

柏原市 交通バリアフリー基本構想

平成 1 5 年 3 月

柏 原 市

『バリアフリーの暖かいまちづくりをめざして』

ご あ い さ つ



新時代と共に本格的な高齢社会がおとづれようとしています。その高齢者や身体障害者の方々が自立した社会生活を送れるよう、公共交通機関を中心に、誰もが安全で安心して移動出来る環境をつくる必要があります。

このような趣旨で交通バリアフリー法は、平成12年11月に施行されました。本市も早速、平成13年11月から柏原市交通バリアフリー基本構想策定委員会を発足させ、平成15年3月に基本構想の策定を終えました。

その間、6回にわたる委員会と数多くのワーキング会議を行い、延べ100人を超える市民参加のタウンウォッチングを行うとともに、特に駅のホームにまで電動車いすを持ちこみ、実体験もいたしました。

その結果、近鉄河内国分駅周辺地区とJR柏原駅周辺地区の2地区において、基本構想の策定を行い、大阪府下で9番目全国で51番目の策定都市となりました。

本市の基本構想の特徴は、駅周辺をバリアフリー化するだけでなく、まちづくりの懸案についてもこの基本構想を通じ解決をめざしており、幹線道路の交通渋滞解消策等、TDM施策まで含んだ形で今後取り組んでいきたいと考えております。

最後になりましたが、この度の基本構想の策定に当たり、国道、府道の管理者をはじめ、公安委員会、JR、近鉄等の関係各位の熱意あるご協力を賜り、心からお礼申し上げる次第であります。

平成15年3月18日

柏原市長 山西敏一

目 次

第 1 編 全体構想

1. 基本構想の目的と位置づけ	- 1 -
2. 柏原市の現状と課題	- 5 -
3. 柏原市のまちづくりと福祉施策の現状	- 7 -
4. 柏原市における交通バリアフリー基本方針	- 15 -
5. 重点整備地区の設定	- 18 -
6. 柏原市交通バリアフリー基本構想	- 20 -
7. 今後の取り組み	- 27 -

第 2 編 河内国分駅周辺地区基本構想

1. 河内国分駅周辺地区の概要	- 31 -
2. 河内国分駅及び高井田駅の概要	- 33 -
3. 当事者意向の把握	- 35 -
4. 重点整備地区及び特定経路	- 37 -
5. 特定事業等に関する事項	- 40 -
6. 当事者意向等への対応	- 47 -

第 3 編 柏原駅周辺地区基本構想

1. 柏原駅周辺地区の概要	- 50 -
2. 柏原駅の概要	- 52 -
3. 当事者意向の把握	- 54 -
4. 重点整備地区及び特定経路	- 56 -
5. 特定事業等に関する事項	- 59 -
6. 当事者意向等への対応	- 69 -

資 料

・ 柏原市河内国分駅周辺地区基本構想の概要	- 73 -
・ 柏原市柏原駅周辺地区基本構想の概要	- 79 -
・ 柏原市交通バリアフリー基本構想策定委員会名簿	- 85 -
・ 柏原市交通バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱	- 86 -

第 1 編

全体構想

1. 基本構想の目的と位置づけ

(1) 目的

本基本構想は、平成12年11月に施行された「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」(以下、交通バリアフリー法)に基づき策定するものです。

この法施行の背景としては、以下の内容があります。

- ・ 高齢社会の到来が予測されること、また、身体に障害を持つ人も障害を持たない人と同等のサービスを受けることができるよう配慮が求められています。このため、高齢者、身体障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備することが急務となっています。
- ・ そのためには、鉄道やバスを始めとする公共交通機関を利用した移動の果たす役割が極めて大きく、鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの整備、低床バスの導入を進め、さらにその周辺における歩道、駅前広場、自由通路等の連続した移動経路についても、拡幅や段差の解消等の措置を講ずる必要があります。
- ・ しかし、公共事業に対する財政事情の厳しさや、公共交通事業者等の投資余力の限界と費用に見合う増収の不確実性から、このような措置が十分にとられているとは言えない状況にあります。

