

## 第2章 茨木市の現況と課題

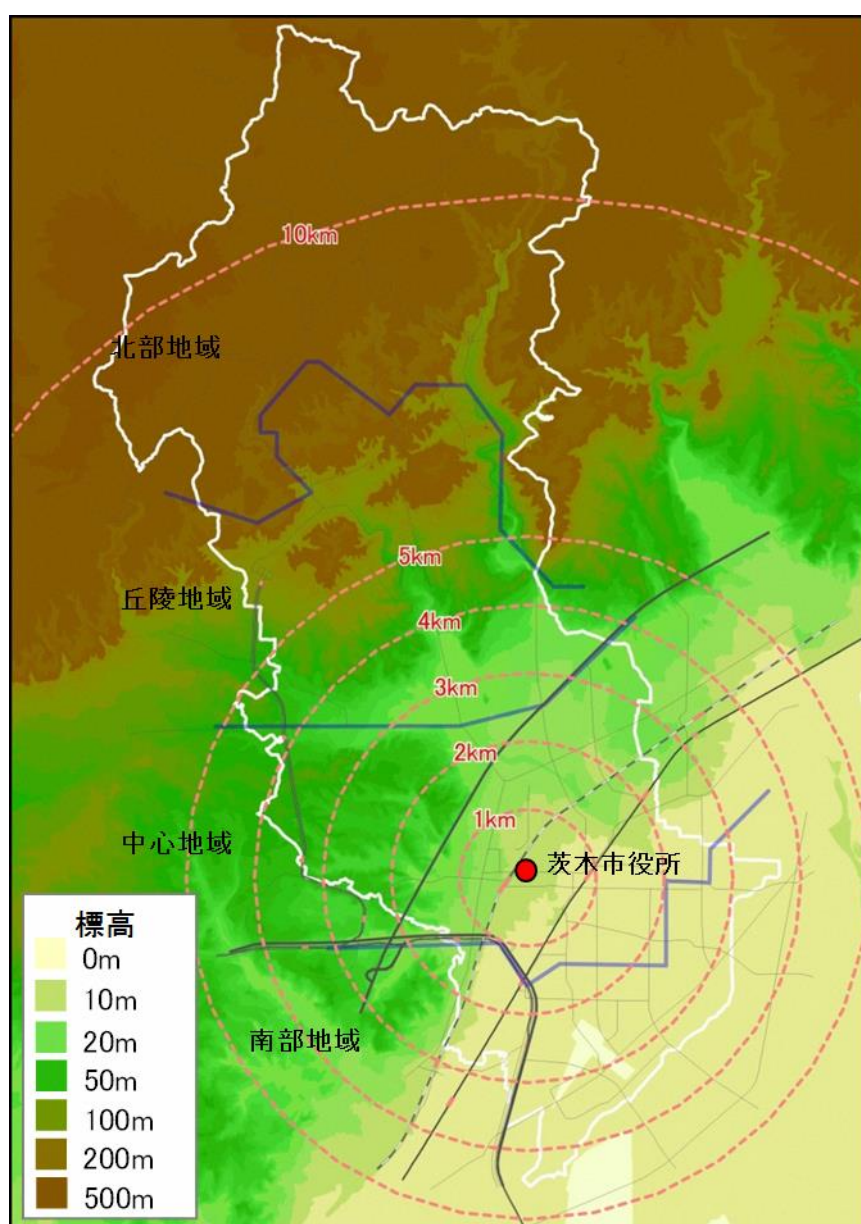
### 2.1 茨木市の現況

#### 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 76.49km<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。



出典：茨木市総合交通戦略

図 2.1.1 市の地勢状況

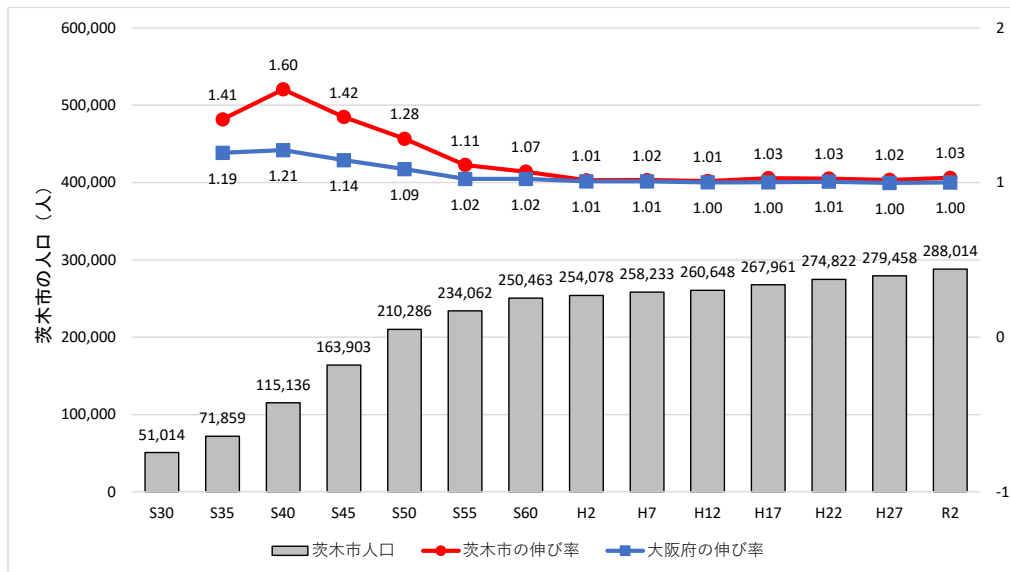
## 第2章 茨木市の現況と課題

### 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。



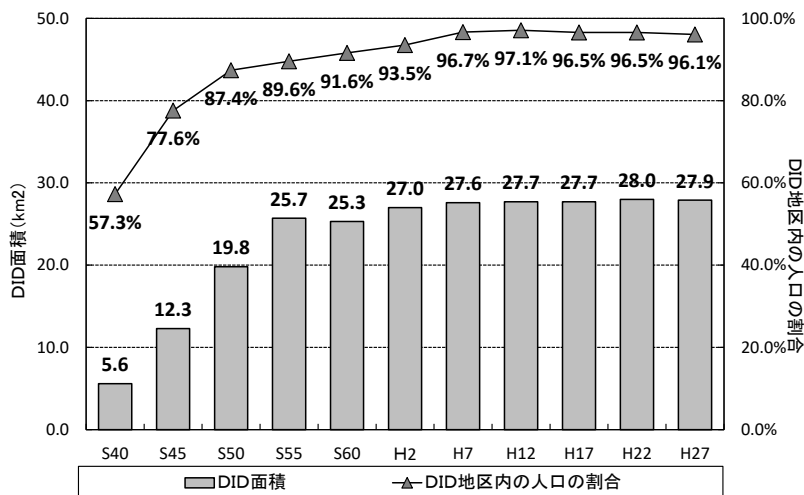
出典：国勢調査（昭和30年～令和2年、各年10月1日現在）、人口伸び率は前年比

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。

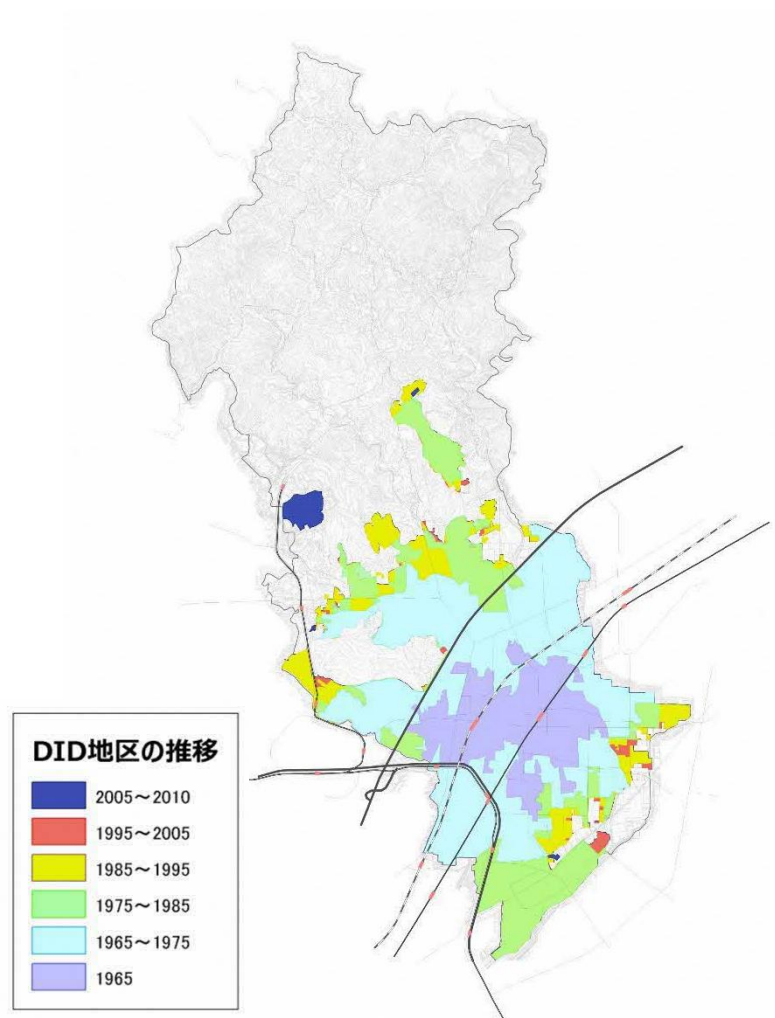
平成22年は、茨木市民の約97%がDID地区内に居住しています。



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 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

