み			
13	中総持寺町2号線	三島丘二丁目鮎川二丁目線 ～阪急総持寺駅東側	歩行者の安全確保	○			

記号	路線名	区間	具体項目	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
14	西河原歩専 14号線	J R 総持寺駅～田 中町西河原線	道路移動等円滑化基 準への適合	整備済み			
15	庄歩専 24 号線	JR総持寺駅 ～総持寺駅前線	道路移動等円滑化基 準への適合	整備済み			



1 総持寺駅前線



2 田中町西河原線



3 庄23号線



4 西河原4号線



5 東太田一丁目花園二丁目線



6 総持寺14号線

第5章 実施すべき特定事業等



7 三島丘二丁目鮎川二丁目線



8 庄中央線



9 西河原5号線



10 総持寺9号線



11 総持寺駅前町5号線



12 庄7号線



13 中総持寺町 2 号線

5.3.3 交通安全特定事業（信号・交差点）に関する項目

◇ 交通安全特定事業に関する項目<大阪府茨木警察署（公安委員会）>

記号	所在地	整備内容	目標時期			備考
			短期	中期	長期	
(1)	庄栄小学校前	既設信号機の改良	○			音響装置の設置

※その他、重点整備地区内で周辺交通環境を勘案して、歩車分離化、LED化、周期調整等を随時検討



(1) 庄栄小学校前

第5章 実施すべき特定事業等

5.3.4 公園特定事業に関する項目

◇ 公園特定事業<茨木市>

記号	公園名	整備内容	目標時期			備考
			短期	中期	長期	
D	西河原公園	案内情報設備等の充実	○			必要に応じ、利便性向上に努める。
		トイレ設備の充実	○			
		公園出入口部のバリアフリー化	○			

5.3.5 建築物特定事業に関する項目

◇ 建築物特定事業<施設管理者>

(1) 公共施設

記号	三島コミュニティセンター	所在地	西河原二丁目7番12号			用途	公共施設
a		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		総合案内板に近づけるように改善	整備済み				
		斜路、エントランス舗装の視覚障害者誘導用ブロックの輝度比を確保	整備済み				
		案内板までの経路に、視覚障害者誘導用ブロックを設置	整備済み				
		多目的トイレ(オストメイト対応)の設置	整備済み				
		便所出入口手すりの男女別点字表示で、劣化しているものを取り替え	整備済み				
		便所の出入口に、トイレ内配置の点字案内等を設置	整備済み				
		ベビーチェアの設置(表示とも)	整備済み				

記号	茨木市立庄栄図書館・ 庄栄コミュニティセンター	所在地	庄二丁目26番12号			用途	公共施設
b		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		便所の位置を示す標識を わかりやすい位置に設置	○				
		傾斜路上下に視覚障害者 誘導用ブロックを設置	○				
		案内板までの経路に点字 ブロックまたは音声案内 等誘導装置を設置	○				
		多目的トイレに水洗器具 (オストメイト対応)を設 置	○				
		便所の出入口の劣化して いる男女別表示を取り替 え	整備済み				
		便所の出入口に視覚障害 者に配置を示す点字等の 案内を設置 (WS)	○				

記号	茨木市立総持寺いのち・愛・ゆめセンター	所在地	総持寺二丁目 5 番36号			用途	公共施設
c	 (出典：茨木市ホームページ)	整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		総合案内板を視覚障害者の使用に配慮したものに改善	○				
		多目的トイレに水洗器具(オストメイト対応)を設置	○				
		便所の出入口に視覚障害者に配置を示す点字等の案内を設置	整備済み				
		ベビーチェアの設置(表示とも)	○				

(2) 福祉・介護施設

記号	茨木市西河原多世代交流センター	所在地	西河原二丁目17番4号			用途	福祉・介護施設
d		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		エレベーターの標識を正面玄関から見やすい位置に設置	整備済み				

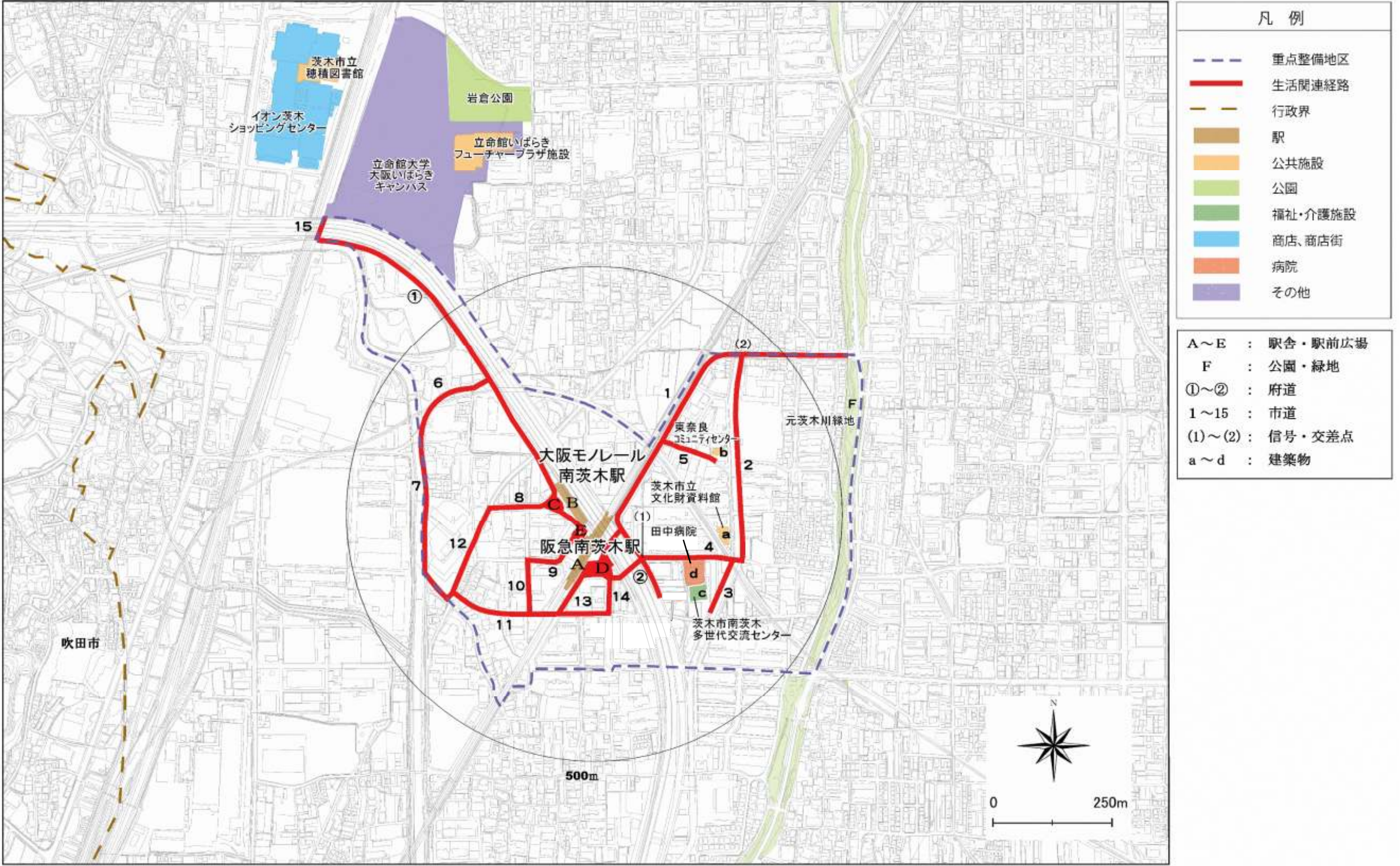
第 5 章 実施すべき特定事業等

(3) 病院

記号	医療法人清風会 茨木病院	所在地	総持寺一丁目 4 番 1 号			用途	病院
e		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		ベビーチェアの設置	整備済み				
		授乳及びおむつ替えのできる場所の設置	整備済み				

5.4 南茨木駅周辺地区

南茨木駅周辺地区の整備メニューを次頁以降に示します。



5.4.1 公共交通特定事業（鉄道）に関する項目

(1) 阪急南茨木駅

◇ 公共交通特定事業<阪急電鉄株>

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
A	案内情報設備等の充実	整備済み			必要に応じ、利便性向上に努める。
	トイレ設備の充実	整備済み			施設更新に合わせて利便性向上に努める。
	車いす利用者でも利用しやすい券売機への改善			○	
	ホームの安全対策		○		転落対策

(2) 大阪モノレール南茨木駅

◇ 公共交通特定事業<大阪モノレール株>

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
B	案内情報設備等の充実	整備済み			必要に応じ、利便性向上に努める。

(3) 駅前広場等

◇ その他の事業<茨木市等>

1) 大阪モノレール南茨木駅西口

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
C	駅舎とバス停間の誘導案内の充実	○			
	路面の改良	○			

2) 阪急南茨木駅東口

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
D	案内情報設備等の充実	○			必要に応じ、利便性向上に努める。
	駅前広場の適切な運用の徹底	○			
	民間施設を活用した駅への移動円滑化経路の確保	○			

◇ その他の事業<各事業者>

【阪急・モノレール連絡通路】

記号	整備内容	目標時期			備考
		短期	中期	長期	
E	移動経路の円滑化	○			

5.4.2 道路特定事業（府道）に関する項目

◇ 道路特定事業（関連を含む）＜大阪府茨木土木事務所＞

【生活関連経路】

記号	路線名	区間	具体項目	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
①	大阪中央環状線（1）	岩倉町歩専3号線 ～大阪モノレール 南茨木駅	歩道改善（勾配の 解消） 照明の設置	整備済み			
②	大阪中央環状線（2）	東奈良三丁目平田 台線 ～医療法人恵仁会 田中病院	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用 ブロックの整備	整備済み			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線 （東奈良18号線～医療法人恵仁会田中病院）



① 大阪中央環状線（1）



② 大阪中央環状線（2）

5.4.3 道路特定事業（市道）に関する項目

◇ 道路特定事業（関連を含む）〈茨木市〉

【生活関連経路】

記号	路線名	区間	具体項目	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
1	東奈良三丁目平田台線	あやめ橋交差点 ～大阪中央環状線	歩道改善（段差、 勾配の解消）	整備済み			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線 （あやめ橋交差点 ～東奈良二丁目西線）
2	東奈良二丁目西線	東奈良三丁目平田台線 ～東奈良18号線	歩道改善（歩道の 連続化、段差、勾配の解消）	○			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線
3	東奈良美沢線	南茨木多世代交流センター ～東奈良18号線	道路移動等円滑化基準への適合	整備済み			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線
4	東奈良18号線	大阪中央環状線 ～東奈良二丁目西線	歩道改善（段差、 勾配の解消）	○			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線
5	東奈良14号線	東奈良コミュニティセンター ～東奈良三丁目平田台線	歩道改善（段差、 勾配の解消）	○			
6	天王一丁目宇野辺一丁目線	奈良交差点 ～天王一丁目沢良宜西二丁目線	道路移動等円滑化基準への適合	整備済み			
7	天王一丁目沢良宜西二丁目線	天王一丁目宇野辺一丁目線 ～天王一丁目蔵垣内三丁目線	歩行空間の確保 （道路拡幅により歩道設置） 歩道改善（段差、 勾配の解消と歩道延伸）	整備済み			
8	南茨木駅西線	天王2号線 ～天王一丁目蔵垣内三丁目線	歩道改善（段差、 勾配の解消） 視覚障害者誘導用ブロックの整備	○			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線
9	天王2号線	南茨木駅西線 ～南茨木駅西交差点	歩道改善（段差、 勾配の解消）	○			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線
10	天王1号線	南茨木駅西交差点 ～天王4号線	歩道改善（段差、 勾配の解消）	○			

第5章 実施すべき特定事業等

記号	路線名	区間	具体項目	目標時期			備考
				短期	中期	長期	
11	天王4号線	天王一丁目蔵垣内三丁目線 ～南茨木駅東線	歩行空間の確保 (道路空間を再配分し歩行空間を確保) 歩道改善(段差、勾配の解消)		○		交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線(準特定経路)
12	天王一丁目蔵垣内三丁目線	南茨木駅西線 ～天王一丁目沢良宜西二丁目線	歩道改善(段差、勾配の解消)	○			
13	南茨木駅東線	阪急南茨木駅 ～沢良宜西一丁目交差点	歩道改善(段差、勾配の解消)	○			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線
14	沢良宜西一丁目玉島台線	阪急南茨木駅 ～沢良宜西一丁目交差点	道路移動等円滑化基準への適合	整備済み			交通バリアフリー法に基づく基本構想整備路線
15	岩倉町歩専3号線	大阪中央環状線 ～岩倉町2号線	道路移動等円滑化基準への適合	整備済み			



1 東奈良三丁目平舞台線



2 東奈良二丁目西線



3 東奈良美沢線



4 東奈良18号線



5 東奈良 14 号線



6 天王一丁目宇野辺一丁目線



7 天王一丁目沢良宜西二丁目線



8 南茨木駅西線



9 天王 2 号線



10 天王 1 号線



11 天王4号線



12 天王一丁目蔵垣内三丁目線



13 南茨木駅東線



14 沢良宜西一丁目玉島台線



15 岩倉町歩専3号線

5.4.4 交通安全特定事業（信号・交差点）に関する項目

◇ 交通安全特定事業に関する項目<大阪府茨木警察署（公安委員会）>

記号	所在地	整備内容	目標時期			備考
			短期	中期	長期	
(1)	東奈良三丁目	既設信号機の改良	整備済み			音響装置の設置
(2)	東奈良小学校北	既設信号機の改良	整備済み			音響装置の設置