また、鉄道駅からの徒歩による移動の経路についても、複数の公共交通事業管理者や道路管理者、公安委員会、市の関係者が多岐にわたっているため、各々の取り組みを総合的に推進することが困難になっています。

- ・ このような状況を踏まえ、交通のバリアフリー化を促進するための施策を総合的に講じるために、市町村独自に構想を策定することが必要となりました。

以上の背景から、本市のバリアフリーに対するこれまでの取り組みを見れば、道路や公園、旅客施設等において個別に進めてきました。しかし、これからは、交通バリアフリー法の成立にも見られるように、目的地までの経路となる道路や車両などを含め、ひとつの連続した移動ルートとしてのバリアフリー化が必要です。

従って、本基本構想は、柏原市の状況に即して、交通事業者、道路管理者、公安委員会などの事業主体に対し、目指すべき整備レベルをできる限り具体的に提示し、目標を明確化するとともに、その目標を各事業主体共通の認識とすることで、バリアフリー化の重点的かつ効率的な促進に資することを目的とするものです。

(2) 交通バリアフリー法の仕組み

交通バリアフリー法の基本的な仕組みは、次頁の体系に示すとおりですが、主な内容は、以下のとおりです。

主務大臣による基本方針

主務大臣はバリアフリー化の意義・目標、公共交通事業者等が講ずべき措置に関する基本的事項、市町村が作成する基本構想の指針等を内容とする基本方針を定めることとしています。

公共交通事業者が講ずべき措置

公共交通事業者(鉄道、バス事業者等)について、旅客施設の新設・大改良及び車両の新規導入を実施する場合に、主務省令で定める基準への適合を義務付けるとともに、既設の旅客施設及び車両については同基準への適合を努力義務化しています。

