

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 かく（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）

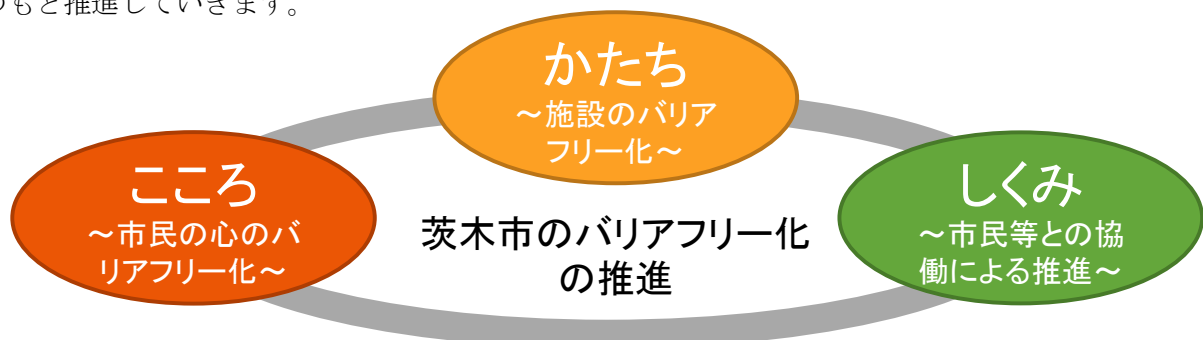
誰もが、安全・安心・快適で自立した社会生活をおくり、まちの魅力が高まるバリアフリー化を推進する必要があります。バリアフリー法の趣旨に則り、移動に関わる駅、道路（歩道）、建築物、公園等についての整備を、重点的かつ一体的に行っていきます。

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。



「社会的障壁の除去とは」

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、概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みでの操作盤、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を意味します。