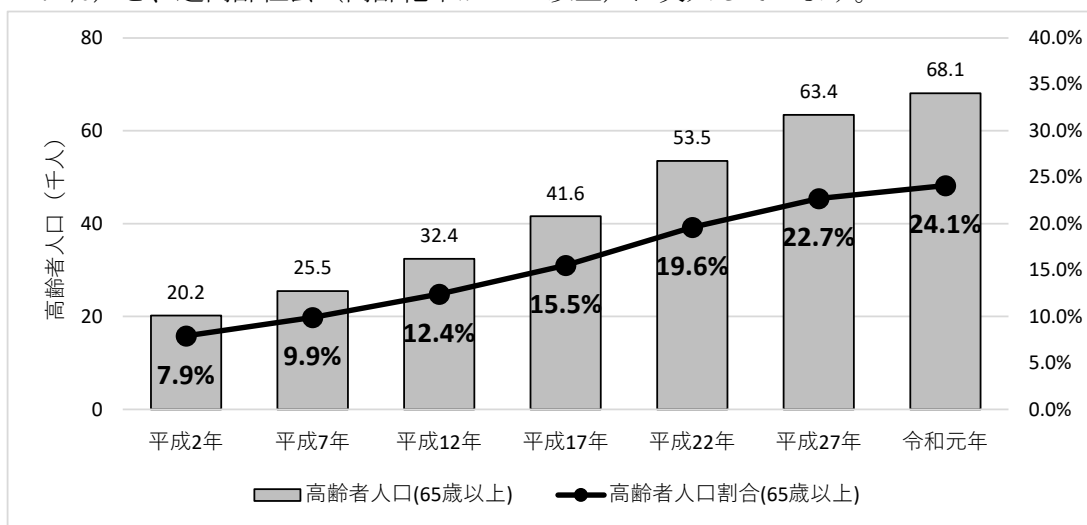


出典：茨木市交通戦略 国勢調査（平成22年）

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

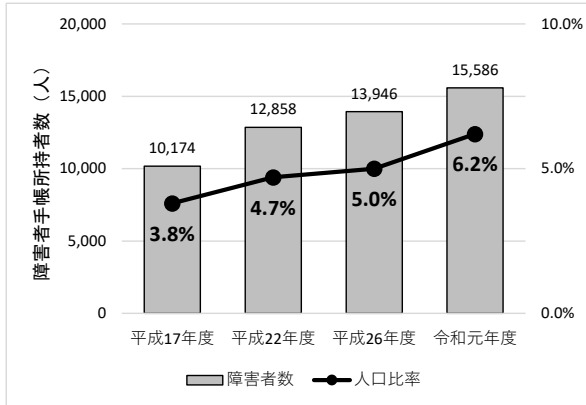
## 第2章 茨木市の現況と課題

### 2.1.4 障害者数の状況

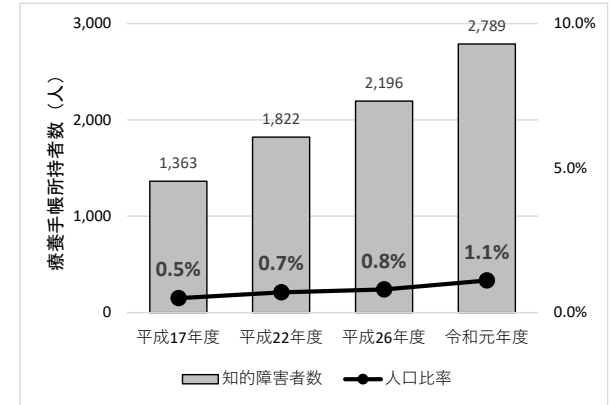
障害者数の推移は増加傾向にあり、令和元年度は平成17年と比べ約5.4千人増加しており、障害者数の人口比率も増加しています。