市町村による基本構想の策定と基本構想に基づく事業実施

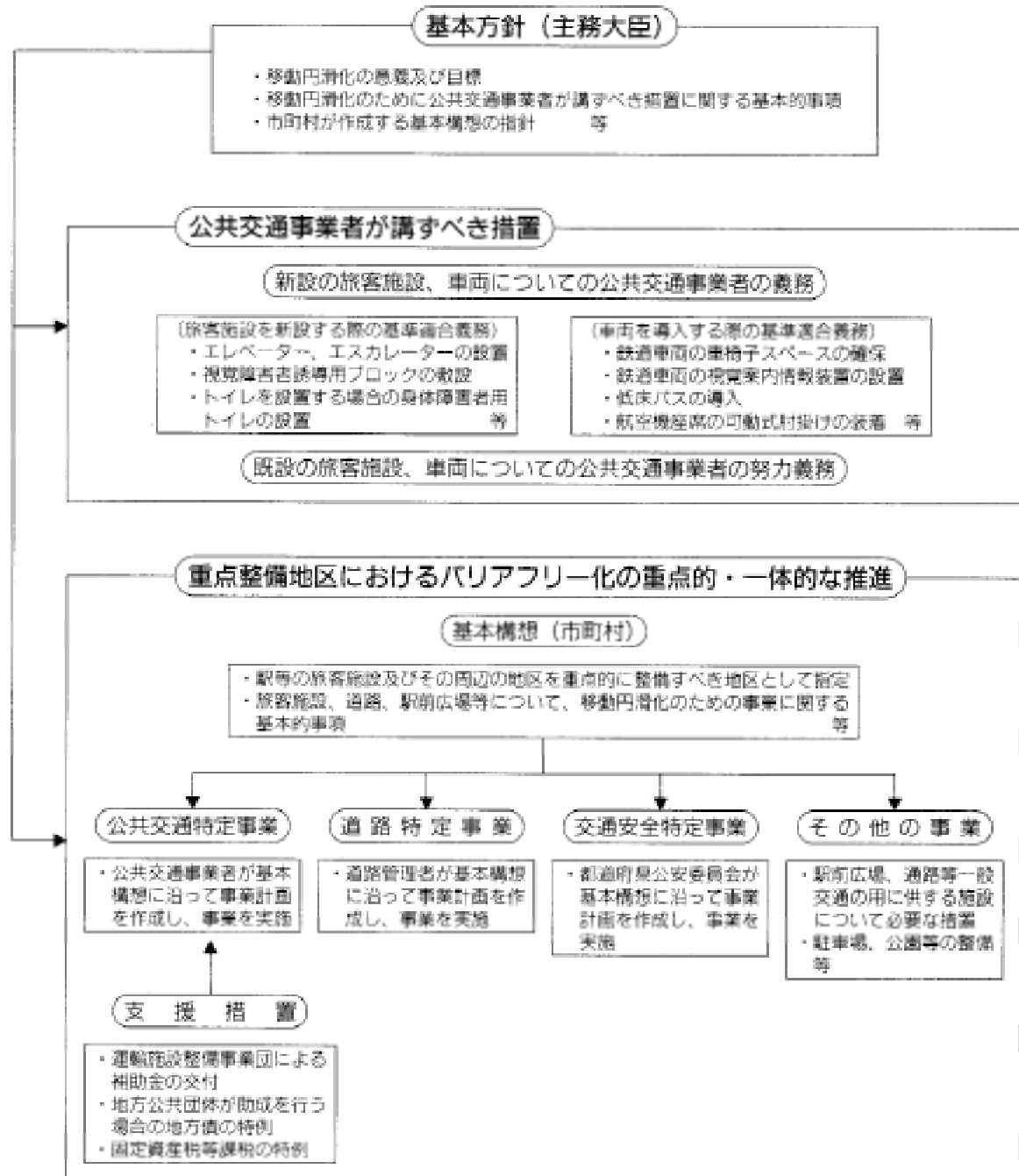
市町村は、相当数の旅客が利用する駅等を中心とした重点整備地区について、基本方針に基づき、関係する公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会との協議調整の基に「基本構想」を策定することができることとしています。

さらに、関係する公共交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、基本構想に即した事業計画を作成し、当該事業を実施しなければならないこととしています。