※その他、重点整備地区内で周辺交通環境を勘案して、歩車分離化、LED化、周期調整等を随時検討



(1) 東奈良三丁目



(2) 東奈良小学校北

5.4.5 公園特定事業に関する項目

◇ 公園特定事業<茨木市>

記号	公園名	整備内容	目標時期			備考
			短期	中期	長期	
F	元茨木川緑地	公園の案内図の整備	○			必要に応じ、利便性向上に努める。
		公園出入口部の勾配の改善	○			
		公園出入口の横断側溝ふたを細目のものに改善	○			

5.4.6 建築物特定事業に関する項目

◇ 建築物特定事業<施設管理者>

(1) 公共施設

記号	茨木市立文化財資料館	所在地	東奈良三丁目12番18号			用途	公共施設
a		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		総合案内板を視覚障害者の使用に配慮したものに改善	○				
		受付までの経路に点字ブロックまたは音声案内等誘導装置を設置(WS)	○				
		敷地内通路の視覚障害者誘導用ブロックの色と路面の輝度比を確保	○				
		多目的トイレに水洗器具(オストメイト対応)を設置		○			
		ベビーチェアの設置(表示とも)	○				
		車いす使用者用駐車施設を設置(標識の設置とも)	○				

記号	東奈良コミュニティセンター	所在地	東奈良三丁目8番5号			用途	公共施設
b		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		車いすが近寄りやすく、視覚障害者の使用に配慮した総合案内板の設置	整備済み				
		傾斜路上下に視覚障害者誘導用ブロックを設置	○				
		受付までの経路に、視覚障害者誘導用ブロックを設置	○				
		車いす利用者が円滑に使用できる広さを確保	整備済み				
		多目的トイレに水洗器具(オストメイト対応)を設置	整備済み				
		便所の出入口に視覚障害者に男女の別を示す点字等の案内を設置	整備済み				
		建物入口傾斜路に手すりを設置	○				

(2) 福祉・介護施設

記号	茨木市南茨木多世代交流センター	所在地	東奈良三丁目16番14号			用途	福祉・介護施設
c		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		総合案内板に近づけるように改善	○				
		受付までの視覚障害者誘導用ブロック敷設位置を改善	○				
		便所の出入口に、トイレ内配置の点字案内等を設置	○				

(3) 病院

記号	医療法人恵仁会田中病院	所在地	東奈良三丁目16番30号			用途	病院
d		整備内容	目標時期			備考	
			短期	中期	長期		
		案内情報設備等の充実	整備済み				
		トイレの利便性の向上	整備済み				
		エレベーターの利便性の向上	整備済み				
		子育て世代も利用しやすい環境の整備	整備済み				

5.5 3 地区共通

5.5.1 公共交通特定事業（バス）に関する項目

◇ 公共交通特定事業<阪急バス(株)>

整備内容	目標時期			備考
	短期	中期	長期	
ノンステップ車両への更新	整備済み			令和3年9月時点の導入率は99.2%
路線図・時刻表の改善	○			分かりやすい案内情報に努める。

◇ 公共交通特定事業<近鉄バス(株)>

整備内容	目標時期			備考
	短期	中期	長期	
ノンステップ車両への更新	整備済み			令和3年9月時点の導入率は100%
路線図・時刻表の改善	○			分かりやすい案内情報に努める。

◇ 公共交通特定事業<京阪バス(株)>

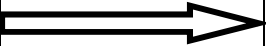
整備内容	目標時期			備考
	短期	中期	長期	
ノンステップ車両への更新	整備済み			令和3年9月時点の導入率は100%
路線図・時刻表の改善	○			分かりやすい案内情報に努める。

◇ その他の事業<茨木市>

整備内容	目標時期			備考
	短期	中期	長期	
乗降しやすいバス停留所への改善	随時対応			道路管理者と協議の上、道路整備と合わせて実施

5.5.2 その他事業

◇ 安全な歩行空間の確保

整備内容	目標時期			備考
	短期	中期	長期	
放置自転車の撤去・規制				
違法駐車車両への注意・啓発				
商品・看板のはみ出しに対する指導及び撤去				
	継続			

5.6 教育啓発特定事業（心のバリアフリー）

高齢者・障害者等の移動等円滑化を実現するためには、施設の整備（ハード）だけでなく、ソフト面での施策展開が必要です。「心のバリアフリー」を推進するための取り組みを教育啓発特定事業として位置づけ、継続的に実施していきます。

取り組みを通じて、すべての人が「障害の社会モデル」の考え方を理解し、それを自らの意識に反映させ具体的な行動につなげていくことにより、誰もが安全で快適に移動できる社会の実現をめざします。

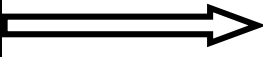
※「障害の社会モデル」の考え方とは

障害は、個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されるものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという考え方。

◇ 市民への啓発活動

高齢者や障害者が外出する際、周りの方からの配慮や理解があれば、気持ちよく移動したり行動したりすることができます。（例：車いす利用者への介助等）。店舗のバリアフリー化が困難な場合でも、店員の接遇の仕方によって、楽しい買い物や飲食が可能となります。

市民一人一人がバリアフリーに対する理解を深め、自らができる取り組みについて考える機会を提供します。

取り組み内容	目標時期			事業主体	備考
	短期	中期	長期		
広報・啓発冊子の作成				茨木市	令和3年度 茨木市バリアフリーマップを作成
イベント等でのバリアフリーの啓発活動の実施				茨木市	
市民出前講座の実施				茨木市	平成28年度より講座メニューに追加
当事者等が講師となるバリアフリー講師派遣制度の構築				茨木市	

【事例】



窓口での配慮マニュアル
（内閣府 障害者施策推進本部）



商店街でのBFに配慮したおもてなしの研修方法（東京都）



市民や職員を対象とした勉強会（茨木市）

■茨木市バリアフリーマップを作成しました。

本市では、道路や建築物などの整備のほか、ソフト面として「心のバリアフリー」の推進に取り組んでいます。この取組の一環として、重点整備地区を対象に、多様な方々に利用していただくことを目的にバリアフリー情報が一目でわかる冊子を作成しました。

作成にあたっては、高齢者や障害者、子育て世代のニーズに応じ、公共施設だけでなく、主旨に賛同していただいた飲食店、スーパー等の情報を掲載しています。



■みんながいっしょに暮らせるまちへ

障がいのある人と接するときのエチケット

エチケット①自然な気持ちで助け合う

エチケット②一人ひとりの違いを理解する

エチケット③相手の立場になって考える

エチケット④特別視や無能力あつかいをしない



本書は、障害者に対する偏見や差別をなくし、障害者も社会の一員として活躍できる社会の実現を目指す。障害者に対する理解を深め、障害者に対するサポートを学ぶ。障害者に対する理解を深め、障害者に対するサポートを学ぶ。障害者に対する理解を深め、障害者に対するサポートを学ぶ。



監修：平野方紹(立教大学 コミュニティ福祉学部 福祉学科 教授)

発行：東京法規出版

◇ 自転車マナーの向上

アンケート調査でも、スピードを出して走行する自転車が怖い、放置自転車が移動時の障害になるといった市民の自転車マナーに対する指摘が最も多くみられました。環境に優しく移動に便利な自転車と安全・安心な移動環境の確保にむけて、自転車マナーの向上に向けた取り組みを徹底していきます。

取り組み内容	目標時期			事業主体	備考
	短期	中期	長期		
放置自転車クリーンキャンペーン				茨木市	茨木市自転車利用環境整備計画に基づき、引き続き取り組みを進めます。
自転車教室の開催					
マナー向上にむけた啓発冊子の作成					

【事例】



自転車運転者講習
(警視庁・都道府県警察)



自転車マナーアップキャンペーン
(茨木市交通政策課)



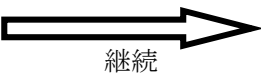
自転車事故防止の啓発冊子
(日本損害保障協会)



自転車事故防止の啓発冊子
(日本損害保障協会)

◇ 学校における交流と協働学習の推進

誰もが多様な個性を尊重し、相手を思いやる心を持って接することができる共生社会の実現をめざし、市内小中学校では、障害者や高齢者との出会いや体験活動等を通じて、身近にいる障害のある仲間や高齢者への思いやりにつなげるなどの福祉教育の推進を図るとともに、障害者に対する無理解や偏見等を取り除き、障害についての理解を深める教育を行います。

取り組み内容	目標時期			事業主体	備考
	短期	中期	長期		
当事者参画の体験教室				教育委員会、学校	写真1
小学校へのバリアフリー出前講座を実施				茨木市、学校	写真2

【事例】



写真1：障害者の方とともに、車いす体験を行い、障害についての理解を深めます



写真2：小学校での出前講座

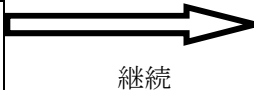
写真2：スポーツ推進課の出前講座で、パラスポーツ「ポッチャ」に取り組み、スポーツを通じ、どんな人とも楽しめる心を育みます



小学生用の啓発冊子「福祉ってなあに？」
(豊中市地域福祉課)

◇ 施設設置管理者等職員やスタッフの対応の充実

施設管理者等職員やスタッフの高齢者・障害者等への理解促進と接遇スキルの向上を図ることは、高齢者や障害者の移動の円滑化に資するだけでなく、市民や利用者へのサービスの充実にもつながります。そのため、施設管理者等職員やスタッフへの必要な啓発活動を推進していきます。

取り組み内容	目標時期			事業主体	備考
	短期	中期	長期		
職員の教育・研修	 継続			公共交通事業者 (西日本旅客鉄道(株))	社員のバリアフリーに対する認識を深めるための研修やフォローアップを実施
職員の教育・研修				公共交通事業者 (阪急電鉄(株))	インスタントシニア体験研修、交通事業者向けバリアフリー教育訓練研修会への参加等
職員の教育・研修				公共交通事業者 (大阪モノレール(株))	駅務員への教育・認知症サポーター制度研修等
職員の教育・研修				公共交通事業者 (阪急バス(株))	車いす乗降対応研修及びインスタントシニア体験研修を実施
職員の教育・研修				公共交通事業者 (近鉄バス(株))	車いす乗降対応研修、乗務員の接遇研修を実施
職員の教育・研修				公共交通事業者 (京阪バス(株))	乗務員の教育及び研修の実施
職員の教育・研修				茨木市	職員のバリアフリーや差別解消に対する認識を深めるための研修やフォローアップを実施
障害者差別解消法に基づく職員対応要領の作成	平成28年4月作成			茨木市	

【事例】



講義



グループワーク



実技演習



実技演習

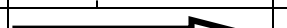
交通事業者向けバリアフリー教育訓練（BEST）の実施
（主催：公益財団法人交通エコロジー・モビリティ財団）



障害のある人に対する
職員対応ハンドブック（茨木市）

◇ その他

物理的なバリアを解消するだけでなく、目的地や施設をわかりやすく案内する情報サインの充実や、バリアフリー化された経路や施設に対する情報提供を行うことで、より快適な移動環境が形成されます。また、平常時だけでなく、災害時の対策についても充実していきます。

取り組み内容	目標時期			備考
	短期	中期	長期	
案内情報サインの設置・見直し	○			音声・点字・ひらがな・多言語化を含めて検討
バリアフリーに関連した情報提供の充実	○	継続		ホームページだけでなく多様な媒体の利用を検討
災害時の避難行動要支援者対策の充実				
	継続			

【事例】



バリアフリー基本構想に基づき設置された歩行者系案内サイン（高槻市）



歩行者支援システム（国土交通省）



災害時障害者サポートマニュアル（八王子市）

第6章 しくみの構築

6.1 バリアフリー化推進の考え方

6.1.1 協働と連携による推進

茨木市では、基本理念に定めた「いつでもだれもが、バリアをかんじず、らくらく（楽々）と、きもちよく移動できるまち、いばらき」を実現するために、市民、事業者、行政が基本構想で定めた基本方針の趣旨を踏まえ、それぞれの役割を認識し、できることから着実に実施してきます。また、それぞれが連携しながら、協働によるバリアフリー化を推進していきます。

本基本構想では、特定旅客施設を中心とする重点整備地区の実施すべき特定事業等を示していますが、市内には、重点整備地区以外の地区でも、バリアフリー化が求められる交通施設や公共施設、道路などがあります。こうした施設は、バリアフリー基本構想の基本方針に基づき、市内全域がバリアフリー化されるよう努めていきます。

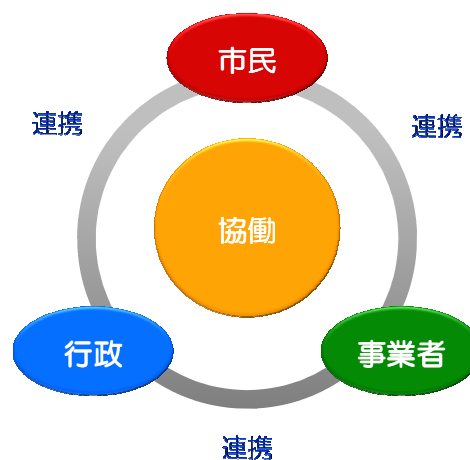


図 6.1.1 協働・連携のイメージ

6.1.2 継続的なバリアフリー化にむけて

本基本構想では、基本理念の実現に向け、かたち・ところ・しくみに配慮した整備を進めていきます。そのためには、スパイラルアップによるバリアフリー化の推進を継続的に進めていくことが重要となります。

このスパイラルアップとは、〔計画づくり・設計〕⇒〔実施〕⇒〔評価〕⇒〔評価を踏まえた改善〕という段階を積み重ねることで、バリアフリーを継続的に発展させていくことを意味します。このような継続的な発展を積み重ねていき、当事者の参画を積極的に進め、市民・事業者・行政等が互いに連携しながら「総合的、横断的にバリアフリー化」に取り組んでいくことを推進します。