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。

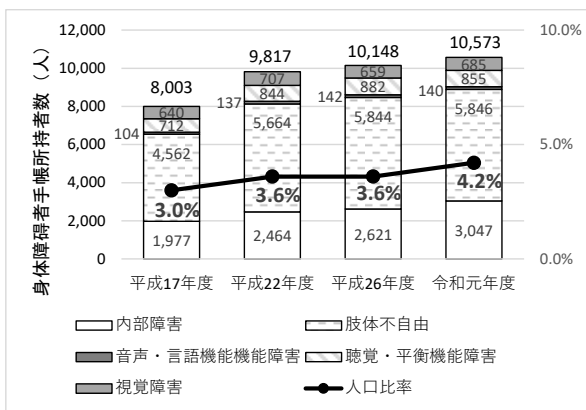
■障害者数の推移



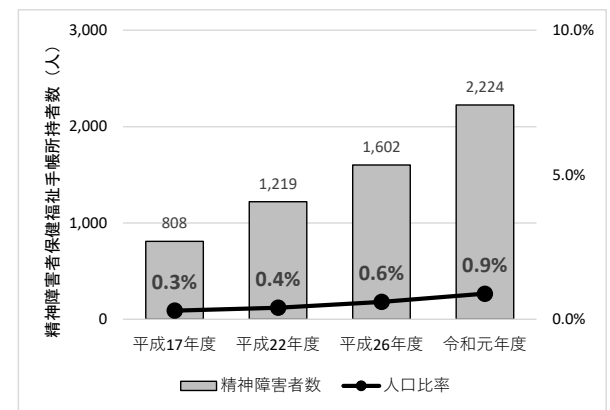
■知的障害者数の推移



■身体障害者数の推移



■精神障害者数の推移



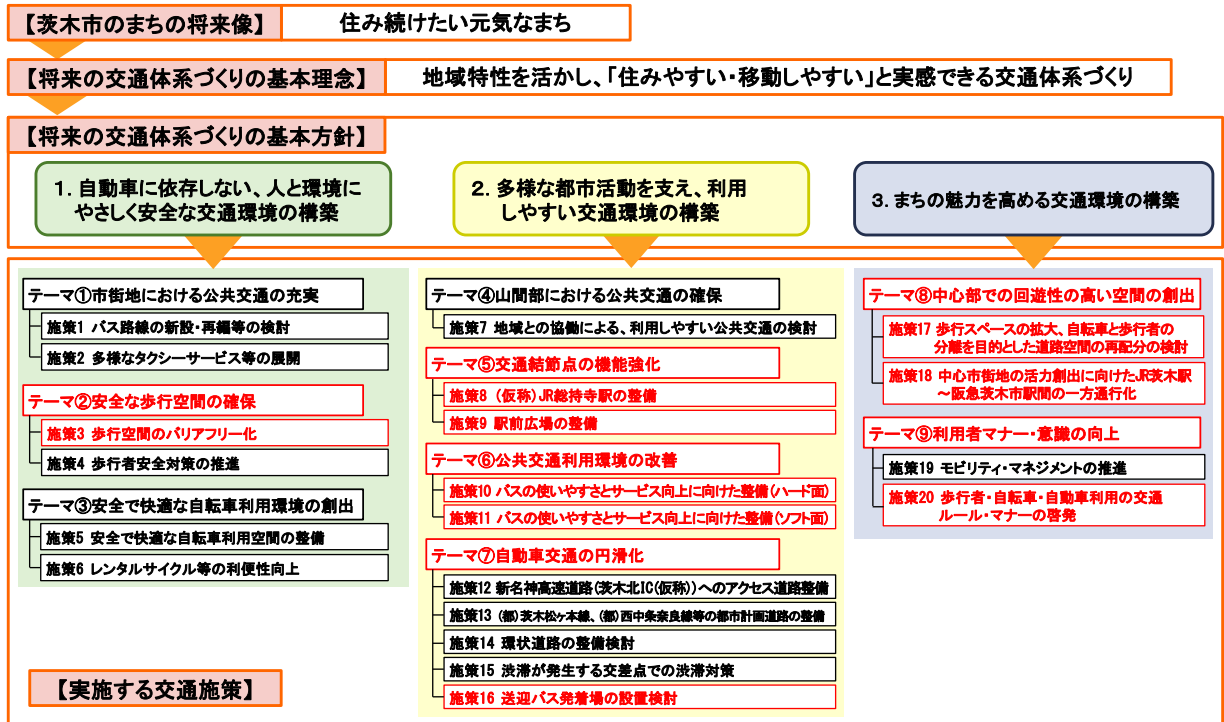
※ 各年度末現在  
出典：茨木市

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。

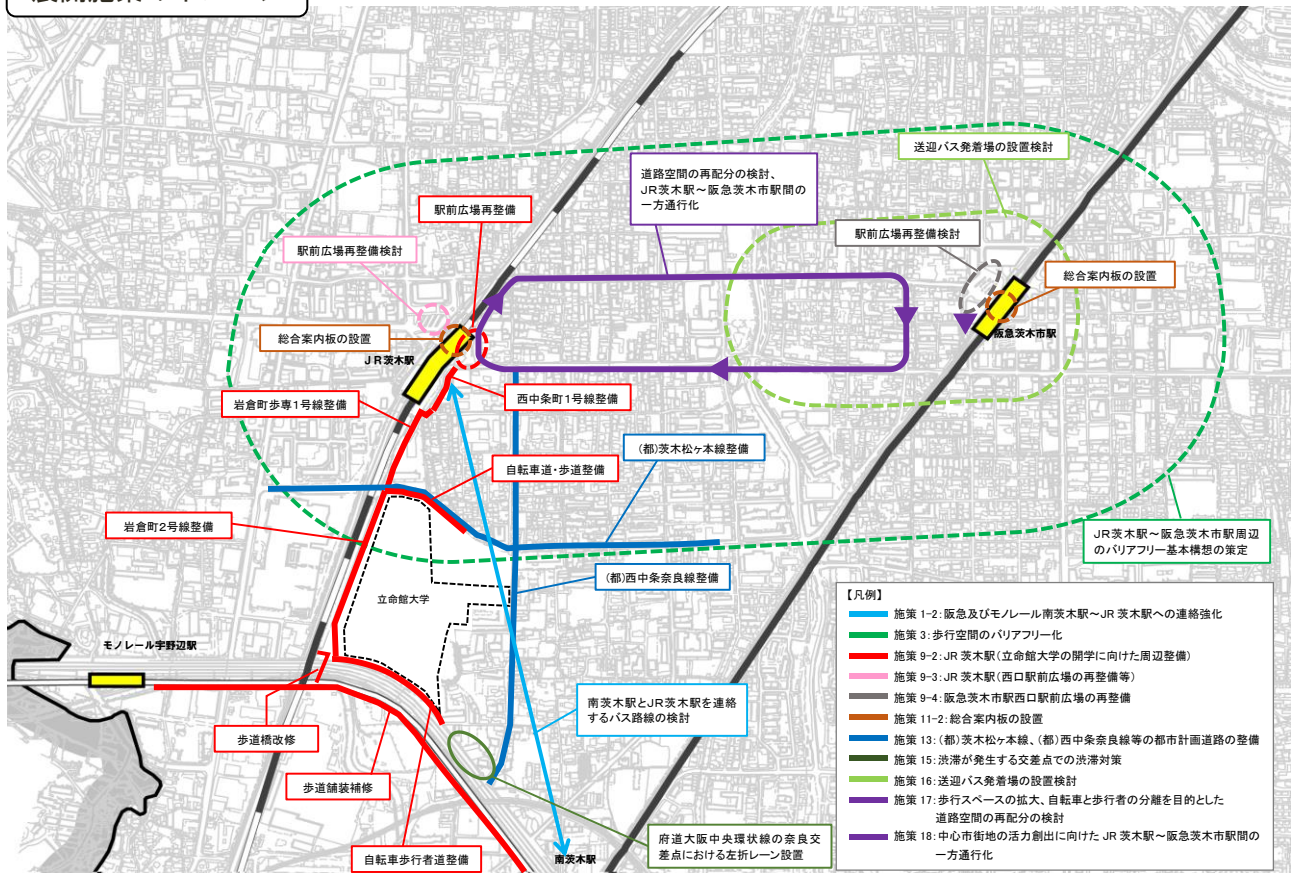


赤字：障害者等の移動・交通に関連する項目

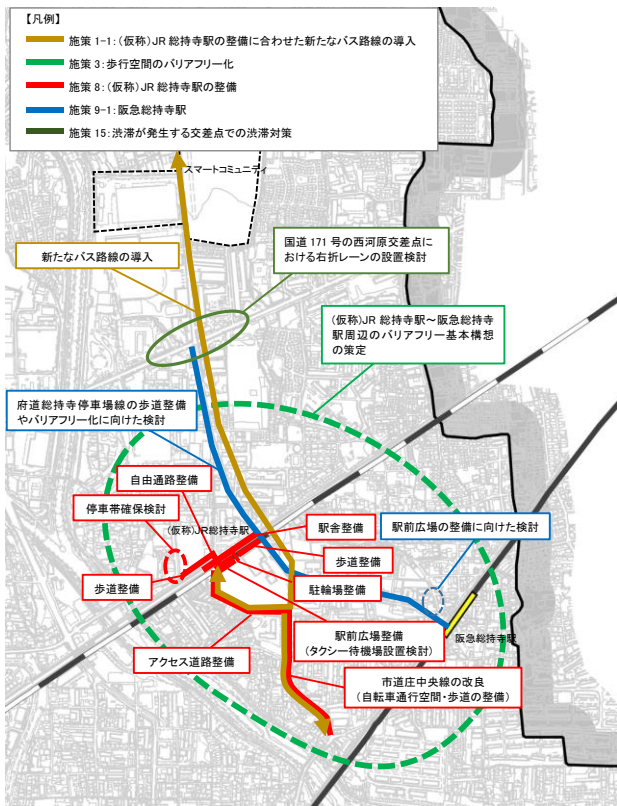
出典：茨木市総合交通戦略（平成26年3月、令和元年3月）をもとに作成

## 第2章 茨木市の現況と課題

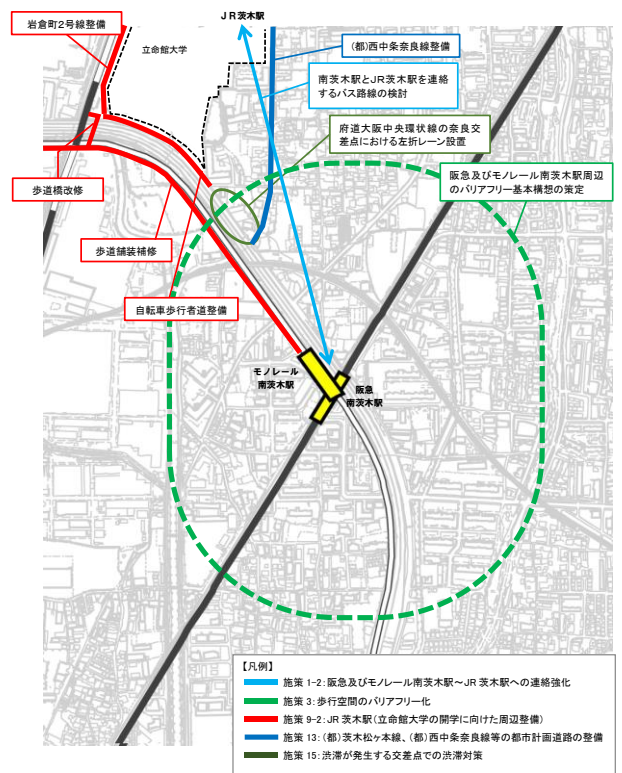
### 展開施策のイメージ



### 【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			
		地域福祉計画 (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	障害者施策に関する長期計画 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 を、 包括的な支援体制の実現とともに	基本目標1 お互いにつながり支え合える	◎見守り体制・つなぎ機能の強化 ◎地域福祉活動の推進 ◎民生委員・児童委員活動の推進 ◎更生保護の推進 (再犯防止推進計画)	◎地域包括支援センターの再編 ◎地域包括支援センターの運営 ◎高齢者の生活支援体制 整備の推進	◎すべての人が支え合う共生 社会への取組 ◎交流を通じての相互理解の 促進	◎みんなで進める健康づくり ◎家庭、学校、地域の関係機関等と 連携した健康づくりの推進 ◎健康相談の実施