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

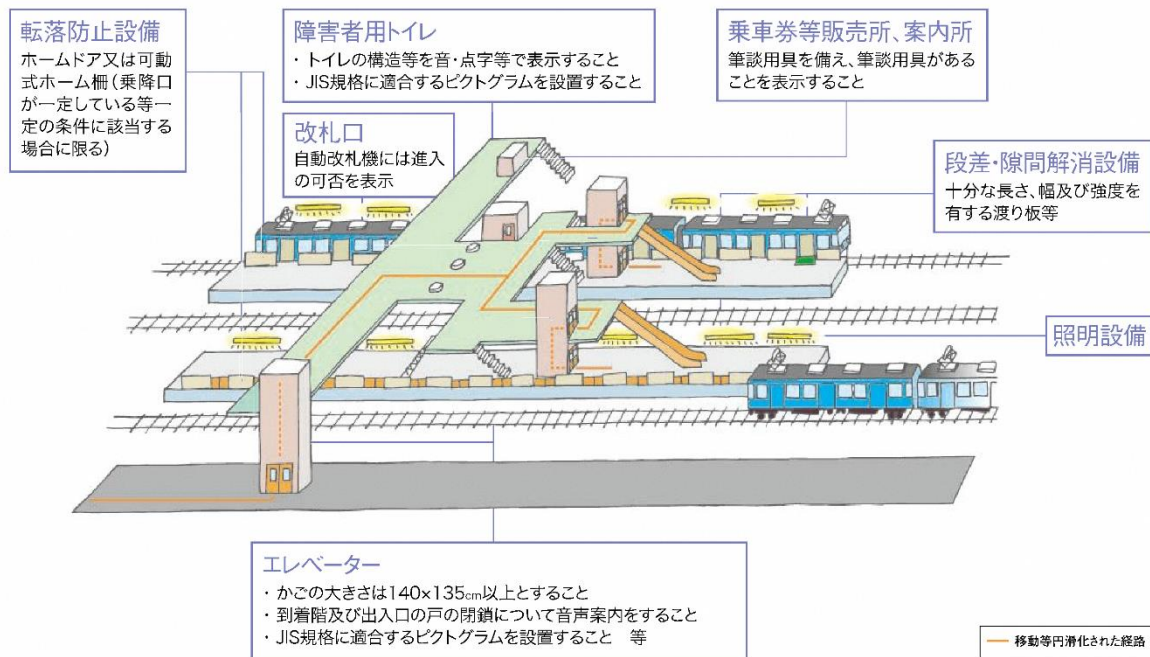


施設等において、年齢、性別、障害の有無にかかわらず、誰もが利用しやすいユニバーサルデザインの考え方に基づいた施設の整備を進めます。

(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】

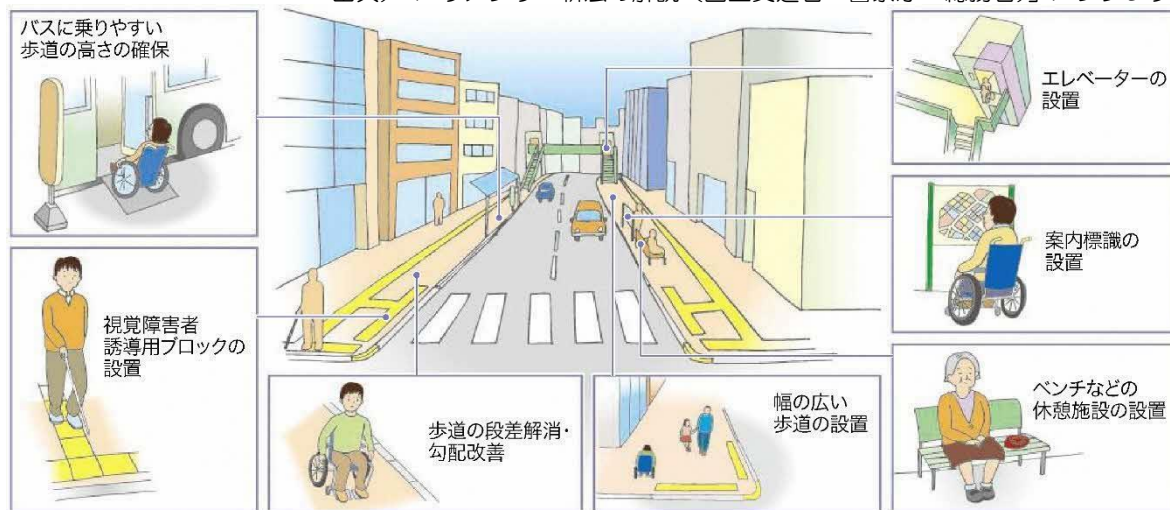
- ・ トイレ設備の充実
- ・ 移動円滑化された経路の改善

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、個別箇所で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。