図 6.1.2 スパイラルアップのイメージ

6.2 推進体制の構築

今後、本基本構想で定めた「実施すべき特定事業等」に基づいた特定事業計画等を作成し、バリアフリー化事業を実施していくこととなります。これらの事業を着実に進め、スパイラルアップのバリアフリー化とするために、バリアフリー整備の進捗状況を確認し、当事者参画のもと、継続的に協議・検討・推進していく体制を構築します。

そのために、基本構想策定後も、市、事業者、市民等で構成される「茨木市バリアフリー基本構想協議会」を年1回程度開催し、バリアフリー整備や取り組みの進捗状況の確認、特定事業計画の内容についての確認を行い、毎年の取り組みを評価し、次年度のより質の高い取り組みに反映していきます。また、必要に応じて、各団体やグループ等と連携しながら、障害者、高齢者、子育て世代等の意見を整備に反映していきます。

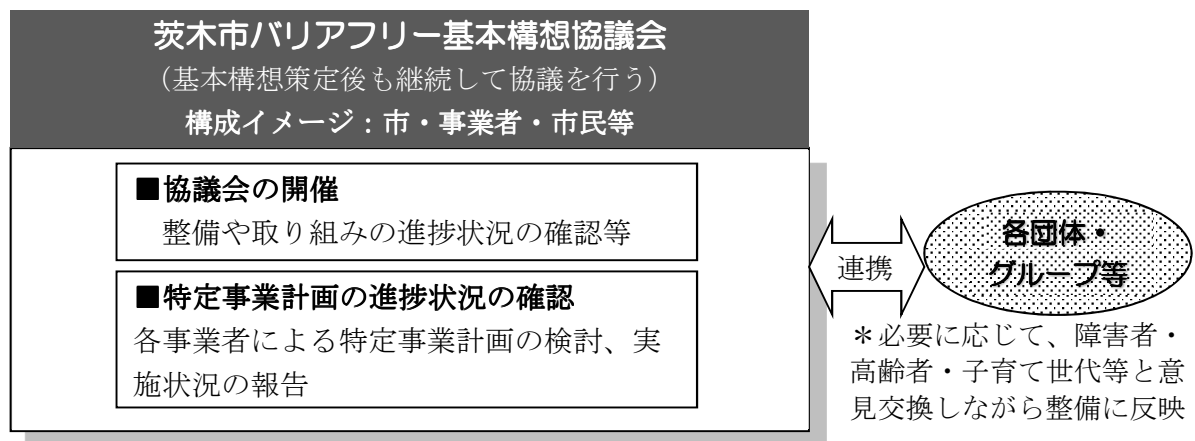


図 6.2.1 推進協議会のイメージ

参考資料

参考資料１ アンケート調査結果

参考1.1 アンケート調査概要

① 回答者属性

回答者属性を以下に示します。最も多い回答者は 60～74 歳です。

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・郵送回収しました。

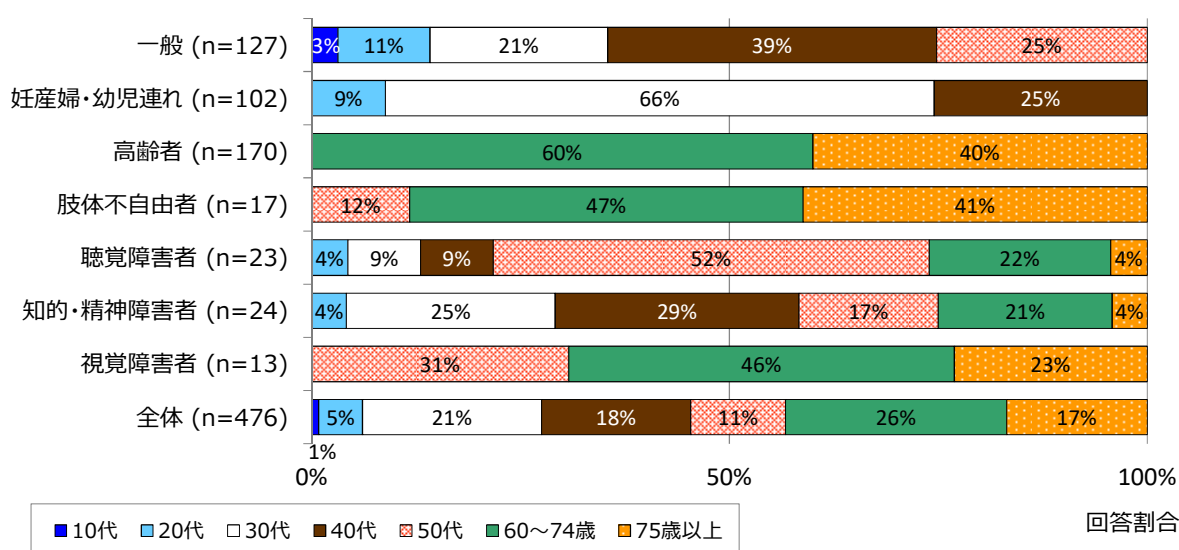
参考表 1.1 アンケート回収状況

属性	配布部数	回収部数	回収率	集計対象者数
一般	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	1115	479	43%	479

※一般回収部数 281 のうち、年齢が 60 歳以上の 154 名は高齢者に追加

② 回答者の年齢

回答者属性を以下に示します。最も多い回答者は 60～74 歳です。

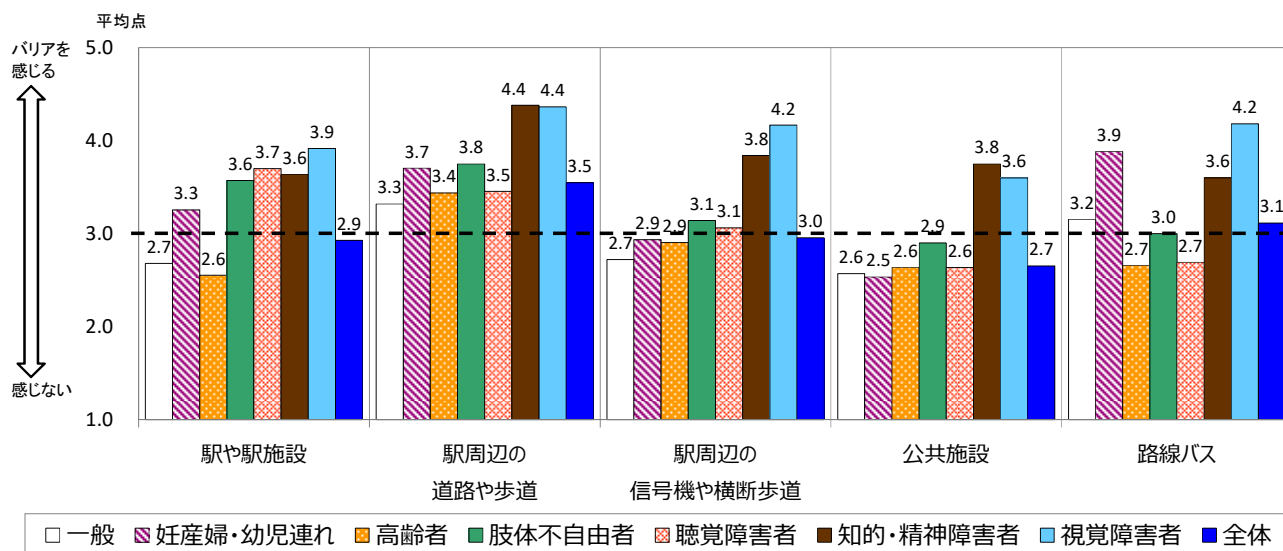


n: 有効回答者数

参考図 1. 1 回答者の年齢

参考1.2 施設のバリアフリー満足度の状況

利用時に最もバリアを感じる施設は駅周辺の道路や歩道です。駅や駅施設は、障害者がバリアを感じています。駅周辺の道路や歩道は、知的・精神障害者と視覚障害者が最もバリアを感じており、次に肢体不自由者と妊産婦・幼児連れがバリアを感じています。駅周辺の信号機や横断歩道、公共施設は知的・精神障害者と視覚障害者が特にバリアを感じています。路線バスは障害者のほか、妊産婦・幼児連れもバリアを感じています。

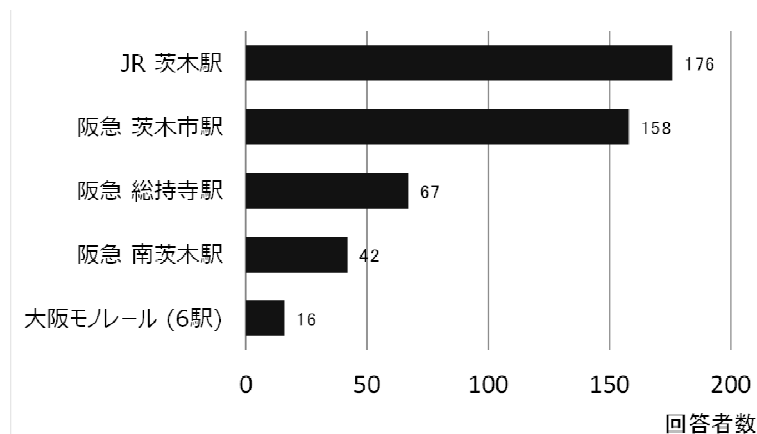


※バリアを感じる：5点、やや感じる：4点、どちらでもない：3点、あまり感じない：2点、感じない：1点として計算

参考図 1. 2 施設別の満足度

参考1.3 よく利用する駅

最もよく利用する駅はJR 茨木駅で、次に阪急茨木市駅です。



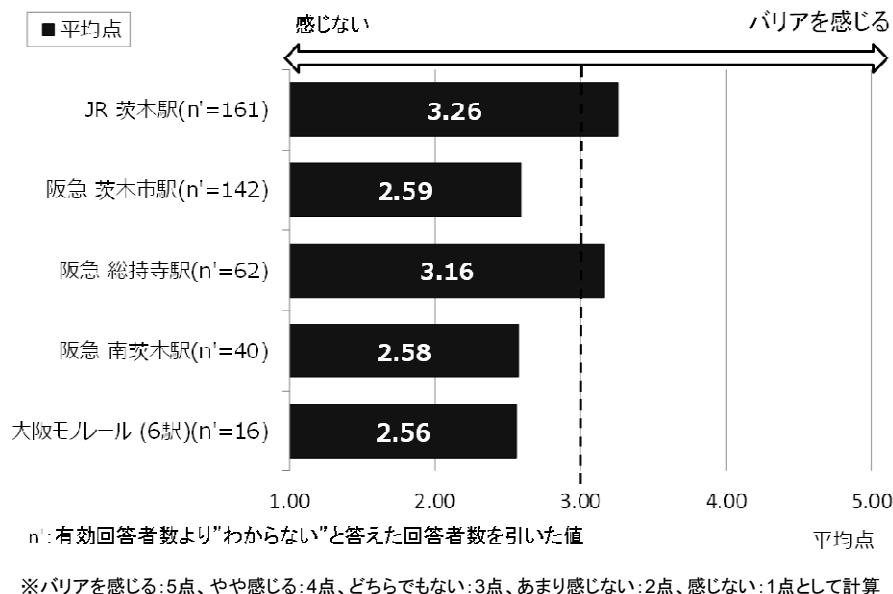
※大阪モノレール(6駅)：南茨木駅、宇野辺駅、沢良宜駅、彩都西駅、豊川駅、阪大病院前駅

参考図 1. 3 よく利用する駅

参考1.4 駅・駅施設の満足度

① 駅別のバリアフリー満足度の状況

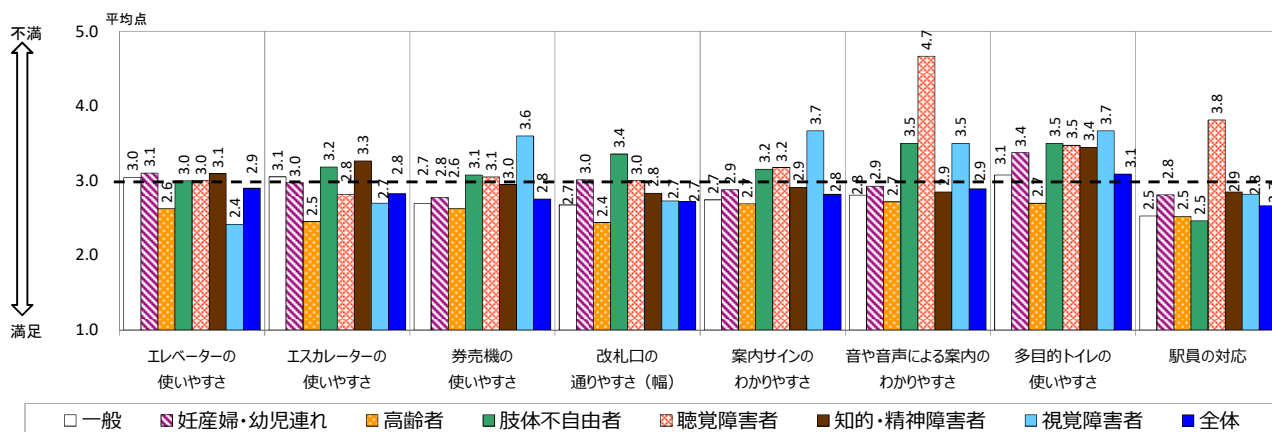
利用時に最もバリアを感じる駅はJR 茨木駅、次に阪急総持寺駅です。



参考図 1. 4 駅別の満足度

② 駅施設のバリアフリー満足度の状況

駅施設の利用時に最も満足度が低いものは多目的トイレの使いやすさです。券売機の使いやすさと案内サインのわかりやすさは、視覚障害者の満足度が低いです。音や音声による案内のわかりやすさは、聴覚障害者の満足度が低く、次に肢体不自由者、視覚障害者の満足度が低いです。多目的トイレの使いやすさは、障害者のほか、妊産婦・幼児連れの満足度が低いです。駅員の対応は、聴覚障害者の満足度が低いです。