	基本目標2 健康にいきいきと自立した生活を 送る	◎生活困難者の自立に向け た支援 ◎生活困難者支援を通じた 地域・関係づくり	◎介護予防・生活支援サービス事 業の取組の推進 ◎一斉介護予防事業の推進 ◎高齢者の保健事業と介護予防事 業との一体的な実施 ◎要介護高齢者等の自立・家族介 護等への支援の推進	◎地域での包括的な相談支援体制の構築 ◎地域での自立した生活への支援の充実 ◎精神障害者の地域での支援体制の充実 ◎制度の活用が不十分な施策 など	◎食育推進(栄養・食生活) ◎身体活動(運動) ◎体質・こころの健康 ◎口腔の健康管理 ◎歯と口の健康
	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・活動拠点づ くりの推進	◎地域活動・社会参加の促進 ◎身近な「居場所」の整備 ◎世代間交流の取組 ◎高齢者の「働く場」の創出	◎働きつつつけられる環境の充実 ◎余暇活動を通じた社会参加の 促進	◎みんなで進める健康づくり ◎健康づくりの場・機会を拡大
	基本目標4 一人ひとりの権利が尊重される	◎権利擁護の推進	◎認知症施策の推進 ◎虐待防止対策の推進 ◎権利擁護の推進	◎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 ◎権利擁護の推進	
	基本目標5 安全・安心に必要な情報が活かさ れる	◎情報提供の充実 ◎災害時の情報伝達体制、 要配慮者の把握 ◎地域防犯活動の充実	◎災害時に求められる医療・介護サー ビスの確保 ◎情報伝達環境の充実 ◎安心して暮らせる環境の充実 ◎高齢者の居住の安定に係る施策 ◎高齢者が安心して暮らせるためのI CTの活用推進 ◎感染症対策に係る体制整備	◎情報提供の充実・コミュニケー ション手段の確保 ◎移動手段の確保 ◎安全・安心に暮らせる住まいづ くり ◎防災の推進	◎みんなで進める健康づくり ◎健康や食の安全・安心等に関す る情報の発信
	基本目標6 社会保障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 ◎介護給付適正化事業の推進 ◎在宅療養の推進	◎障害者制度の適正実施	◎：施策 ○：取組