バリアフリー化に関する情報提供

バリアフリー化に関する事業情報の収集と提供、さらに、バリアフリー化推進に向けた国民の理解と協力を努めなければならないこととしています。

—— 交通バリアフリー法の仕組み ——



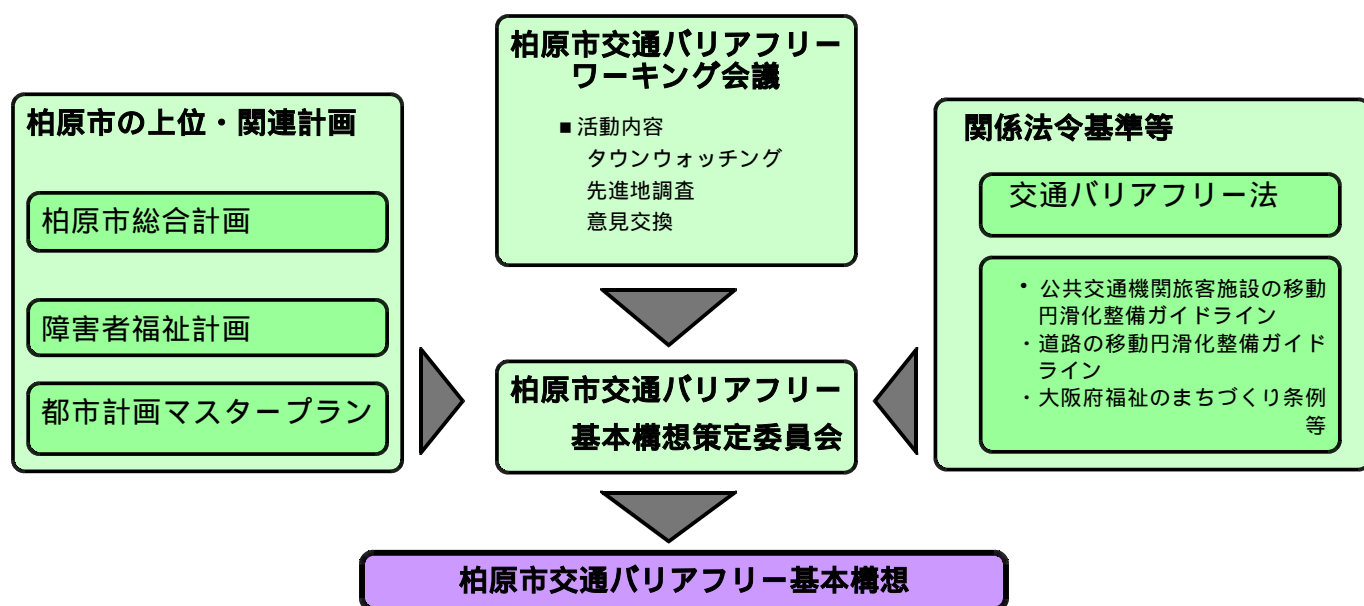
(3) 基本構想の位置づけ

《位置づけ》

本構想は、先に策定された「第3次柏原市総合計画」や「柏原市障害者福祉計画」や「柏原市都市計画マスタープラン」の具現化のための実施計画的性格を有すると同時に、今後の柏原市における交通環境のバリアフリー化に関する政策の考え方をより詳細に定めた基本構想と位置づけ、この基本構想に基づき各種施策の展開を推進するものです。

また、本構想は、関係者・関係機関との協議調整を経て、柏原市が策定するものであり、策定にあたっては、事業主体である公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、高齢者や障害者代表、その他各種組織からなる市民代表、さらにアドバイザーとしての学識経験者の協力を得た「柏原市交通バリアフリー基本構想策定委員会」を設置し検討しました。

一方で、本構想は、身体に障害を持つ当事者のための構想であり、当事者の意見を計画に反映させるため、各種障害者の代表とその介護を努めるボランティアの方々からなる「柏原市交通バリアフリーワーキング会議」を組織し、その意見を委員会討議に反映させました。



《目標年次》

本計画において特に重点的に取り組むこととされる整備項目の目標年次は、交通バリアフリー法に基づく「国の基本方針」との整合を図り、平成22年度とします。

《構成》

本基本構想は、柏原市の交通バリアフリーの基本方針や、整備すべき方向性を示す「全体構想」と、本構想において重点整備地区として位置づける地区の問題点や課題を整理し、これを踏まえた対策や事業内容を示す「地区構想」の2段階で構成しています。

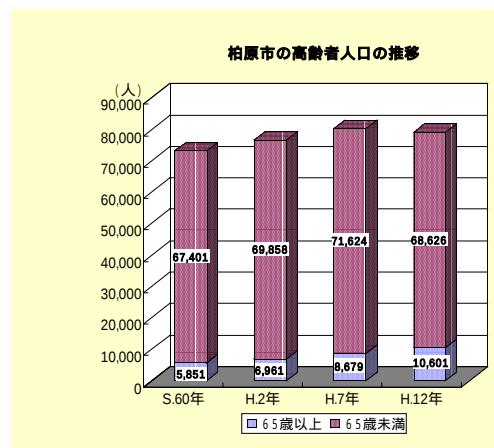
2. 柏原市の現状と課題

(1) 高齢者の推移

平成12年の国勢調査結果によれば、柏原市内の高齢者人口は10,601人で、全人口に占める割合（高齢化率）は13.4%であり、年々増加傾向を示しています。

区分	65歳未満		65歳以上		合計人口
	人口	%	人口	%	
昭和60年	67,401	92.0%	5,851	8.0%	73,252
平成2年	69,858	90.9%	6,961	9.1%	76,819
平成7年	71,624	89.2%	8,679	10.8%	80,303
平成12年	68,626	86.6%	10,601	13.4%	79,227