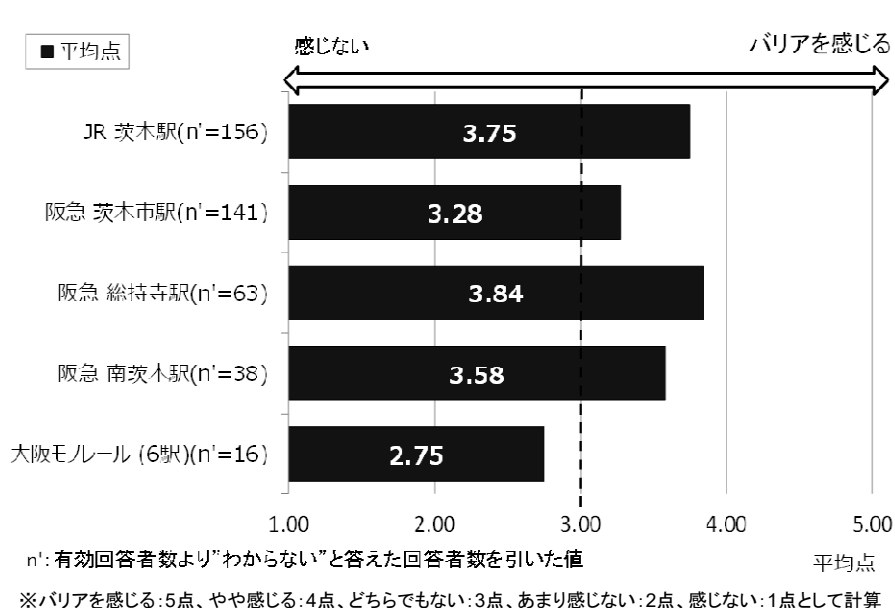


参考図 1. 5 駅施設別の満足度

参考1.5 道路（歩道）の満足度

① 駅周辺別の道路のバリアフリー満足度の状況

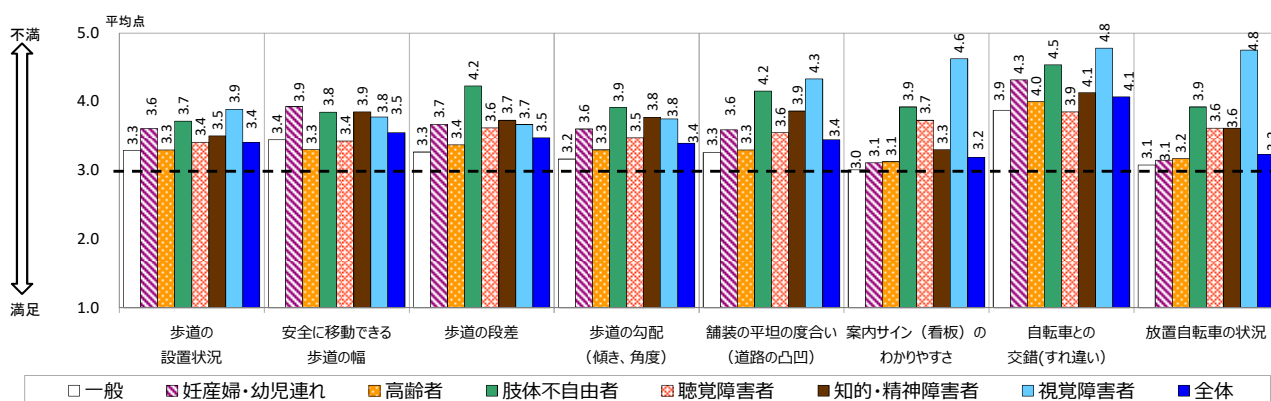
利用時に最もバリアを感じる駅周辺の道路（歩道）は阪急総持寺駅周辺で、次に JR 茨木駅周辺です。



参考図 1. 6 駅別駅周辺の道路や歩道の満足度

② 駅周辺別の道路の項目別バリアフリー満足度の状況

駅周辺の道路の満足度について、自転車との交錯が最も低く、次に安全に移動できる歩道の幅です。歩道の設置状況は視覚障害者の満足度が最も低いです。安全に移動できる歩道の幅では、妊産婦・幼児連れ、知的・精神障害者、肢体不自由者、視覚障害者の順で満足度が低いです。歩道の段差と歩道の勾配は肢体不自由者の満足度が最も低いです。舗装の平坦の度合いは肢体不自由者と視覚障害者の満足度が低いです。案内サイン（看板）のわかりやすさは、視覚障害者の満足度が最も低いです。自転車との交錯は、視覚障害者、肢体不自由者、妊産婦・幼児連れの満足度が低いです。放置自転車の状況は、視覚障害者の満足度が最も低いです。



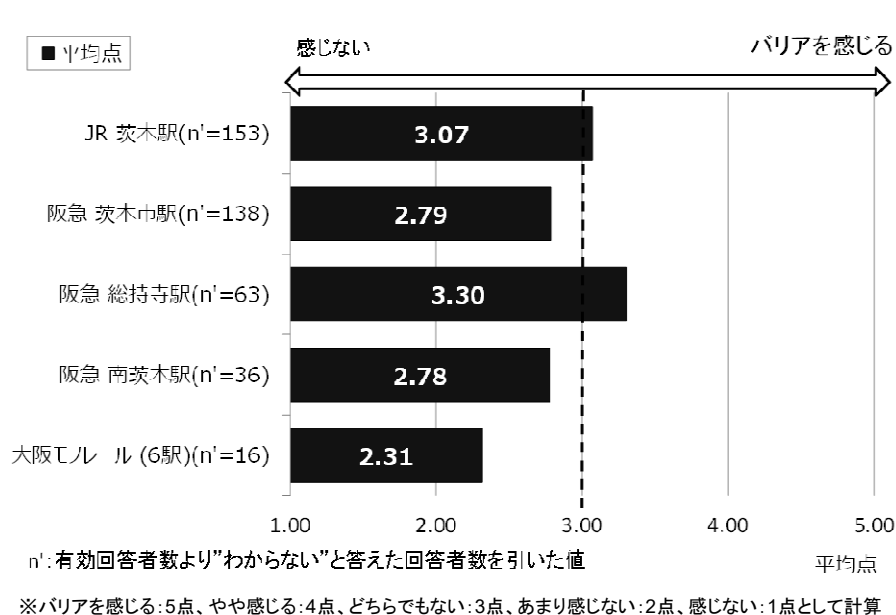
※不満：5点、やや不満：4点、どちらでもない：3点、やや満足：2点、満足：1点として計算

参考図 1. 7 駅周辺の道路や歩道の満足度

参考1.6 信号機・横断歩道の満足度

① 駅周辺別の信号機・横断歩道等のバリアフリー満足度の状況

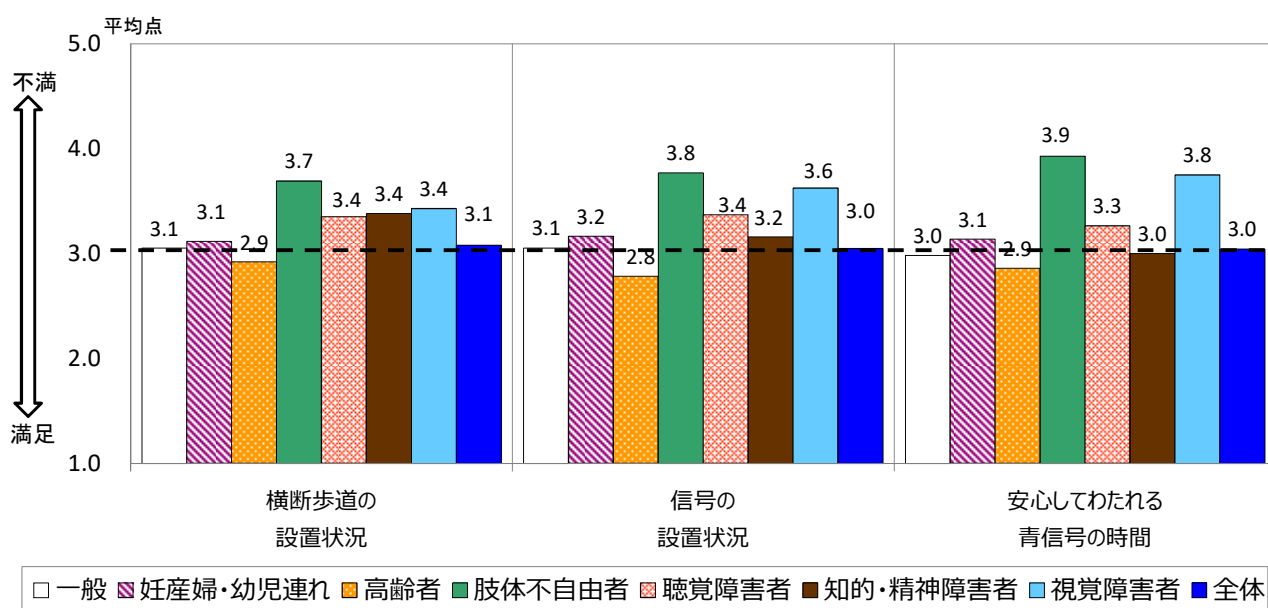
駅周辺の信号機・横断歩道等で最もバリアを感じる駅は阪急総持寺駅周辺で、次に JR 茨木駅周辺です。



参考図 1. 8 駅周辺の信号機・横断歩道別の満足度

② 駅周辺別の信号機・横断歩道等の項目別バリアフリー満足度の状況

駅周辺の信号機・横断歩道の満足度は、ほぼ同様の結果です。横断歩道の設置状況は肢体不自由者の満足度が最も低いです。信号の設置状況と安心して渡れる青信号の時間は、肢体不自由者と視覚障害者の満足度が低いです。