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

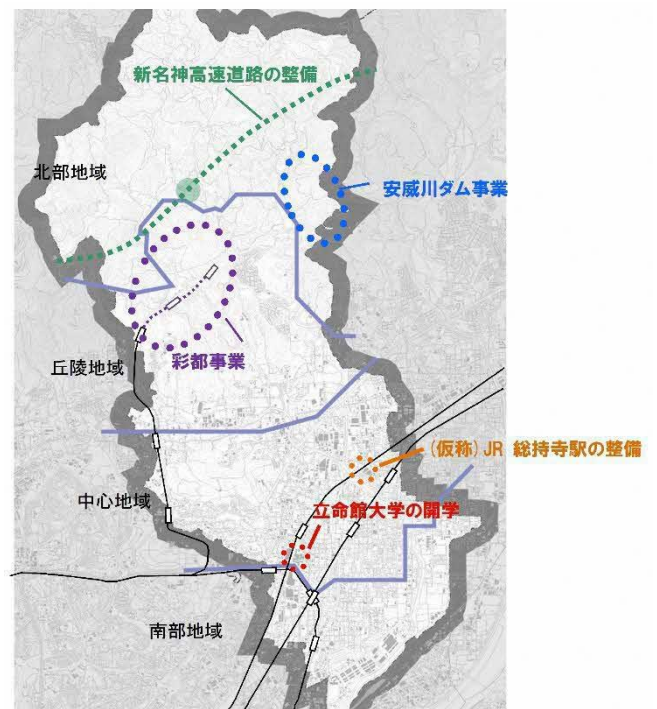


図 2.1.7 茨木市の主要プロジェクト

## 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。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





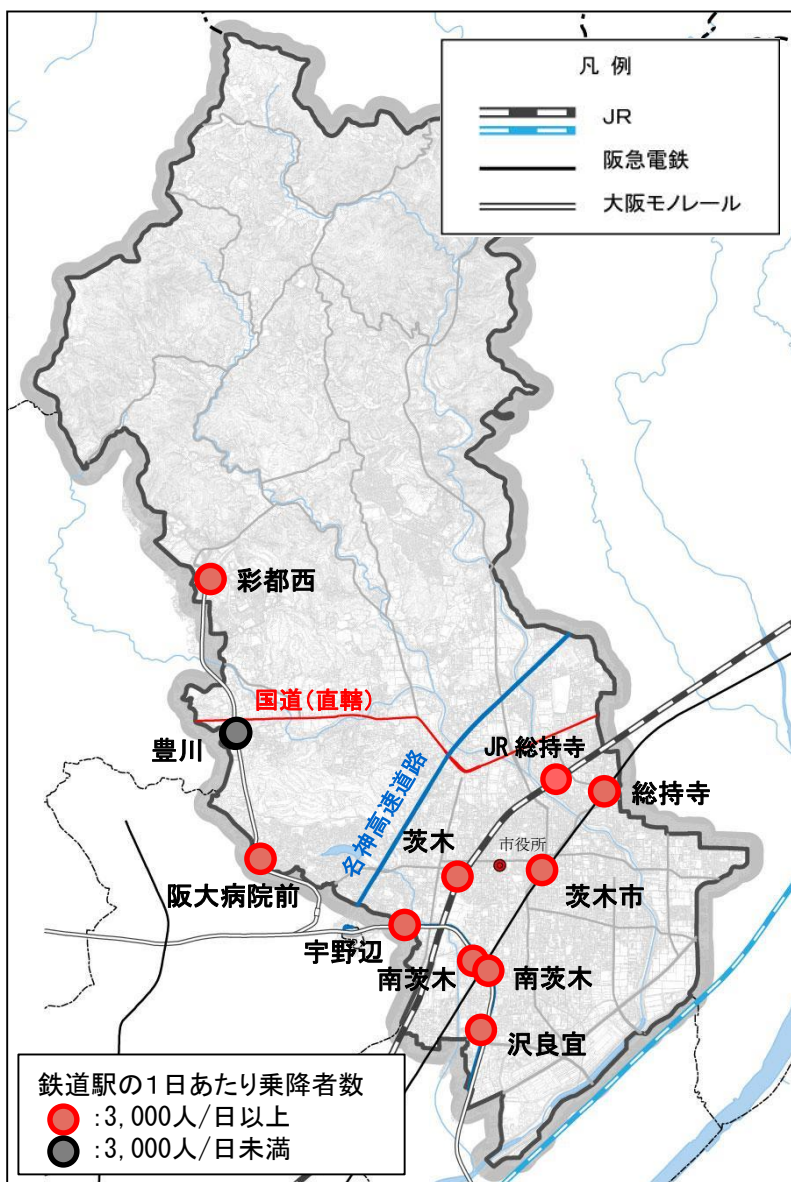
## 2.2 施設等の現況

### 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、10駅が該当します。(令和元年度時点)



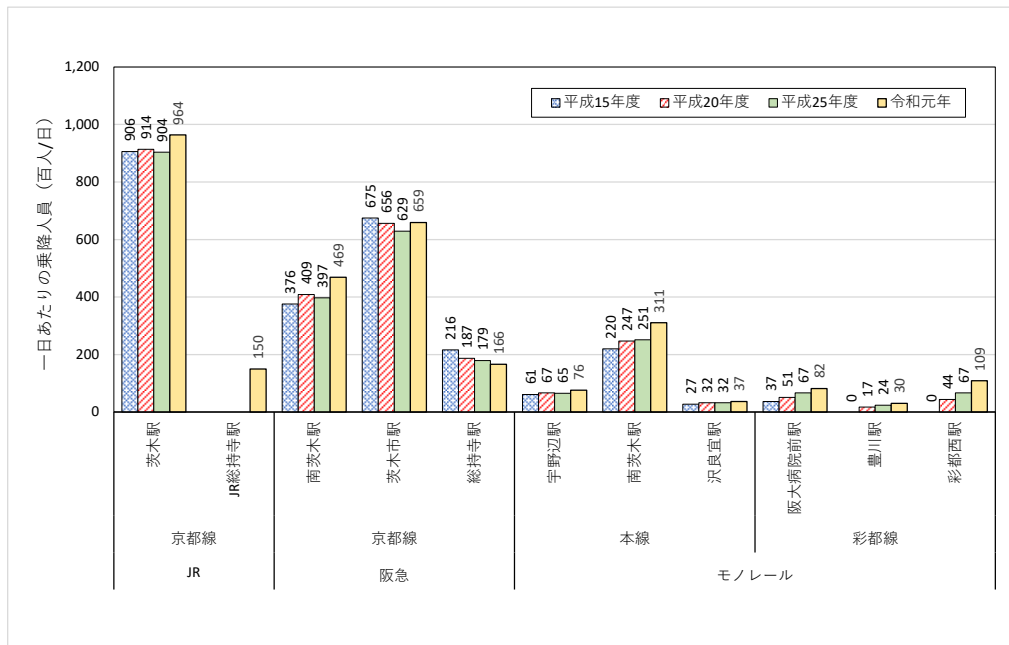
出典：茨木市総合交通戦略

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

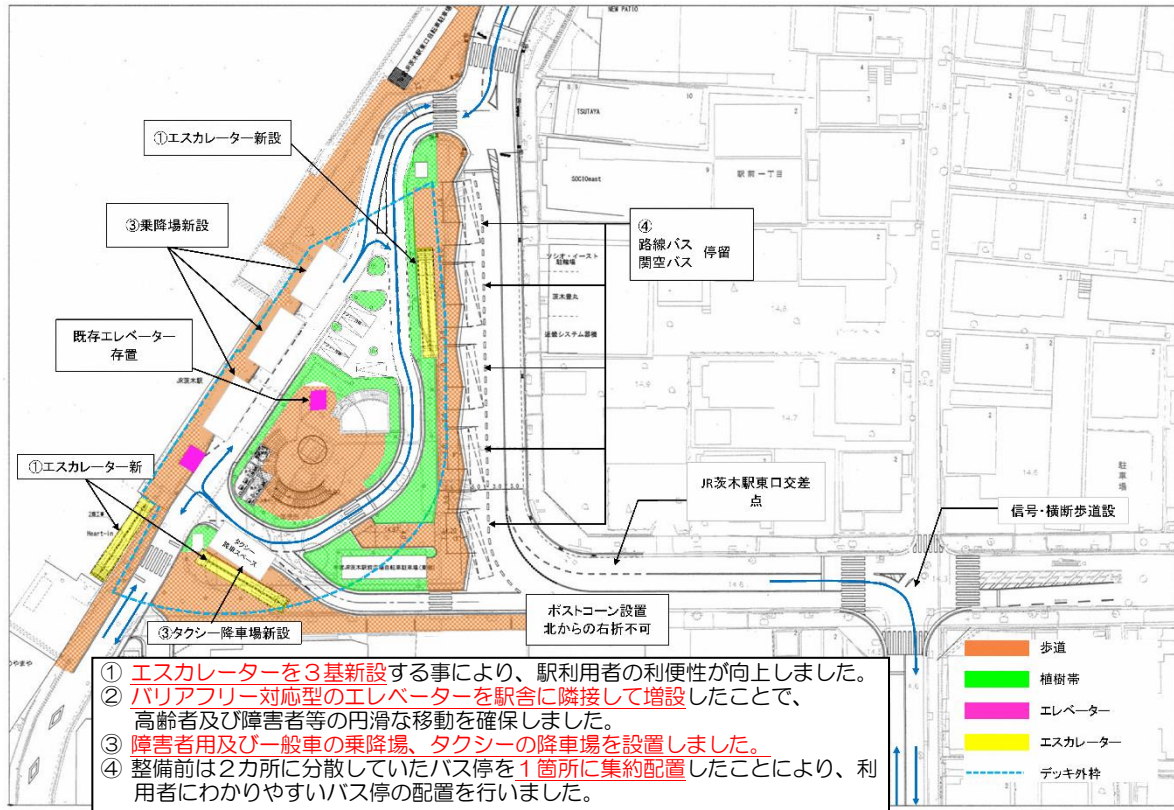
※各事業者提供データをもとに作成

#### ※ バリアフリー化状況について

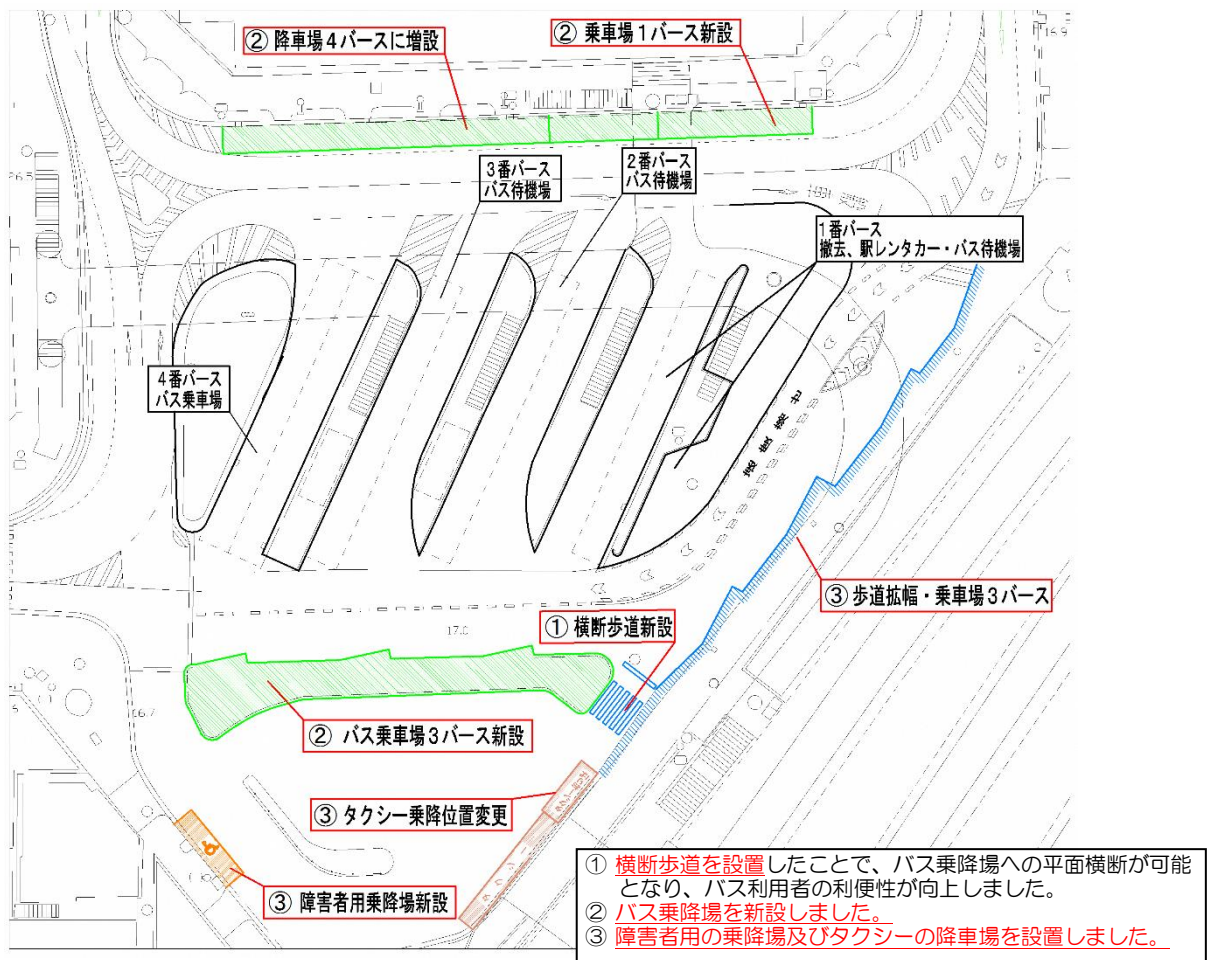
- ・エレベーター／エスカレーター ◎：両方設置済み ◆：エレベーターのみ設置 ◇：エスカレーターのみ設置 ×：未設置 —：設置不要
- ・内包線付き点字ブロック ○：設置済み ×：未設置
- ・スロープ ○：設置済み ×：未設置 —：設置不要
- ・車いす対応幅広改札機 ◎：全改札口設置済み ○：一部改札口設置済み ×：未設置
- ・触知図式案内板 ○：設置済み ×：未設置
- ・トイレ ◎：バリアフリートイレ（車いす・オストメイト対応）設置 ○：バリアフリートイレ（車いす対応のみ）設置 △：バリアフリートイレが未設置 ×未設置