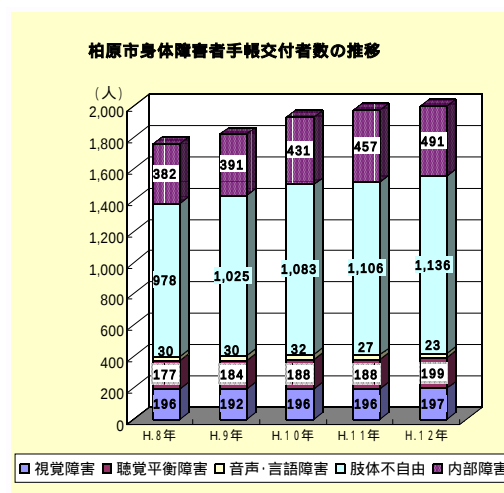
資料: 国勢調査



(2) 身体障害者の状況

柏原市の身体障害者数（手帳交付者数）は、平成12年で2,046人です。その推移を見ると、平成8年～平成12年で平均 3.79%の増加傾向を示しており、同年の人口増加率(-0.12%)と比較してもその増加が大きいことが判断されます。

障害を内容別に見れば、肢体不自由が約半数以上を占め最も多く、次いで内部障害、視覚障害、聴覚平衡障害、音声・言語障害の順となっています。



柏原市身体障害者手帳交付者数の推移

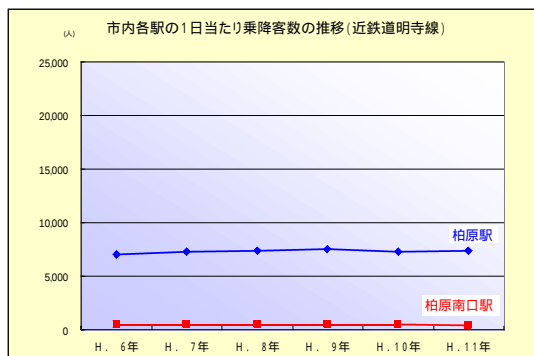
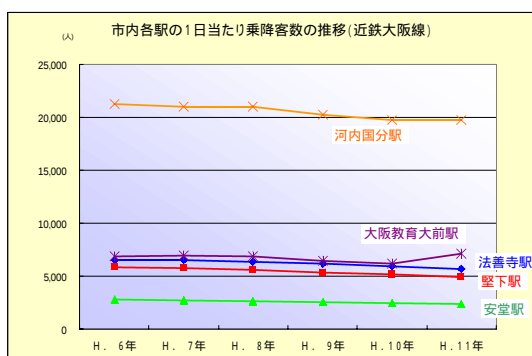
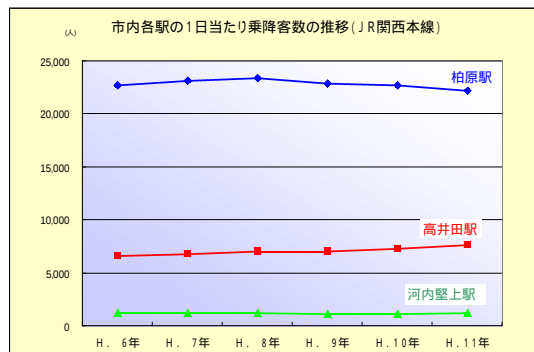
区分	視覚障害		聴覚平衡障害		音声・言語障害		肢体不自由		内部障害		合計(人)
	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	(人)	(%)	
平成8年	196	11.1%	177	10.0%	30	1.7%	978	55.5%	382	21.7%	1,763
平成9年	192	10.5%	184	10.1%	30	1.6%	1,025	56.3%	391	21.5%	1,822
平成10年	196	10.2%	188	9.7%	32	1.7%	1,083	56.1%	431	22.3%	1,930
平成11年	196	9.9%	188	9.5%	27	1.4%	1,106	56.0%	457	23.2%	1,974
平成12年	197	9.6%	199	9.7%	23	1.1%	1,136	55.5%	491	24.0%	2,046