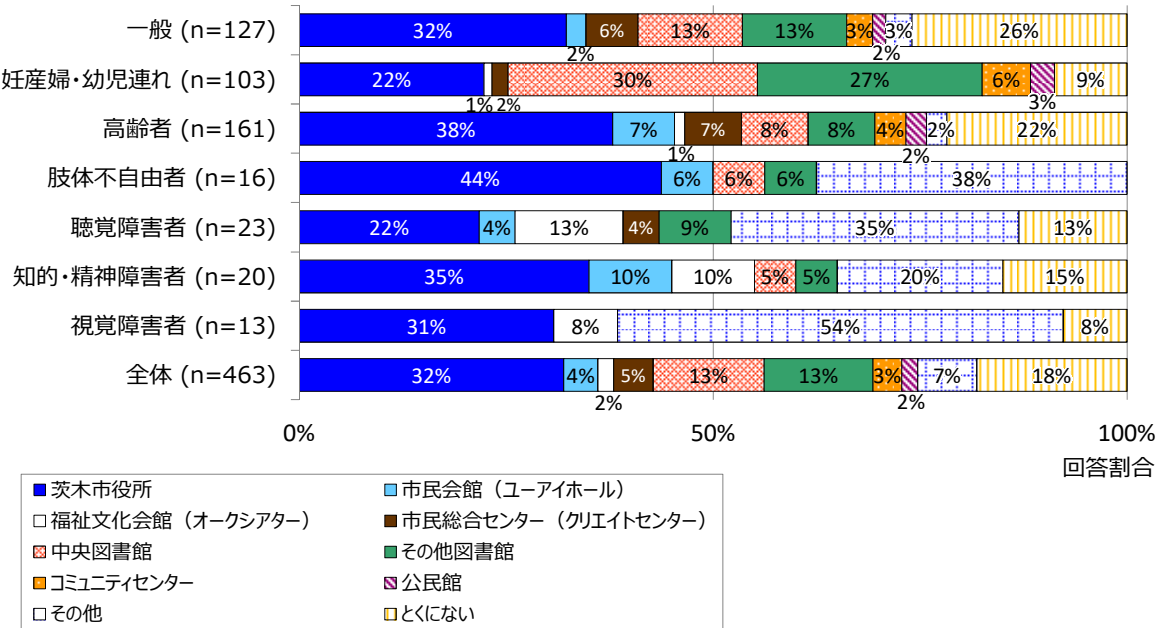


参考図 1. 9 駅周辺の歩道・横断歩道別の満足度

参考1.7 建築物の満足度

① よく利用する公共施設

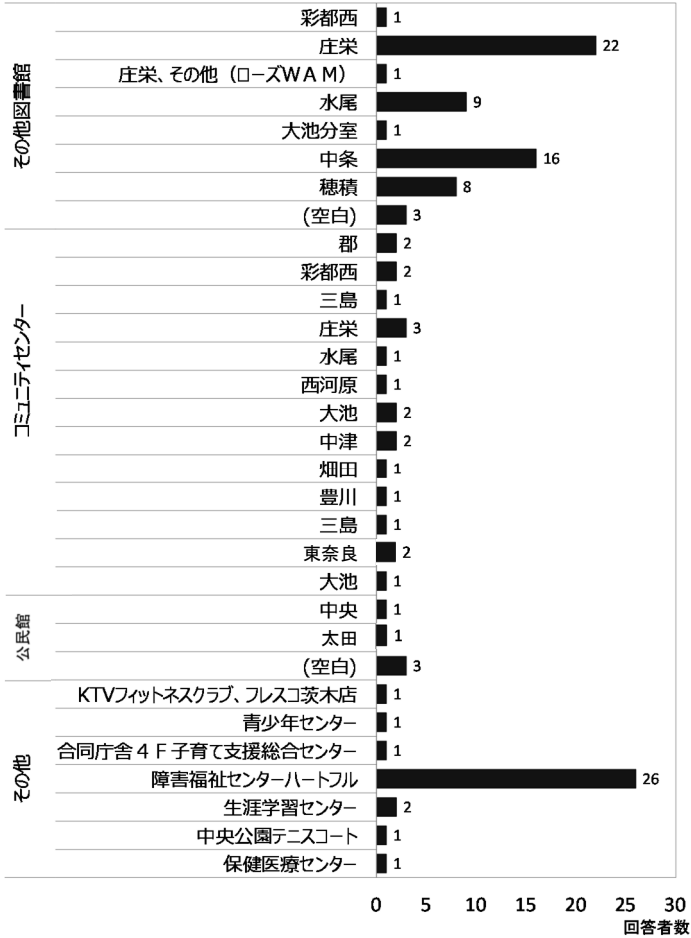
最もよく利用する公共施設は茨木市役所で、続いて中央図書館、その他図書館です。



n:有効回答者数

参考図 1. 10 よく利用する公共施設

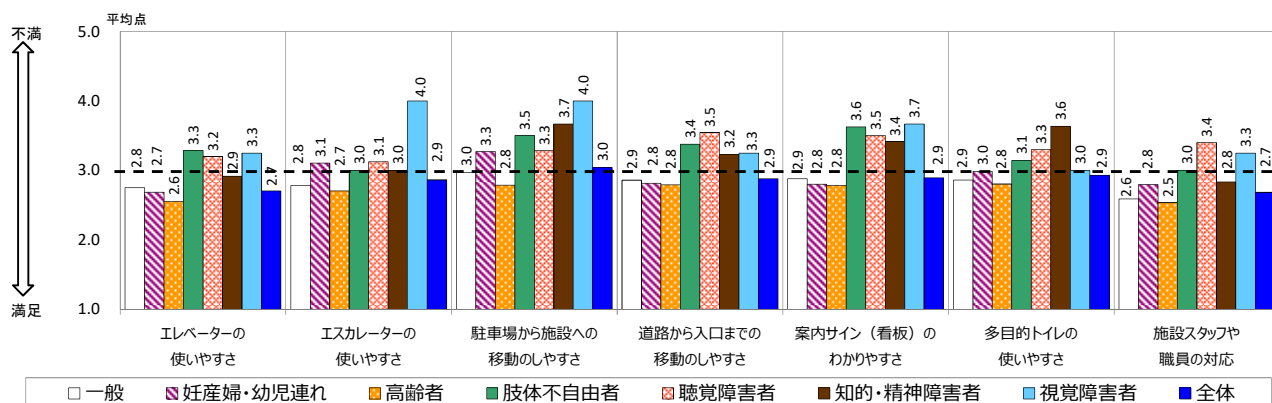
その他図書館で最もよく利用する図書館は庄栄図書館です。コミュニティセンター、公民館は、どれもほぼ同じ回答者数です。その他施設で最もよく利用する施設は障害福祉センターハートフルです。



参考図 1. 11 利用する公共施設（自由記述）

② 公共施設の項目別バリアフリー満足度の状況

公共施設の設備等で最も満足度が低いのは駐車場から施設への移動のしやすさです。エスカレーターの使いやすさは視覚障害者の満足度が最も低いです。駐車場から施設への移動のしやすさは、視覚障害者、知的・精神障害者、肢体不自由者の順に満足度が低いです。道路から入口までの移動しやすさは、聴覚障害者の満足度が最も低いです。案内サイン（看板）のわかりやすさは、障害者の満足度が低いです。多目的トイレの使いやすさは、知的・精神障害者の満足度が最も低いです。施設スタッフや職員の対応は、聴覚障害者や視覚障害者の満足度が低いです。

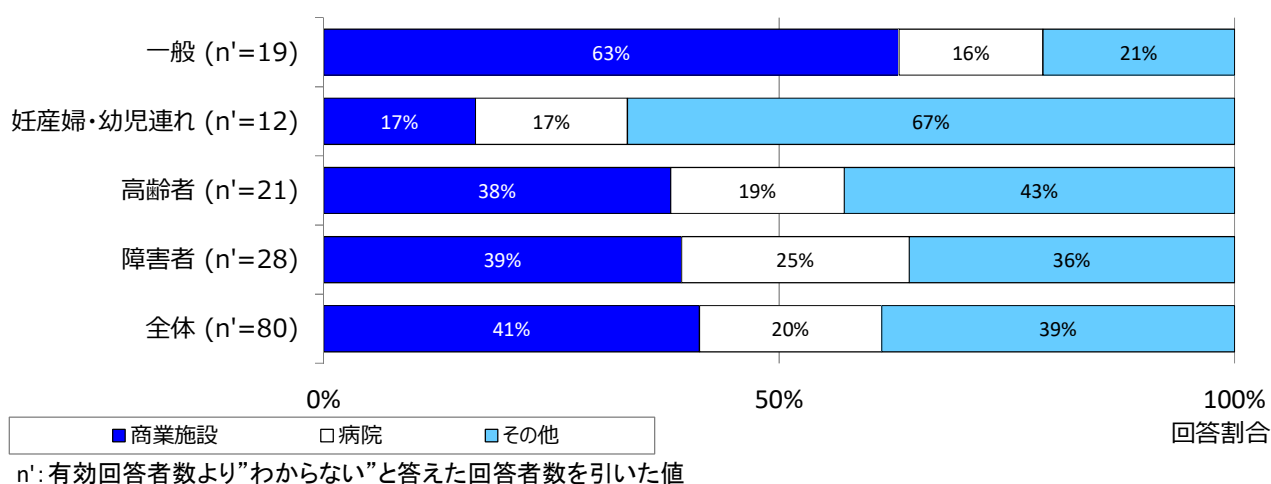


※不満：5点、やや不満：4点、どちらでもない：3点、やや満足：2点、満足：1点として計算

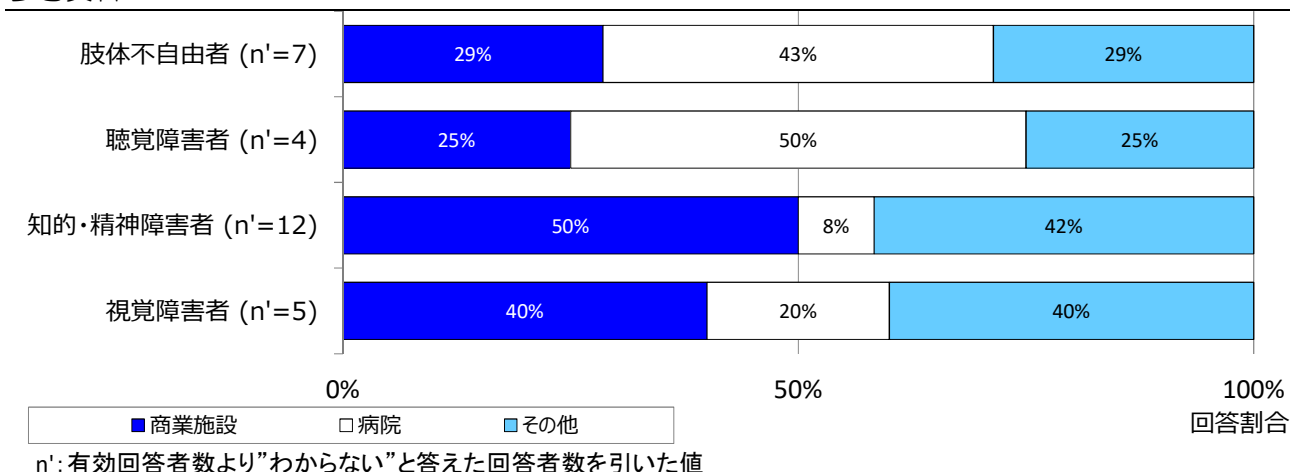
参考図 1. 12 公共施設の設備等別の満足度

③ 公共施設以外のバリアフリー化が望まれる施設

公共施設以外でバリアフリーを希望する施設は、商業施設、その他施設、病院の順ですが、肢体不自由者と聴覚障害者は40%以上が病院です。



参考図 1. 13 公共施設以外でバリアフリーを希望する施設

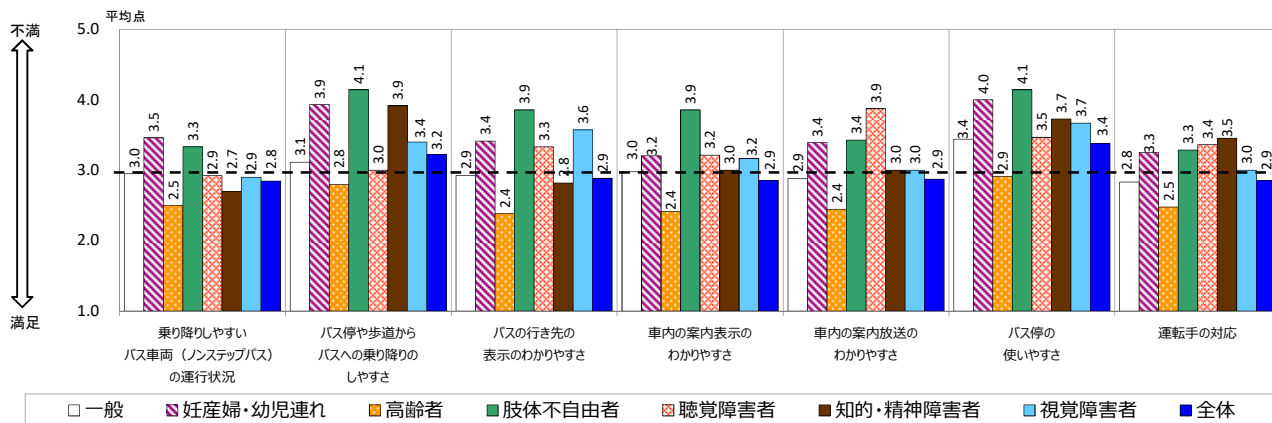


参考図 1. 14 障害者別公共施設以外でバリアフリーを希望する施設

参考1.8 バスの満足度

① バスの項目別バリアフリー満足度の状況

バスの設備等で最も満足度が低いものはバス停の使いやすさで、次にバス停や歩道からバスへの乗り降りのしやすさです。ノンステップバスの運行状況は、妊産婦・幼児連れの満足度が最も低いです。バスへの乗り降りのしやすさは、肢体不自由者、妊産婦・幼児連れと知的・精神障害者の順に満足度が低いです。行き先表示のわかりやすさ、車内の案内表示のわかりやすさは、肢体不自由者の満足度が最も低いです。車内の案内放送のわかりやすさは、聴覚障害者の満足度が最も低いです。バス停の使いやすさは、肢体不自由者、妊産婦・幼児連れの満足度が特に低いです。運転手の対応は、知的・精神障害者の満足度が最も低いです。



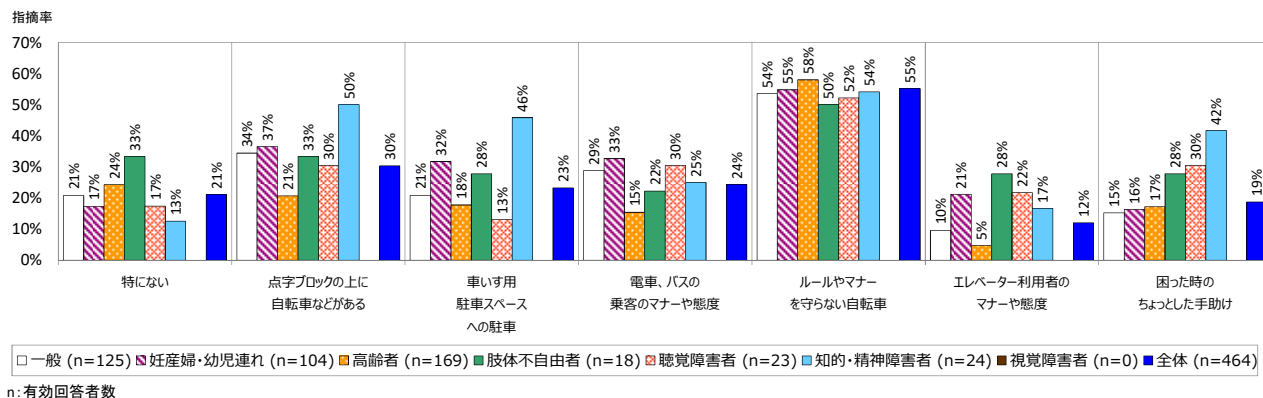
※不満：5点、やや不満：4点、どちらでもない：3点、やや満足：2点、満足：1点として計算