## 第2章 茨木市の現況と課題

### <JR 茨木駅東口の駅前広場について（平成 27 年 3 月 完成）>



### <JR 茨木駅西口の駅前広場について（平成 27 年 12 月 暫定形整備）>

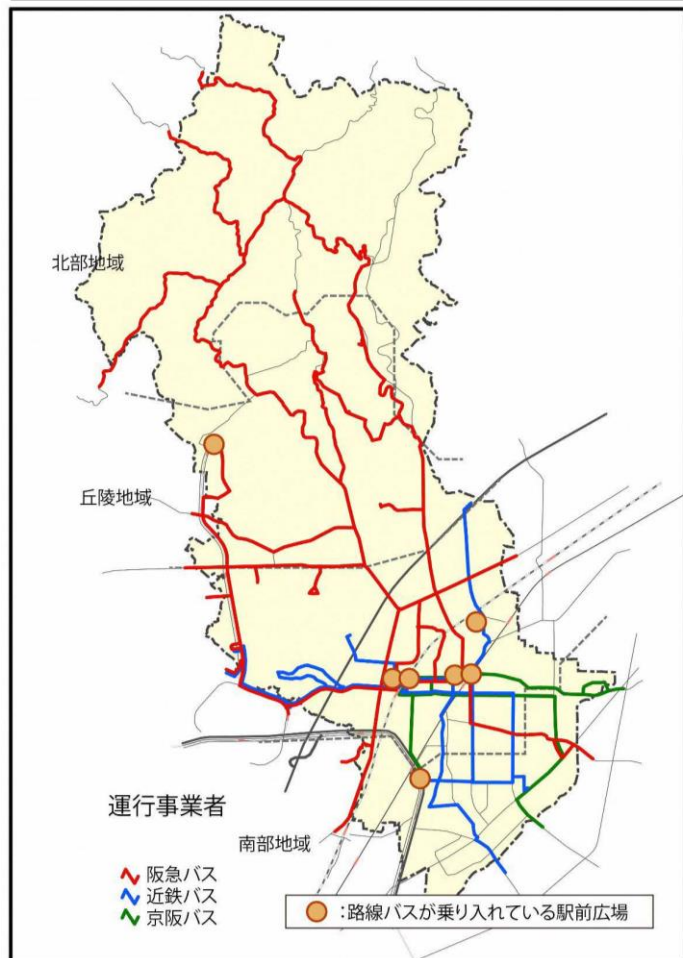


## 2.2.2 路線バス

### (1) バスネットワーク

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

路線バスが乗り入れている駅前広場は、市内で7箇所あります。

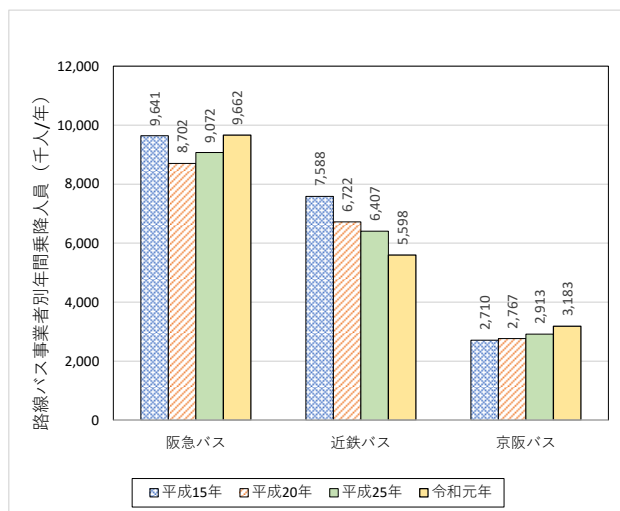


出典：茨木市総合交通戦略

図 2.2.3 茨木市のバスネットワーク

### (2) バス利用者の推移

京阪バスでは、利用者数が増加傾向にあり、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）

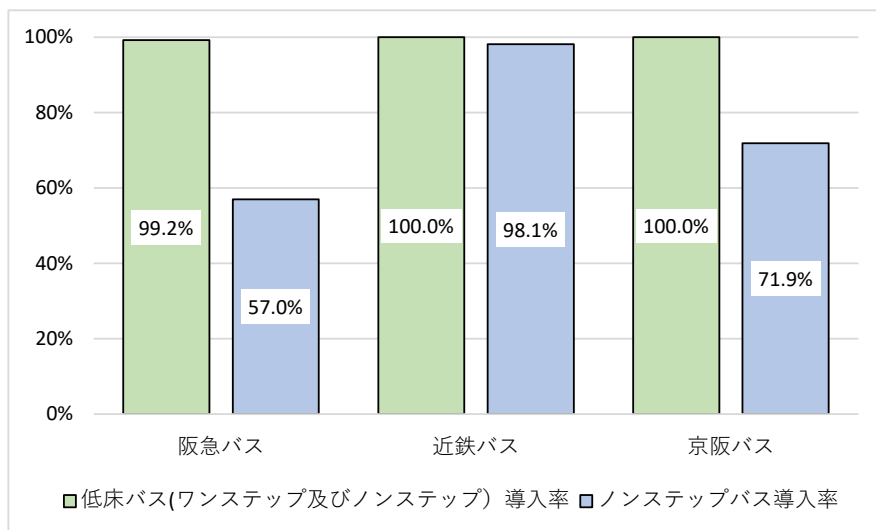
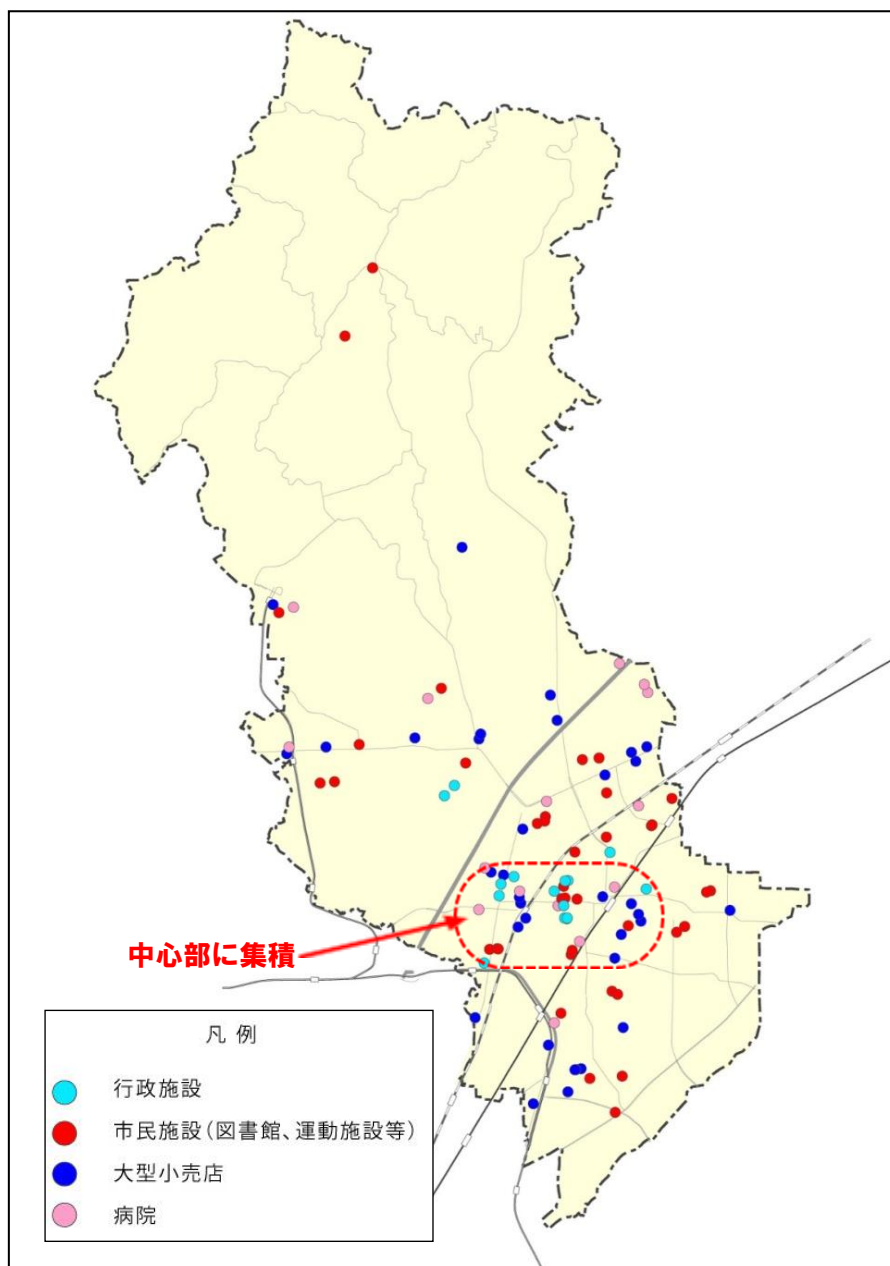