資料: 社会福祉課 (各年度末現在)

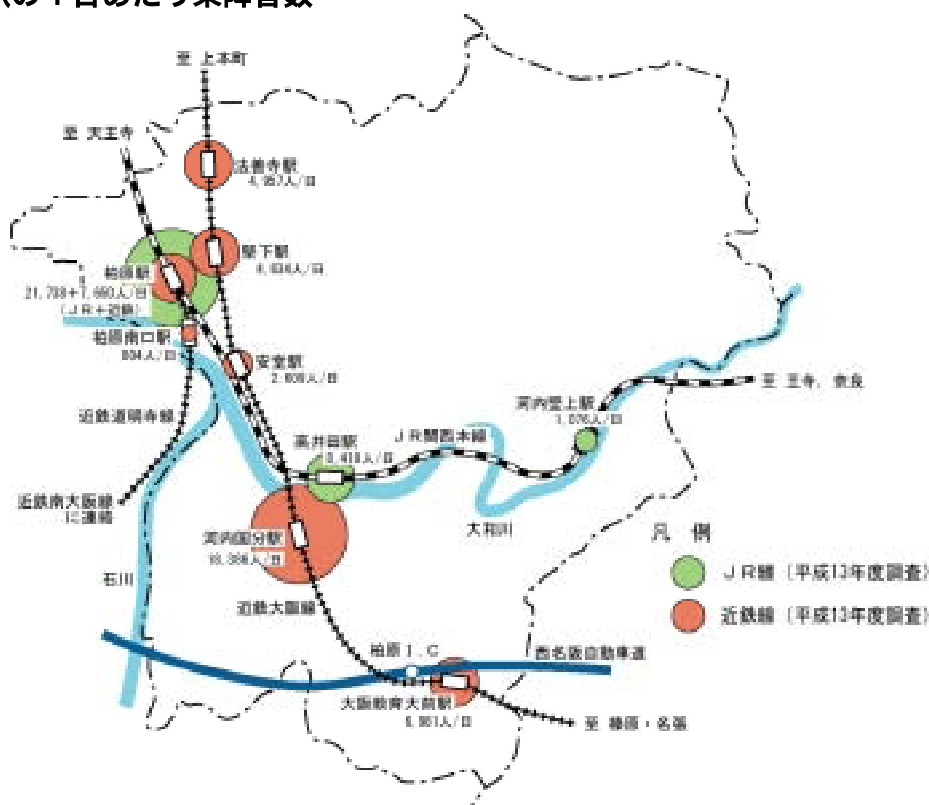
(3) 柏原市内の鉄道駅と乗降客数の現状

本市域を通過する鉄道は、ＪＲ関西本線と近鉄大阪線・道明寺線があり、市内には９駅が設置されています。（柏原駅はＪＲ、近鉄両駅を兼ねる。）

それぞれの駅の乗降客の推移は、およそ横這い傾向を示しています。この内、市の玄関口として機能している駅は、柏原駅と河内国分駅であり、次いで高井田駅となっています。これら３駅の１日あたりの乗降客数は、それぞれ29,388人（ＪＲ＋近鉄）、18,386人、8,418人と、他の駅と比べ乗降客の集中が見られています。



市内各駅の1日あたり乗降客数



3．柏原市のまちづくりと福祉政策の現状

(1) まちづくりの方向

柏原市のまちづくりの方向を示す既定計画として、平成10年10月に策定した「都市計画に関する基本的な方針（都市計画マスタープラン）」があります。

本計画では、柏原市の将来都市構造を次頁のとおり設定しており、その内容は、以下に示すとおりです。

(都市軸)