参考図 1. 15 バス設備等別の満足度

参考1.9 心のバリアフリー

① 外出時に市民の理解が不足と感じる事項

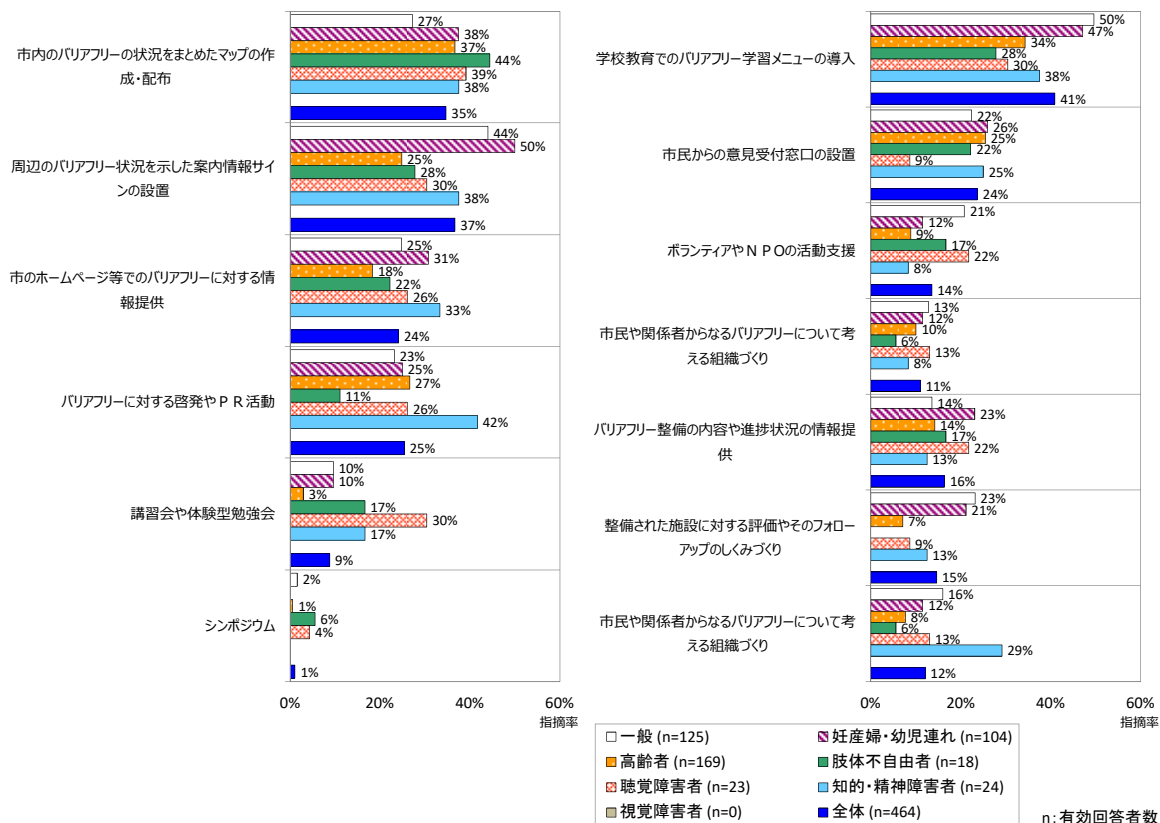
外出時に市民の理解が不足すると最も感じるものはルールやマナーを守らない自転車で、最も理解が足りていると感じるものはエレベーター利用者のマナーや態度です。点字ブロック上に自転車などがある、車椅子用駐車スペースへの駐車、「困ったときのちょっとした手助け」で知的・精神障害者の指摘率が高いです。



参考図 1. 16 理解が不足と感じる事項に対する指摘率

② 心のバリアフリー推進に望まれる取り組み

心のバリアフリーの推進で最も望まれている取り組みは学校教育でのバリアフリー学習メニューの導入です。市内のバリアフリーの状況をまとめたマップの作成・配布では、肢体不自由者の指摘率が高いです。周辺のバリアフリー状況を示した案内情報サインの設置では、妊産婦・幼児連れの指摘率が高いです。バリアフリーに対する啓発やPR活動では、知的・精神障害者の指摘率が高いです。講習会や体験型勉強会では聴覚障害者の指摘率が高いです。



参考図 1. 17 心のバリアフリーの推進に望まれる取り組みの指摘率

参考資料２ ヒアリング調査結果

参考2.1 ヒアリング調査の概要

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意見を収集しました。

参考表 2. 1 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

参考2.2 視覚障害者

① 視覚障害者の特徴

視覚障害者の方は以下の特徴を持っています。

- ・一人で移動することが困難
- ・白杖を使う際は地面の凹凸を読み取って移動している
- ・音声を中心に情報を得ている
- ・文字の読み書きが困難

② 移動時の特徴的な課題

視覚障害者の方の移動時の特徴的な課題は以下のとおりです。

- ・歩道と車道の境界部がわかる工夫が必要
- ・歩道の凸凹が多く、歩きにくい
- ・歩道の幅が狭いと介助の人と歩くのが大変
- ・トイレのボタン等、設備の位置がバラバラなので、初めてのところはわからない
- ・情報案内がない（触知図・音響）
- ・バスの停車位置がわからない（特に、阪急茨木市駅）
- ・駅周辺（阪急茨木市駅周辺）のポール（自転車用）が移動の障害になる
- ・駅周辺は音響信号が多いが、その周辺は音響信号が少ない
- ・目が不自由だと、放置自転車が大変危険
- ・人のマナーや教育が重要

参考2.3 聴覚障害者

① 聴覚障害者の特徴

聴覚障害者の方は以下の特徴を持っています。

- ・外見から分かりにくい
- ・視覚を中心に情報を得ている
- ・声に出して話せても聞こえているとは限らない

② 移動時の特徴的な課題

聴覚障害者の方の移動時の特徴的な課題は以下のとおりです。

- ・電車やエレベーターの中での事故等の緊急情報が音声中心なので、情報取得が困難
- ・施設内に緊急ベル（音だけでなく光で周知）を設置してほしい
- ・駅で駅員を配置する等、言葉がしゃべれなくても対応できるようにしてほしい（無人駅は反対）
- ・走行する自転車が非常に怖い（ベルを鳴らすが聞こえない）
- ・耳が不自由な人がいることや対応方法を周知してほしい
- ・施設職員の手話のできる人を配置してほしい

参考2.4 肢体不自由者

① 肢体不自由者の特徴

肢体不自由者の方は以下の特徴を持っています。

- ・移動に制約のある方もいる
- ・文字の記入が困難な方もいる
- ・体温調節が困難な方もいる
- ・話すことが困難な方もいる

② 移動時の特徴的な課題

肢体不自由者の方の移動時の特徴的な課題は以下のとおりです。

- ・歩道の縦断勾配のきつい区間がある
- ・歩道の横断勾配がきついと歩きにくい
- ・波打ち歩道が多い
- ・歩道幅員が狭い区間や歩道が設置されていない箇所がある
- ・歩道上の電柱などが障害となる
- ・舗装面が平坦ではなく、ガタガタする区間がある
- ・長距離を歩くのがしんどいので、ベンチ等の休憩できる箇所を設けてほしい
- ・バス停部分の歩道が狭く、危険な箇所がある
- ・トイレの水を流すレバーがおもたい（福祉会館）
- ・公共施設のバリアフリー化を進めてほしい

参考2.5 知的障害者

① 知的障害者の特徴

知的障害者の方は以下の特徴を持っています。

- ・複雑な話や抽象的な概念は理解しにくい
- ・人にたずねたり、自分の意見を言うのが苦手な方もいる
- ・漢字の読み書きや計算が苦手な方もいる
- ・一つの行動に執着したり、同じ質問を繰り返し替える方もいる

② 移動時の特徴的な課題

知的障害者の方の移動時の特徴的な課題は以下のとおりです。

- ・横に並んで歩くことが多いので幅員が狭いと困る
- ・バスに乗車した際に乗務員から差別を受けることがある
- ・ノンステップバスを利用する際、乗務員・乗客が慣れていないときがある
- ・渋滞や他の乗客を待たせることに遠慮がありバスの乗車を遠慮することがある
- ・子ども扱いせずに、通常通り説明してほしい
- ・案内にはふりがなをつけてほしい
- ・料金表をわかりやすくしてほしい
- ・障害者用駐車スペースに一般車が駐車しているときがある
- ・くわえタバコは車いすだと目の前にタバコがあるので怖い
- ・スピードを出して走行する自転車がかたい
- ・車いすでは入店できない、陳列棚の商品に手が届かない店がある
- ・案内表示の文字が小さく車いすでは読みにくい
- ・ピクトなどでわかりやすく表示してほしい
- ・タクシーの福祉車両が少ない
- ・トイレの鍵が小さくて利用しにくい
- ・トイレに介助用のベッドがほしい
- ・車での移動が多いので駐車場を駅周辺に整備してほしい
- ・ヘルパーと移動する際は二人分の運賃が必要。割引があれば

参考2.6 精神障害者

① 精神障害者の特徴

精神障害者の方は以下の特徴を持っています。

- ・ストレスに弱く、疲れやすく、対人関係やコミュニケーションが苦手な方が多い。
- ・外見からはわかりにくく、障害について理解されずに孤立している方もいる。
- ・精神障害に対する理解不足から病気のことを他人に知られたくないと思っている人が多い。

② 移動時の特徴的な課題

精神障害者の方の移動時の特徴的な課題は以下のとおりです。

- ・精神障害者は薬を服用すると体がしんどくなる事があり、バスや電車に乗って座りたいが、見た目が健常なので優先座席に座りにくいことがある。
- ・まちを歩くときに休憩できるベンチ等があれば、ありがたい。

参考資料3 ワークショップ結果

参考3.1 JR茨木駅周辺地区





◆茨城市バリアフリーワークショップ《坂倉波木市駅周辺地区》 1 班：調査・意向駅前広場コース（施設編）

平成 27 年 5 月 14 日

The diagram illustrates the layout of Sakagami Station and its surroundings, highlighting key areas for accessibility improvements. Red arrows indicate movement paths between different points of interest.

- <トイレ>**
 - 多目的トイレのドアが手動開閉型で、戸締り目立ち
- <ホーム>**
 - 階段とエスカレーター間の幅が狭い
- <自由通路>**
 - 入口の扉が堅重だっている
- <南側出口>**
 - エレベーターがない
- <相互視>**
 - 車イス利用者が歩道では走行が見えにくい
- <乗降場>**
 - 待降場の地下にスペースがないため車イス利用者には対応しにくい