図 2.2.5 茨木市内で運行する低床バスの割合

### 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	

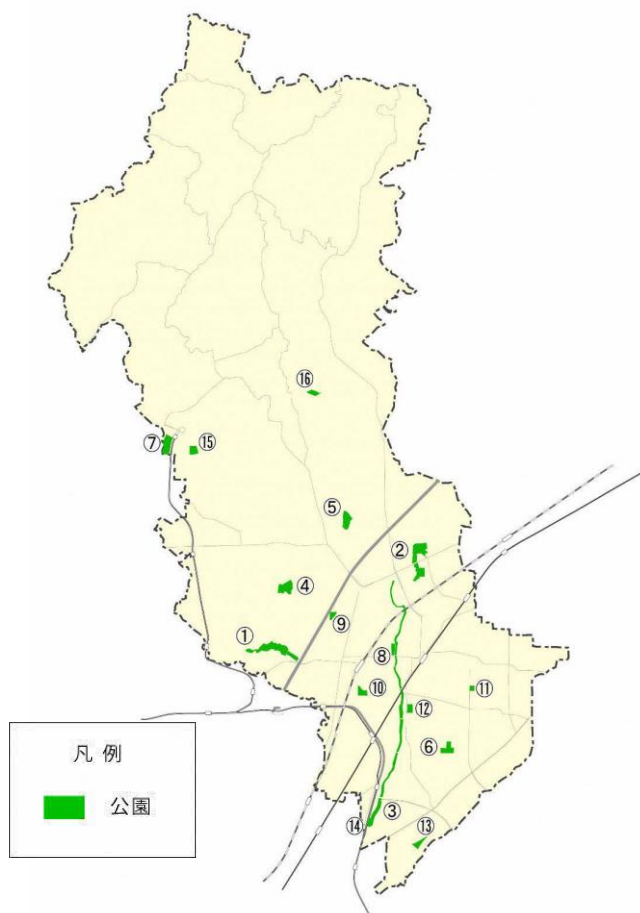


図 2.2.7 都市公園の整備状況



## 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

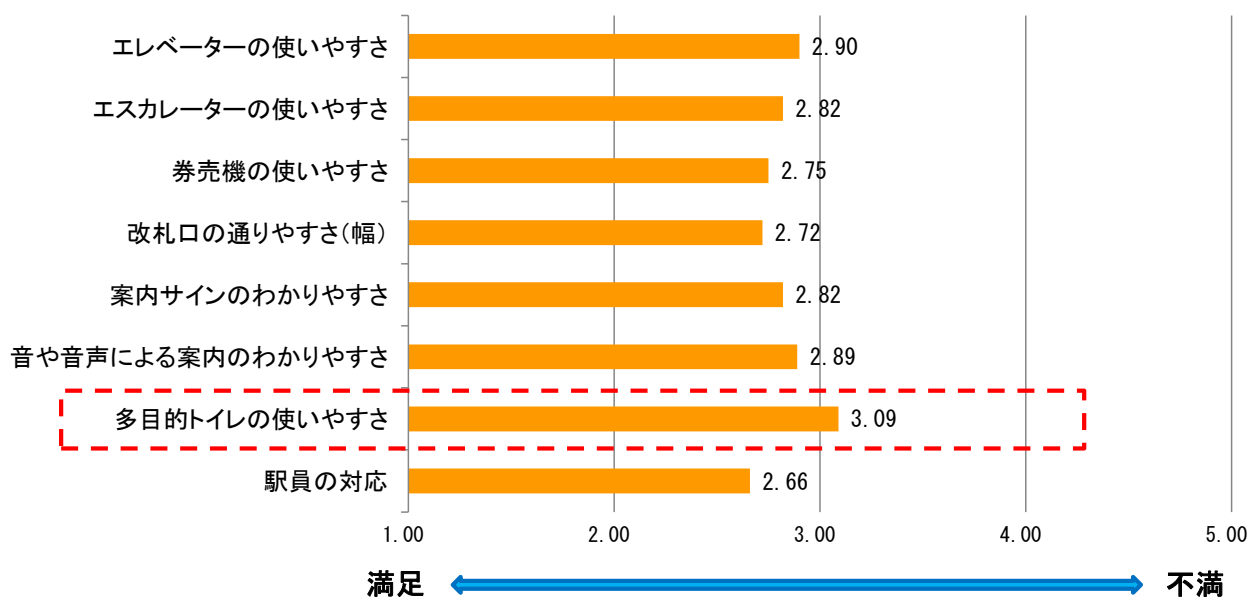


図 2.3.1 駅施設別のバリアの満足度（アンケート調査）

#### 【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置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

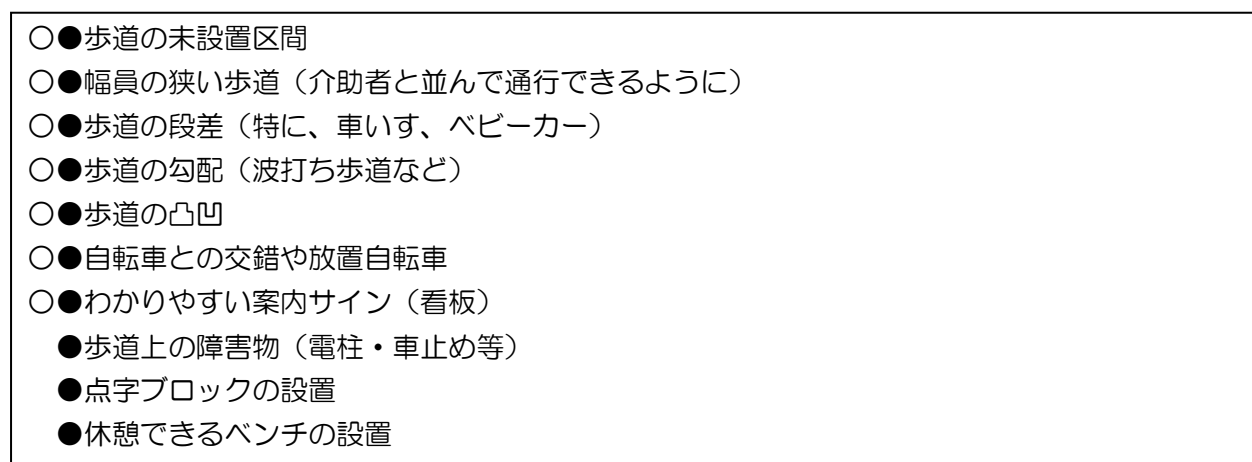
- ・視覚障害者からは、点字・触知・音声等による案内の充実が求められています。色弱者からは、カラーユニバーサルデザインの考え方を踏襲してほしいという要望もあります。
- ・知的障害者からは、ピクトグラムで表現することやふりがなを併記してほしいという意見があります。