- ・ 柏原駅及び河内国分駅を中心とした商業・業務機能の集積する既存の都市核に加え、その両核の中心に位置する市役所付近において、行政・文化の拠点としての新たな核を位置づける。
- ・ これらの3つの都市核を連結する都市軸の結節機能強化を図る。

(生活軸)

- ・ 市内の日常生活と深く関係する軸を生活軸として設定し、この軸沿いに良好な住環境創りに主眼をおいた街づくりを進めると共に、歩行者に視点をあいた歩行者空間づくりを目指す。
- ・ 旧国道170号(東高野街道)沿いと、JR関西本線と奈良街道が並走する大和川沿いと河内国分駅から石川までの玉手山丘陵がこれに該当し、街道景観の活用や緑の帯や緑水軸との連続性を保つことによって、生活のうるおいの確保を目指す。

(緑水軸)

- ・ 大和川と石川を緑水軸と設定し、うるおいを与える緑のネットワークの骨格として位置づける。

(緑の帯)

- ・ 市街地をとり囲む山地の内、風致の面で特に重要な市街地に面する立面的な緑を緑の帯として設定し、保全する。

また、柏原市におけるそれぞれの都市核の将来方向は、以下に示すとおりです。

(柏原駅周辺)

- ・ 都市核としての商業・業務・文化機能の活力の低下が見られている中で、今後は、拠点的な商業・業務機能の創出を促すと共に、既存商店街との相互ネットワークを強化し、近隣商業地と大規模店舗の共存を図る。
- ・ 既存商店街と交差する長瀬川、奈良街道との一体的なネットワークを図り、都市生活が楽しめるようなゾーンとして面的な環境整備を目指す。
- ・ ネットワーク上にはこれらの施設に加え、文化コミュニティ施設の立地も促進し、地域文化を創造できる街としての発展を促す。

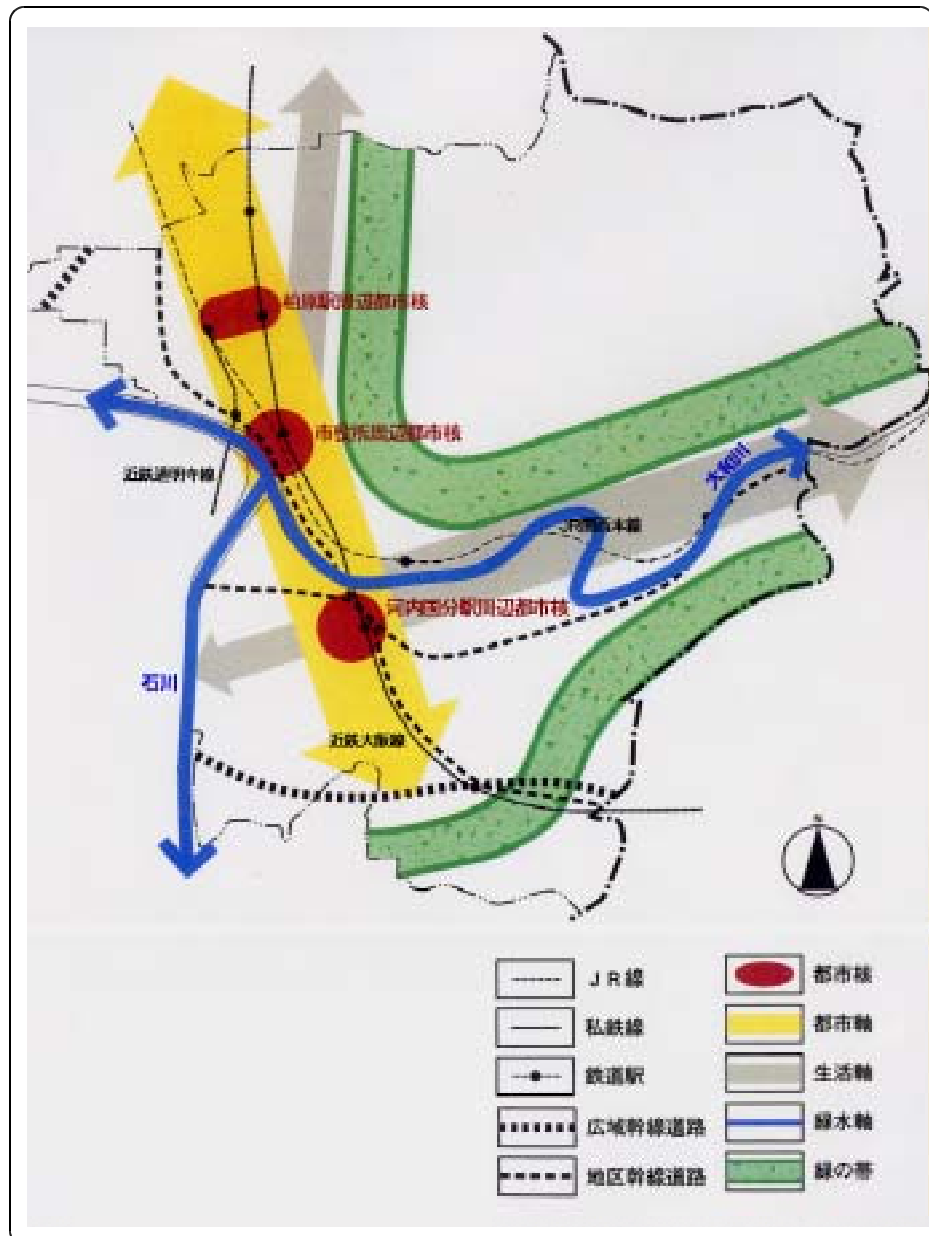
(河内国分駅周辺)