出典：国土地理院「坂倉波木市駅周辺地図」



参考3.3 総持寺駅周辺地区





平成27年5月21日



◆茨城県バリアフリーワークショップ（南茨城駅周辺地区） 2 班：大塚モノレール南茨城コース（施設編） 平成 27 年 5 月 21 日

<エレベーター（乗客）>

- エレベーターの中のカギが強い
- エレベーターの乗降スペースが狭い
- エレベーターとバス乗降の連絡通路がない



<乗降介助>

- 乗降介助のスタッフが乗客を乗せている



<乗降介助>

- エレベーターの乗降スペースが狭い



<乗降介助（乗客）>

- 乗降介助のスタッフが乗客を乗せている



<乗降介助（乗客）>

- 乗降介助のスタッフが乗客を乗せている



<乗降介助（乗客）>

- 乗降介助のスタッフが乗客を乗せている



<乗降介助（乗客）>

- 乗降介助のスタッフが乗客を乗せている



<乗降介助（乗客）>

- 乗降介助のスタッフが乗客を乗せている



◆茨城県バリアフリーワークショップ（南茨城駅周辺地区） 2 班：大塚モノレール南茨城コース（乗客編） 平成 27 年 5 月 21 日

<トイレ>

- 多機能トイレが男女ともに設置されている



<エレベーター>

- エレベーターの乗降スペースが狭い



<エレベーター>

- エレベーターの乗降スペースが狭い



<エレベーター>

- エレベーターの乗降スペースが狭い



<エレベーター>

- エレベーターの乗降スペースが狭い



<エレベーター>

- エレベーターの乗降スペースが狭い



<エレベーター>

- エレベーターの乗降スペースが狭い



<エレベーター>

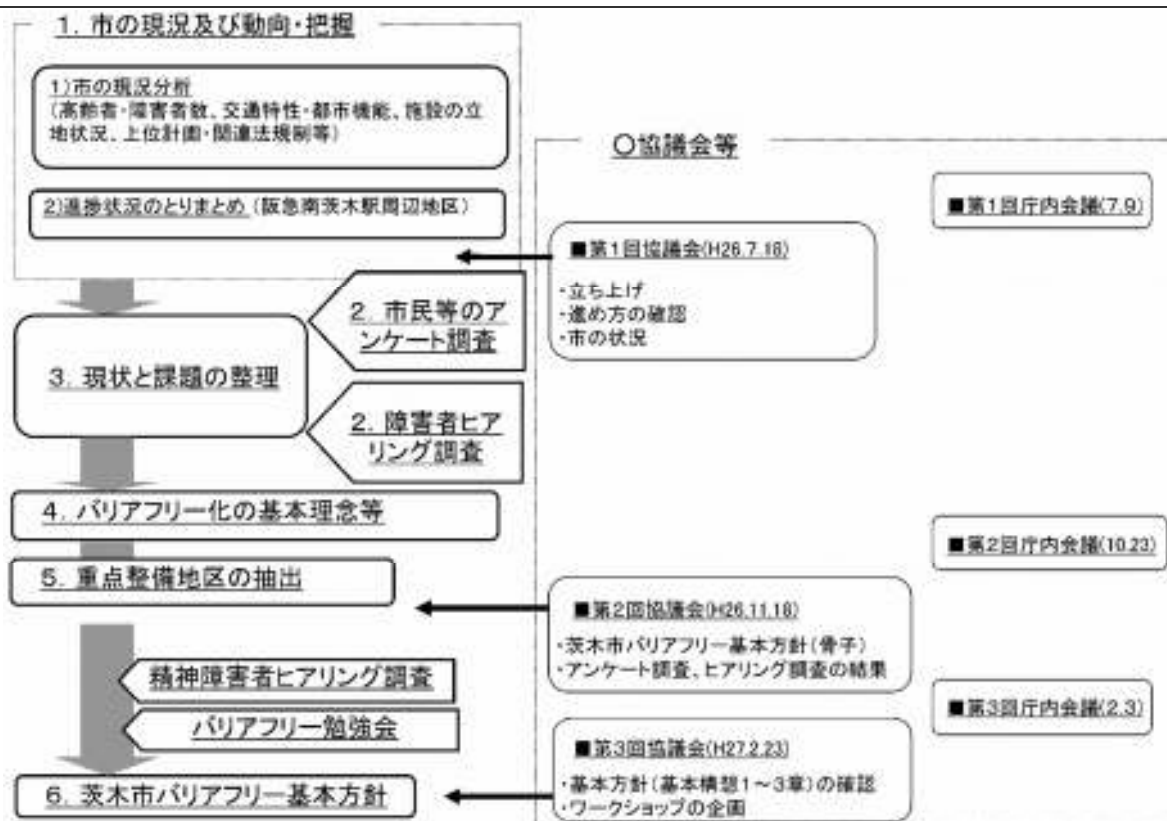
- エレベーターの乗降スペースが狭い



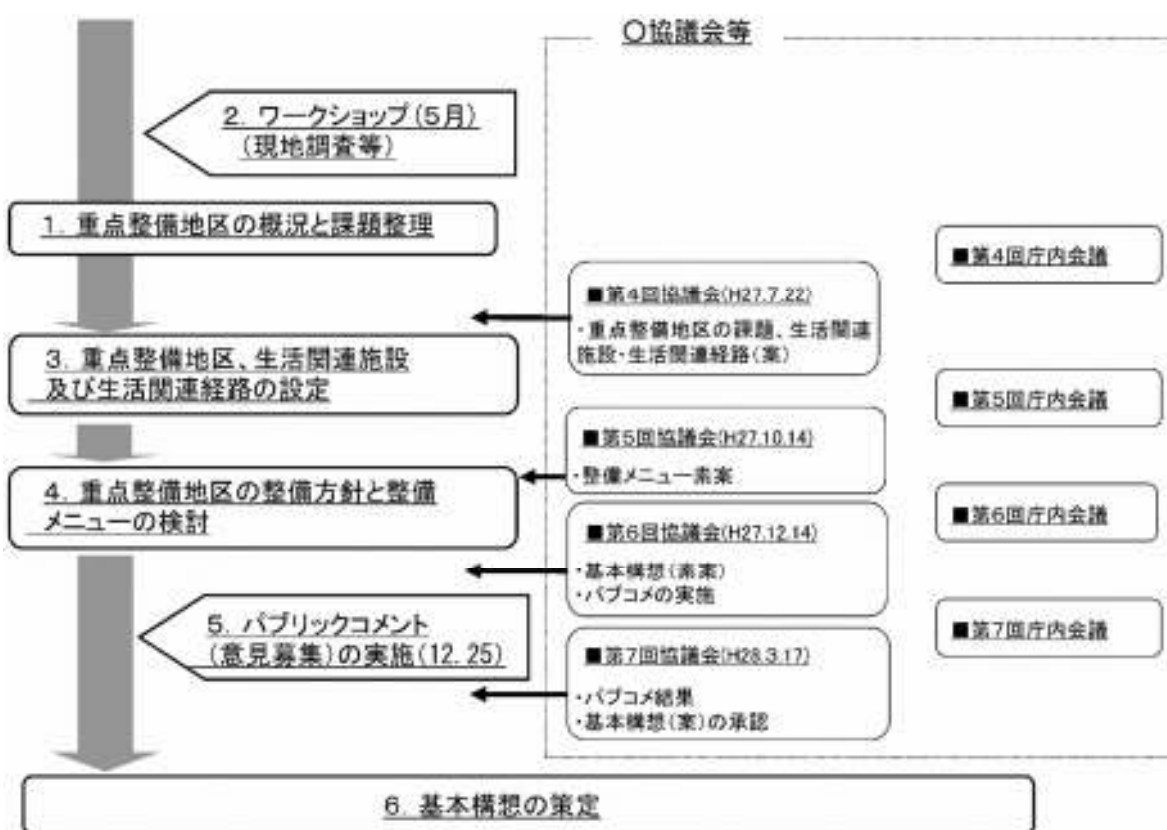


参考資料4 検討経緯

平成
26
年度



平成
27
年度



参考資料5 高齢者・障害者等の主な特性

出典：公共交通機関の旅客施設に関する移動等円滑化整備ガイドライン（平成 25 年 6 月）

① 高齢者

「平成 24 年版高齢社会白書」によると、昭和 45 年（1970 年）には、7.1%であった高齢化率（65 歳以上の高齢者の比率）は、平成 23 年（2011 年）には 23.3%に達しており、平成 47 年（2035 年）には国民の 3 人に 1 人が 65 歳以上の高齢者となると予測されている。

高齢者は、身体機能が全般的に低下しているため、明らかに特定の障害がある場合以外は、外見上顕著な特徴が見られないこともある。しかし、程度は軽くても様々な障害が重複している可能性があり、移動全般において身体的・心理的負担を感じていることが多い。

機能低下の内容や程度は様々であり、本人が気づいていないうちに進行していることもある。

身体的な機能低下はそれぞれの障害と関連して対応を考えることができる。例えば、耳が遠くなるということは聴覚障害の一部と考えることができ、白内障で視力が低下することは、視覚障害の一部ということができる。

心理面では、体力全体が低下している高齢者は、機敏な動きや、連続した歩行等に自信がなくなり（また、実際に困難になり）、心理的にも気力が低下してくることがある。

■移動上の困難さ

- ・人混み、大規模な旅客施設、普段利用しない場所では不安を感じやすい。
 - ・若い人のように長い距離を歩いたり、素早く行動することが困難な傾向にある。
 - ・転倒したり、つまずきやすくなり、大きなけがにつながる可能性がある。
 - ・路線図、運賃表、時刻表などの小さな文字が見えにくい。
 - ・新しい券売機等の操作がわかりにくい。
 - ・階段の上り下り、車両の乗降などは、身体的負担が大きい。
 - ・階段の利用については、上るとき以上に下るときの身体的負担が大きく、不安に感じる。
 - ・トイレに頻繁に行きたくなる。
 - ・長時間の立位が困難であり、ベンチなどに座る必要がある。
 - ・屋外や空調下などでは、水分摂取が適宜行えない等から体温調整が難しい。
- 等

1) 認知症

認知症は加齢に伴い著しく出現率が高まる疾病である。認知症の基本的な症状は単なる「もの忘れ」ではなく、脳の萎縮や血管の病変によって起こる認知・記憶機能の障害である。認知症にはいくつかの原因があり、アルツハイマー病や脳血管性認知症が代表的である。

■移動上の困難さ

- ・体験の全部や少し前のことを忘れたり、忘れたことの自覚を伴わない記憶機能の障害がある。
 - ・自分のいる場所や行き先、時間がわからなくなる見当識の障害がある。
 - ・徘徊行動をとり旅客施設などに迷い込む場合がある。こうした行動は制止が困難な場合が多い。
- 等

② 肢体不自由者（車いすを使用している場合）

車いす使用者は、下肢等の切断、脳血管障害、脊髄損傷、脳性麻痺、進行性筋萎縮、リウマチ性疾患等により下肢の機能が失われる（又は低下するなど）こと等により、障害に適した車いす（手動車いす、簡易式折りたたみ式電動車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす、（身体支持部のティルト機構やリクライニング機構等を有する）座位変換形車いす等）を使用している。また、一時的なけがによる車いすの使用も考えられる。

脳血管障害により車いすを使用している人は、左右いずれかの片麻痺の状態であることが多く、片方の手足で車いすをコントロールしている場合がある。

脊髄損傷により車いすを使用している人は、障害の状況により下半身、四肢等の麻痺が生じ、歩行が困難又は不可能になっている。また、便意を感じない、体温調整が困難、床ずれになる等、生活上多くの2次障害を抱えている場合が多い。床ずれを予防するため車いすのシートにクッションを敷いていることが多い。

脳性麻痺により車いすを使用している人は、不随意の動きをしたり、手足に硬直が生じていることがあり、細かい作業（切符の購入等）に困難をきたす場合がある。また、言語障害を伴う場合も多くあり、知的障害と重複している場合もある。

進行性筋萎縮症は進行性で筋肉が萎縮する疾患である。進行性のため、徐々に歩行が困難となり車いすを使用するに至る。首の座りや姿勢を維持するのが難しい場合もあり、筋肉が弱っていることから身体に触れる介助は十分な配慮が必要となる。

リウマチは慢性的に進行する病気で、多くは関節を動かした時に痛みを伴う。関節が破壊されていくため、特に脚などの力のかかる部分は、大きな負担に耐えられなくなる。そのため、症状が重くなると車いすを使う場合がある。

■移動上の困難さ

- ・車いす使用者は、段差や坂道が移動の大きな妨げとなる。
 - ・移動が円滑に行えない、トイレが使用できない等の問題があることから、外出時の負担が大きい。
 - ・階段、段差だけでなく、極端な人混み、狭い通路、急なスロープ、長い距離のスロープ、通路の傾斜などの通過も困難となる。
 - ・券売機の設置位置が高かったり、車いすのフットサポートが入るスペースが十分でないなど券売機での切符の購入が困難な場合がある。
 - ・頭の位置が低いために人混みでは周囲の人のバッグなどが顔にあたることもある。
 - ・視点が常に低い位置にあり、高い位置にあるものが見えにくかったり、手が届かないことがある。
 - ・上肢に障害がある場合、手腕による巧緻な操作や作業が難しく、エレベーターやトイレ、券売機等の操作ボタン等の操作が困難な場合がある。
 - ・車いす（手動車いす、簡易式折りたたみ式電動車いす、電動車いす、ハンドル形電動車いす、座位変換形車いす等）が安定的に位置取りかつ動作できるスペースが必要なことがある。
- 等

③ 肢体不自由者（車いす使用以外）

杖歩行の場合、スロープでは滑りやすく、また、膝上からの義肢を装着している場合には、膝がないため下肢をまっすぐに踏ん張ることができず、勾配により歩くことが困難となる。加えて、車内では直立時の安定性が低く転倒の危険性があるため、多くの場合、座席が必要となる。

杖歩行以外でも、障害の部位や程度は様々で、その部位によって歩行機能のレベルや求められるニーズが異なる。

■移動上の困難さ

- ・階段、段差だけでなく、極端な人混み、狭い通路、スロープ、通路の傾斜などの通過も困難となる。
 - ・肢体不自由のため杖歩行をしている人は、短距離の移動でも疲労を感じる。ベンチなど休憩する場所を必要とする。
 - ・松葉杖などを使用している人は、両手がふさがるため、切符の購入や料金の支払いが困難になる場合がある。
- 等

④ 内部障害者

「平成 24 年版障害者白書」によると、内部障害者は約 107 万人で、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約 31%を占めている。

内部障害は、普段、外見上わかりにくい障害である。全体の半数以上が 1 級の障害で、心臓疾患がもっとも多く、ついで腎臓疾患である。他の障害に比べ年々増加しているのが大きな特徴である。

1) 心臓機能障害

不整脈、狭心症、心筋症等のために心臓機能が低下した障害で、ペースメーカー等を使用している人がある。

2) 呼吸器機能障害

呼吸器系の病気により呼吸機能が低下した障害で、酸素ボンベを携行したり、人工呼吸器（ベンチレーター）を使用している人がある。

3) 腎臓機能障害

腎機能が低下した障害で、定期的な人工透析に通院している人がある。

4) 膀胱・直腸機能障害

膀胱疾患や腸管の通過障害で、腹壁に新たな排泄口（ストーマ）を造設している人がある。

オストメイト（人工肛門や人口膀胱を持つ人）は、トイレの中に補装具（パウチ＝排泄物を溜めておく袋）を洗浄できる水洗装置、温水設備等を必要とする。

5) 小腸機能障害

小腸の機能が損なわれた障害で、食事を通じた栄養維持が困難なため、定期的に静脈から輸液の補給を受けている人がある。

6) ヒト免疫不全ウイルス（HIV）による免疫機能障害

HIV によって免疫機能が低下した障害で、抗ウイルス剤を服薬している。

上記の内部障害の他にも膠原病や、パーキンソン病、パーチェット病等の難病も、病気の進行によって、平衡を維持できない場合がある等、日常生活に著しく制約を受ける。

■移動上の困難さ

- ・長時間の立位が困難な場合がある。
 - ・心肺機能の低下等により長い距離を連続して歩くことや階段の昇降が困難な場合がある。
 - ・携帯電話等の電波によるペースメーカーへの影響が懸念される。
 - ・障害の部位により、空気の汚染されている場所に近づけないことや、酸素ボンベの携行が必要な場合がある。
 - ・膀胱・直腸等の機能障害による排泄の問題がある。
 - ・オストメイトの人のパウチ洗浄設備など、トイレに特別の設備を必要とする場合がある。
- 等

⑤ 視覚障害者（全盲・ロービジョン・色覚異常）

「平成 24 年版障害者白書」によると、視覚障害者は約 31 万人、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約 9 % を占めている。疾病等により後天的に障害となった人が 80 % と圧倒的に多く、年齢が高くなるほど増加している。

また、色覚異常の人は、日本人の男性の 20 人に 1 人、女性は 500 人に 1 人の割合で、全国で約 320 万人程度いると言われている。

視覚障害者には、主として音声による情報案内が必要となる。たとえば、運賃や乗り換え経路の案内、駅構内の案内等である。また、ホーム上での適切な誘導による安全確保等、移動の安全を確保することが重要となる。

視覚障害者は、まったく見えない全盲の人だけでなく、光を感じたり物の輪郭等を判断でき、視覚障害者誘導用ブロックや壁面・床面のラインと背景色の色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）を目印に外出できるようなロービジョン（弱視とも呼ばれる）と言われる人も少なくない。全盲は視覚に障害のある方の 2 割程度といわれ、その他はロービジョンとなる。