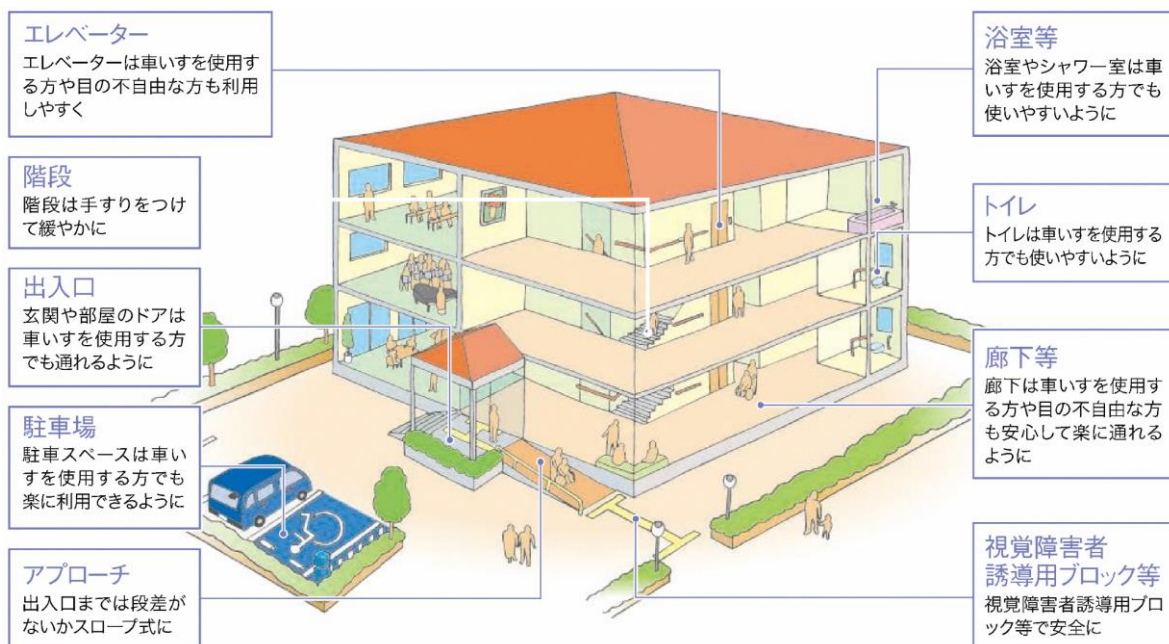
【整備の方針】

- ・ 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】

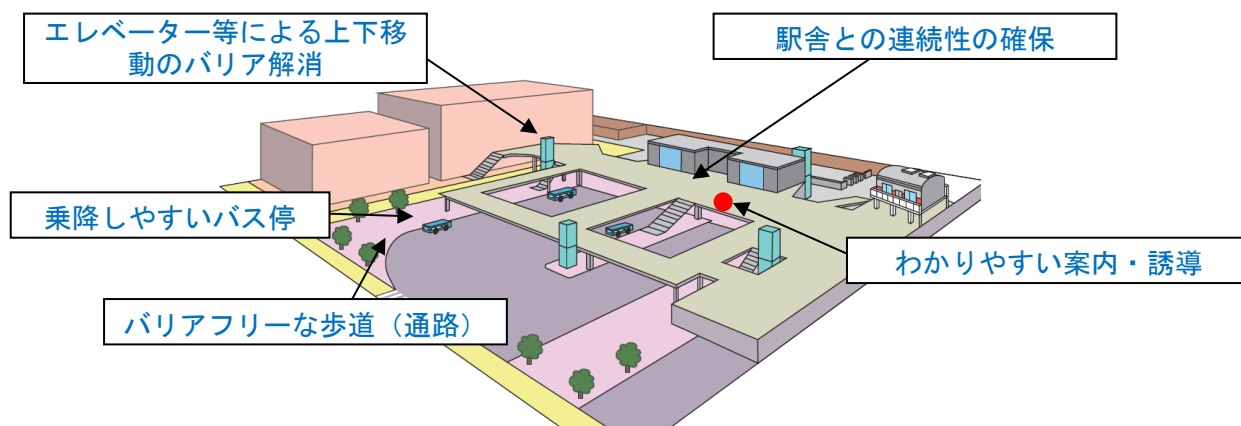
- ・ 公共施設の駐車場から施設への移動のしやすさの不満が高い状況でした。公共施設のなかでも、障害者の利用が多い施設の改善要望がありました。また、公共施設だけでなく、商業施設等も含めた建築物のバリアフリー化が課題となっています。

【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】

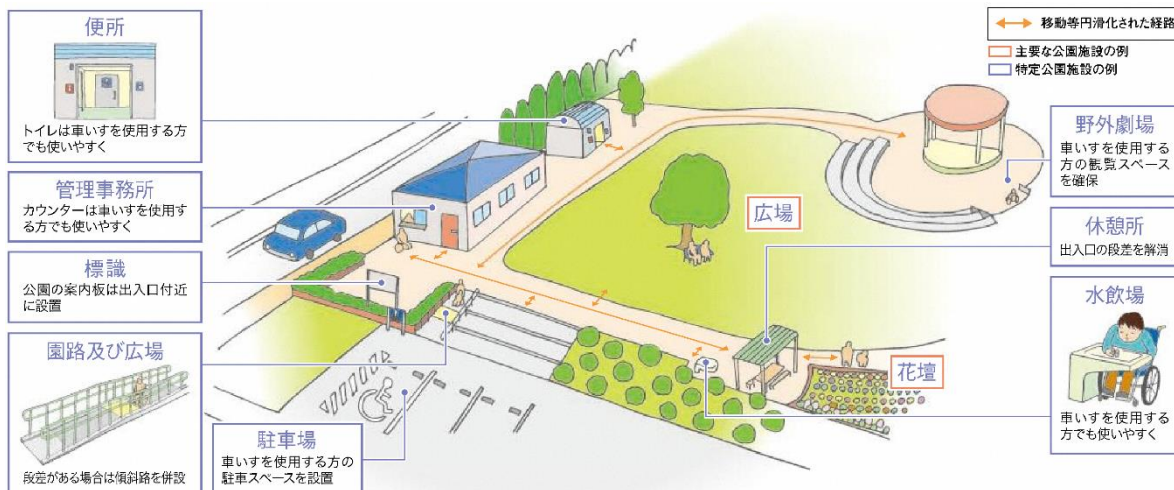
- ・ バスターミナルにおけるバリアのない経路の確保
- ・ 利用しやすいバス停への改善
- ・ ノンステップバスの導入促進
- ・ 駅とバスの乗り継ぎのしやすさの向上
- ・ わかりやすい情報、案内方策の検討

(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】

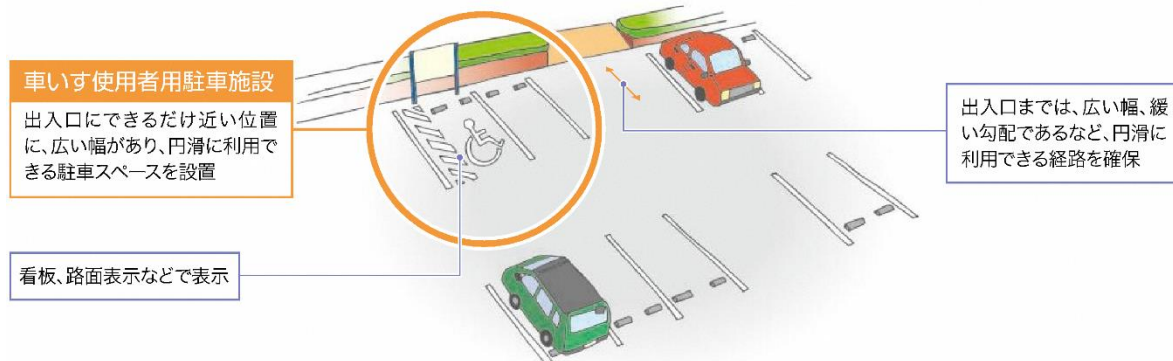
- ・経路(園路・広場)、トイレ、駐車場等のバリアフリー化

(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11駅全てが該当します。

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・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。