##### ■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。



\*○：主にアンケートから抽出      ●：主にヒアリングから抽出

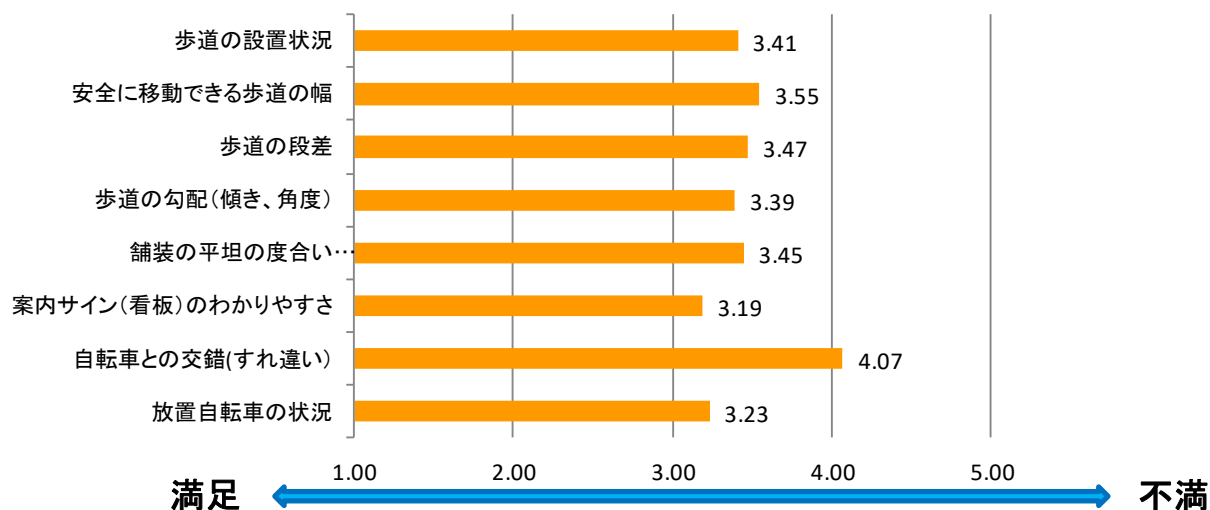


図 2.3.2 施設別のバリアの状況（アンケート調査）

#### 【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。

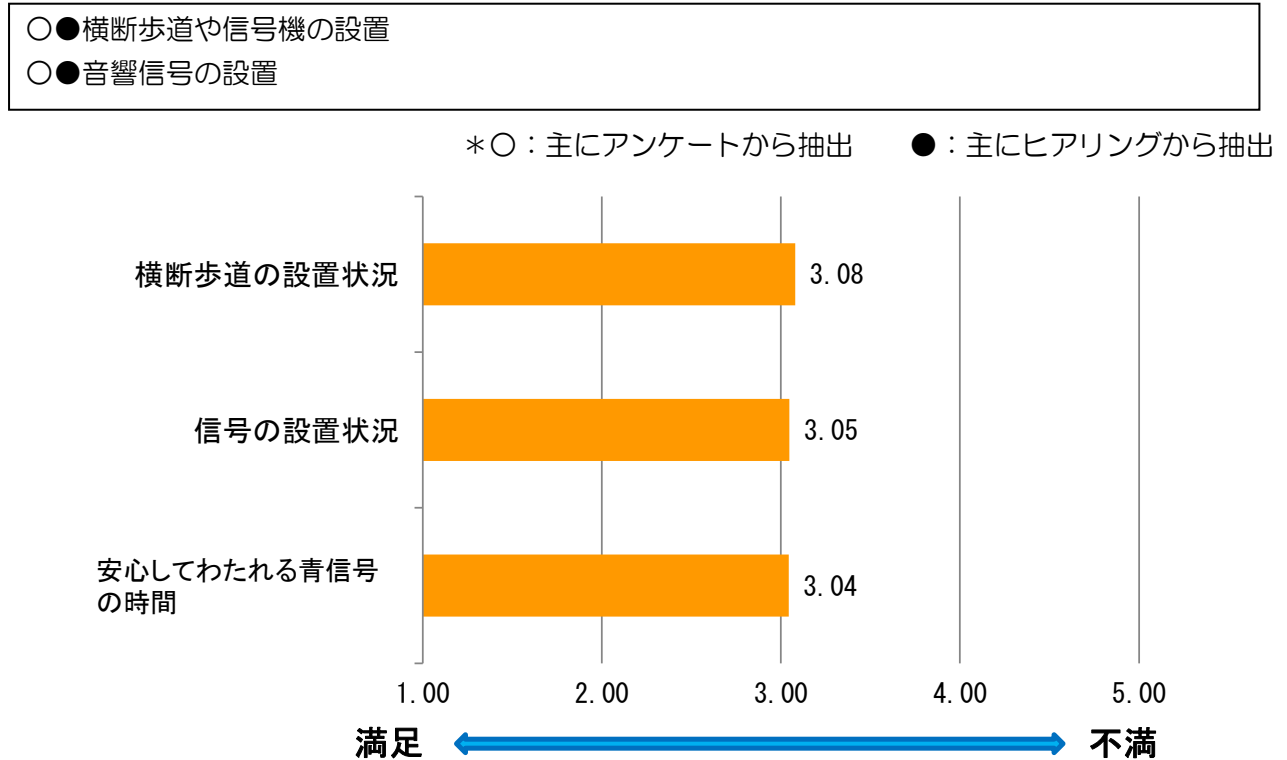


図 2.3.3 横断歩道・信号のバリアの満足度（アンケート調査）



#### 【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

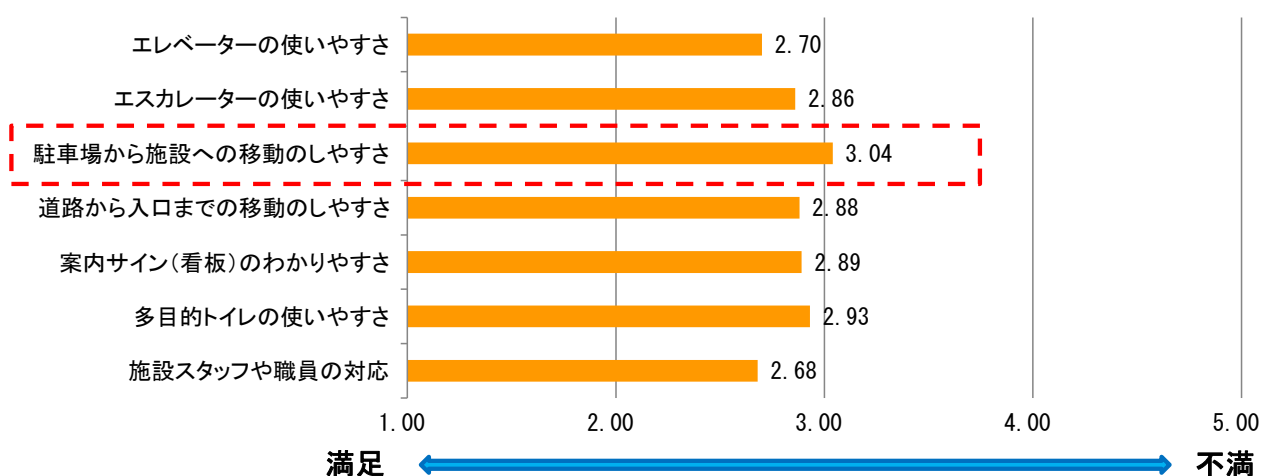


図 2.3.4 公共施設のバリアの満足度（アンケート調査）

#### 【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

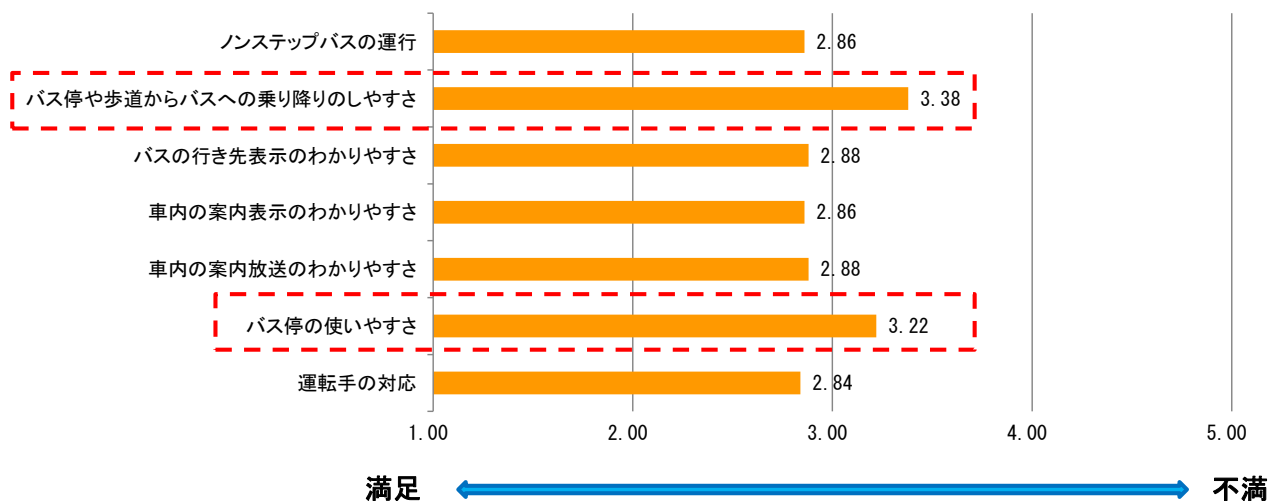


図 2.3.5 バスのバリアの満足度（アンケート調査）

#### 【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、白杖が引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

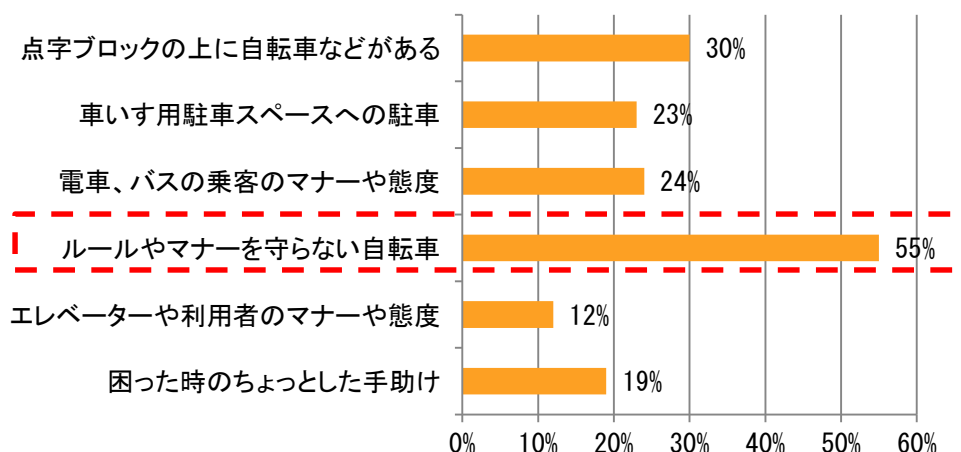


図 2.3.6 外出時に市民の理解が足りないと感じる事項（アンケート調査）

#### 【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。