ロービジョンは周囲の明るさや対象物の輝度コントラスト等の状況によって、同じ物でも見え方が異なる場合がある。

ほかに、視野の一部に欠損があり、周囲の情報を十分に視覚的に捉えることができない障害や視力低下、ぼやけて見えにくい、視野狭窄により見えにくい、視野の中心の暗点により見えにくい、明暗の順応に時間がかかる、まぶしく感じて見えにくい等、様々な障害がある。

色覚異常の人は、明度や彩度の似た色の判別が困難となる。また、加齢により色覚機能が低下する人もいることから、今後、高齢化の進展により何らかの色覚異常を有する人が増えるものと見込まれる。色覚異常の人は、一見異なった色でも同じ明度や彩度の場合見分けることが困難となることがある。例えば、「赤と緑とグレー」、「オレンジと黄緑」は明度が同じであるため、区別することが困難となる場合がある。逆に、「緑と青緑」の 2 色は見分けることができ

る場合がある。このため、旅客施設における案内表示等について、色覚異常の人に対する配慮が必要となる。

視覚障害者が、公共交通機関を利用して外出する時は、目的地への道順、目標物等を事前に学習してから出かけることが一般的である。しかし、日によって屋外空間の状況は変化することから、天候、人の流れ、不意な工事の実施等、いつもと違う環境に遭遇することも少なくない。また、急に初めての場所に出かける必要に迫られることもある。単独歩行に慣れている視覚障害者でも、こうした状況の変化は緊張を強いられ、ともすれば思わぬ危険に遭遇することもある。駅周辺の放置自転車や、コンコースに出店している売店等も注意しなければぶつかるため、周囲の配慮が必要となる。

■移動上の困難さ

- ・経路の案内、施設設備の案内、運行情報等、主として音声・音響による情報案内が必要である。
 - ・視覚障害者はホーム上を歩行する際に転落の危険・不安を感じている。
 - ・ロービジョン者は、色の明度、色相又は彩度の差（輝度コントラスト）がないと階段のステップや表示などが認識できない場合がある。また、文字表示は大きくはっきりと表示し、近づいて読めることが必要である。
 - ・色覚異常の人は、線路の案内図や時刻表、路線情報の表示などにおいて、明度や彩度の似た色など、色の組み合わせによりその識別が困難になる場合がある。
- 等

⑥ 聴覚・言語障害者

「平成 24 年版障害者白書」によると、聴覚・言語障害者は約 34 万人、身体障害者（知的障害、精神障害を除く）全体の約 10%を占めている。

聴覚・言語障害者は、コミュニケーションをとる段階になって、初めてその障害に気がつくことが多く、普段は見かけ上わかりにくい。聴覚の障害も個人差が大きく、障害の程度が異なる。特に乳幼児期に失聴するなど、その時期によっては言葉の習得が困難になるため、コミュニケーションが十分に行えない場合もある。聞こえるレベルにより、補聴器でも会話が可能な人もいるが、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないこともある。また、重度の聴覚障害の場合には補聴器をつけても人の声を聞き取ることができない場合がある。聞こえないことにより、言葉をうまく発音できない障害を伴うことがある。

また、聴覚障害という認識がなくても、高齢になり耳が聞こえにくくなっている場合もある。

聴覚障害者は、公共交通機関を利用するときに、駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じている。電光掲示装置や何らかの視覚的な表示機器を必要としている。アナウンスが聞き取れない、車内に電光掲示装置がない等の状況では、外を見たり、駅名、停留所名表示に常に注意しなければならない。列車の接近音、発車合図が聞こえないことにより、列車に接触しそうになったり、ドアに挟まれそうになったり、危険な思いをすることが少なくない。

聴覚・言語障害者にとって、窓口や案内時におけるコミュニケーションの取り方を習得した職員による、短く簡潔な文章による筆談、できれば簡単な手話等での対応が望まれる。

■移動上の困難さ

- ・旅客施設内、ホーム、車内での案内放送が聞こえない場合がある。
- ・ホーム等では列車の接近や発車合図に気がつかない場合がある。
- ・事故や故障で停止・運休している時の情報が音声放送だけではすぐに得られない。
- ・駅の案内放送、発車ベル、車内放送等が聞こえず困難を感じることもある。
- ・可変式情報表示装置や何らかの視覚的な表示機器がない駅や車内では不便を感じる。
- ・外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいいため障害を理解されないことがある。
- ・聞こえるレベルにより、周囲の雑音の状況、補聴器の具合、複数の人と会話する時等、うまく聞き取れないことがある。
- ・カウンター窓口越しの対応などで相手の表情が見えないとコミュニケーションが取りにくいことがある。

等

⑦ 知的障害者

「平成 24 年版障害者白書」によると、わが国の知的障害児・者数は、54 万 7 千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている知的障害者は 41 万 9 千人、施設で生活している知的障害者は 12 万 8 千人である。

知的障害とは、概ね 18 歳頃までの発達期に脳に何らかの障害が生じたために、「考えたり、理解したり、感情をコントロールしたり、話したり」する等の知的な能力やコミュニケーションに障害が生じ、社会生活への適応能力が同年齢の子供と比べて低いなどの課題を持つ障害である。主な原因として、ダウン症候群など染色体異常によるもの、脳性マヒやてんかんなどの脳の障害がある。また、発達障害を併せもつことが少なくない。

知的障害者は都道府県等より療育手帳（知的障害者福祉手帳）が交付されている。

1) ダウン症

ダウン症は染色体異常を伴う障害である。身体的な特性としては、成長に少し時間がかかるため、出生時から体重、身長とも平均より少なくその後も同年齢の平均に比べ小さい等の特徴がある。

■移動上の困難さ

- ・利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。
 - ・一度にたくさんのことを言われると混乱することがある。
 - ・困ったことが起きても、自分から人に助けを求めることができない人もいる。
 - ・コミュニケーションに際しては、ゆっくり、ていねいに、わかりやすく説明することが必要となる。
- 等

⑧ 精神障害者

「平成 24 年版障害者白書」によると、わが国の精神障害者は 302 万 8 千人であり、年々増加の傾向にある。在宅生活をしている精神障害者は 267 万 5 千人、施設に入所している精神障害者は 35 万 3 千人である。

1) 統合失調症

約 1 % の発病率で身近な病気である。日本では約 67 万人が治療を受け、20 万人以上が入院生活を送っている。

不眠やあせりの気持ちがひどくなり、つらい気持ちになるが、治療を受け十分な休養をとって規則正しい生活のリズムを作ると、回復へ向かう。

2) うつ病

うつ病は、ストレスにさらされれば誰でもなる可能性がある。大きな悲しみ、失敗等が原因で、食欲の低下や不眠を招くことがあるが、うつ病はこれが重症化し、そのまま治らなくなったり、治りにくくなった状態である。まれに高揚状態（そう）があらわれる人もいる。

3) てんかん

脳内に正常よりも強い電気的変化が突発的に生ずることにより、意識障害やけいれんの発作が起きる病気で、規則的に服薬を続けると大部分は発作を防げるようになる。また、手術で根治する場合もある。一部に発作をコントロールできず、発作が繰り返されることがあるが、発作は通常 2 ～ 3 分でおさまる。まれに発作が強くなったり、弱くなったりしながら長時間つづく「発作重積」と呼ばれる状態がある。

■移動上の困難さ

- ・ひとりで外出する時や、新しいことを経験するときは、緊張し、不安を感じやすい。
 - ・腹痛や吐き気を催すときがあるので、トイレの近くに座るようにしている人や、喫煙によりストレスの解消を図ろうとする人がいる。
 - ・関係念慮（本来自分とは関係のないことを自分に関係づけて考えたり感じたりする。）が強く外出することが困難な人もいる。
 - ・のどの渇き、服薬のため水飲み場を必要とする人もいる。
- 等

⑨ 発達障害者

発達障害は、人口に占める割合は高い（「平成 19 年版障害者白書」によると、小中学校の通常学級において、全児童生徒の約 6%の割合で存在することが指摘されている。）にもかかわらず、法制度もなく、十分な対応がなされていない状況であったが、平成 17 年 4 月に「発達障害者支援法」が施行され、公的支援の対象となった。同法では発達障害とは広汎性発達障害（自閉症等）、学習障害、注意欠陥多動性障害等、通常低年齢で発現する脳機能の障害とされている。

1) 自閉症・高機能自閉症・アスペルガー症候群自閉症

自閉症は、人との関わりが苦手、コミュニケーションが上手にとれない、興味や関心の範囲が狭く特定の物や行為へこだわりを示すなどの特徴がある。高機能自閉症やアスペルガー症候群は、自閉症の特徴をもちながらも知的発達の遅れを伴わないので、障害に気づくことが更に遅れやすいと言われている。これらの障害を総称して広汎性発達障害又は自閉症スペクトラムともいう。

2) 学習障害（LD）

学習能力（読み・書き・計算等）の一領域のみが他に比べて著しく発達が遅れている場合、学習障害と診断される。

3) 注意欠陥・多動性障害（AD／HD）

注意欠陥・多動性障害は、適切に注意や関心を持続することが困難、外からの刺激に衝動的に反応しやすい、自分の感情や行動をうまくコントロールできないといった行動がみられる。

■移動上の困難さ

- ・外見で判断することが難しく、周囲が気づきにくいいため障害を理解されないことがある。
- ・利用上のルールや常識が理解できにくいことがある。
- ・車内で座席にずっと座っていることができないことがある。
- ・大声をだしたり騒いだりする人もいる。
- ・環境の変化を理解し対応することが困難なので、ごくわずかな変化にも対応できないことがあり、例えば行き先の変更や時間の遅れが合った場合に困惑する。
- ・場面にあった会話や行動ができず、周囲から浮いてしまうことがある。
- ・気持ちをうまく伝えられないために、コミュニケーションがとれないことがある。
- ・流れる文字や情報表示の転換が早いときには情報取得が困難となる。
- ・匂い、光、音、温度等に対して感覚過敏や感覚鈍麻がある場合がある。
- ・聴いても理解できなかったり、時刻表が読めない人もいる。
- ・「不注意」「多動性」「衝動性」の行動特徴があり、車内で座席にずっと座っていることができない人もいる。

等

⑩ 妊娠中・乳幼児連れ（ベビーカー使用者など）の人

妊娠中の人やベビーカーを使用している人、子どもを抱えている人は、円滑な移動のためには、さまざまな配慮が必要となる。

特に、妊娠初期の人は、赤ちゃんの成長やお母さんの健康を維持するための大切な時期であるものの、外見からはわかりにくいため特段の配慮が必要となる。また、他の人に迷惑をかけてしまうことを恐れたり、公共交通機関の利用を躊躇してしまうといった心理的なバリアが存在している場合がある。

■移動上の困難さ

- ・妊娠初期は外見からはわかりにくいため、体調が優れない場合でも優先座席の利用がしにくい。
 - ・長時間立っているのが困難な場合がある。
 - ・長い距離を連続して歩くことや階段の昇降が困難な場合がある。
 - ・妊娠中でお腹が大きくなった人は足元が見えにくくなるため、階段を下りることが非常に困難となる。
 - ・人ごみの中で移動しにくい。
 - ・ベビーカーを畳んで子どもを抱えなくては行けない場合、特にバランスを崩しやすく危険である。
 - ・ベビーカーや大きな荷物を持っている場合、また子どもが不意な行動をとる場合などに他の人の迷惑になったり、危険な場合があるため、公共交通機関の利用に心理的なバリアを感じている。
- 等

⑪ 外国人

日本語による情報を理解することが困難である。日本語によるコミュニケーションが困難である。英語表記やその他の外国語による表記、言語の違いによらない図記号（ピクトグラム）や数字・アルファベットなどを用いた表示が有効である。

⑫ 一時的な怪我をした人や大きな荷物を持った人

海外旅行用トランクやカートなどの大きな荷物を持ったまま、あるいは怪我をして公共交通機関を利用する場合に、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。

⑬ 病気の人

病気の人は、病気の種類や状況によって身体機能が全般的に低下し、階段や段差の移動、長距離の移動が困難となることがある。また、移動中において服薬や注射などを必要とする場合がある。

参考資料6 用語説明

※本編で頻繁に掲載されている用語については、はじめに掲載された頁を記載しております。

インスタントシニア体験

(5-51 頁)

視力・聴力の低下や筋力の低下などの加齢による身体機能の低下を擬似的に体験すること

オストメイト

(2-18 頁他)

人工肛門や人工膀胱保有者の方のこと。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、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、従来のトイレでの排せつ行為において様々な苦勞を持っている。排せつ物等の処理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る。

カラーユニバーサルデザイン

(2-18 頁他)

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こと

視覚障害者誘導用ブロック もしくは、点字ブロック

(1-7 頁他)

視覚障害者が足裏の触感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。

- ・誘導用ブロック（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

(2-11 頁他)

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

(1-3 頁他)

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になる。

生活関連施設

(1-3 頁他)

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

(2-18 頁他)

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、車いす使用者だけでなく、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としたトイレ

点字ブロック

(2-11 頁他)

＊「視覚障害者誘導用ブロック」と同様

内部障害（内部機能障害）

(2-18 頁他)

身体障害者福祉法における、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

ノーマライゼーション

(1-1 頁)

障害の有無に関わらず、誰でも普通の暮らしができるようにすること

ノンステップバス

(1-7 頁他)

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

(1-1 頁他)

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))

福祉タクシー

(1-7 頁他)

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

(2-25 頁他)

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)

ピクトグラム

(2-18 頁他)

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

歩専

(5-8 頁他)

歩行者専用道路のことで、道路全体が歩行者のみ利用できる道路

ユニバーサルデザイン

(1-1 頁他)

施設や製品等については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))