- ・ 駅前において、拠点的な商業・業務施設の立地を誘導すると共に、大阪教育大学等の存在を考慮して若い世代の需要や要望に対応することができる文化・コミュニティ施設等の導入を図り、新たな文化発信拠点づくりを目指す。

（市役所周辺）

- ・ 安堂付近での(仮)総合庁舎の建設を検討し、さらなる求心力の向上を図る。
- ・ 市役所周辺を新たな都市核として位置づけ、市全体の中心的な役割を強化すると共に、柏原駅周辺と河内国分駅周辺との密接なネットワークにより相互の機能向上を目指す。

柏原市の将来都市構造図 「都市計画に関する基本的な方針」より



(2) 柏原市の福祉政策の方向

● 第 3 次柏原市総合計画(平成13年 3 月)

柏原市の福祉政策の方向を「第 3 次柏原市総合計画」より整理すれば、“**21世紀を支えあう人にやさしい福祉のまちづくり**”を目指し、地域福祉の推進 高齢者福祉の推進 障害者福祉の推進 児童福祉の推進 母子・父子福祉の推進を柱として、次頁の体系に示すとりの様々な施策が計画されています。

【地域福祉の基本方針】

市民が地域社会の一員として、安心して生きがいのある自立した生活を送ることができ福祉社会の実現をめざして、市民の参加と協力のもとに、家庭・地域・行政が一体となった地域ぐるみの福祉活動を推進する。

【高齢者福祉の基本方針】

高齢者すべてが、健康で生きがいを持って住み慣れた地域の中で自立して暮らせるように、保険・医療・福祉の連携による在宅福祉の充実を図るとともに、生きがいづくりの推進を図る。

【障害者福祉の基本方針】

障害者が社会の一員として、障害のない人と同等に生活し活動する社会をめざす「ノーマライゼーション」の理念に基づき、すべてのライフステージにおいて障害の程度に応じた適切な支援を行うとともに、就労や余暇活動の支援を行うことなどにより、障害者の自立と社会参加に向けた取り組みを進める。

【児童福祉の基本方針】

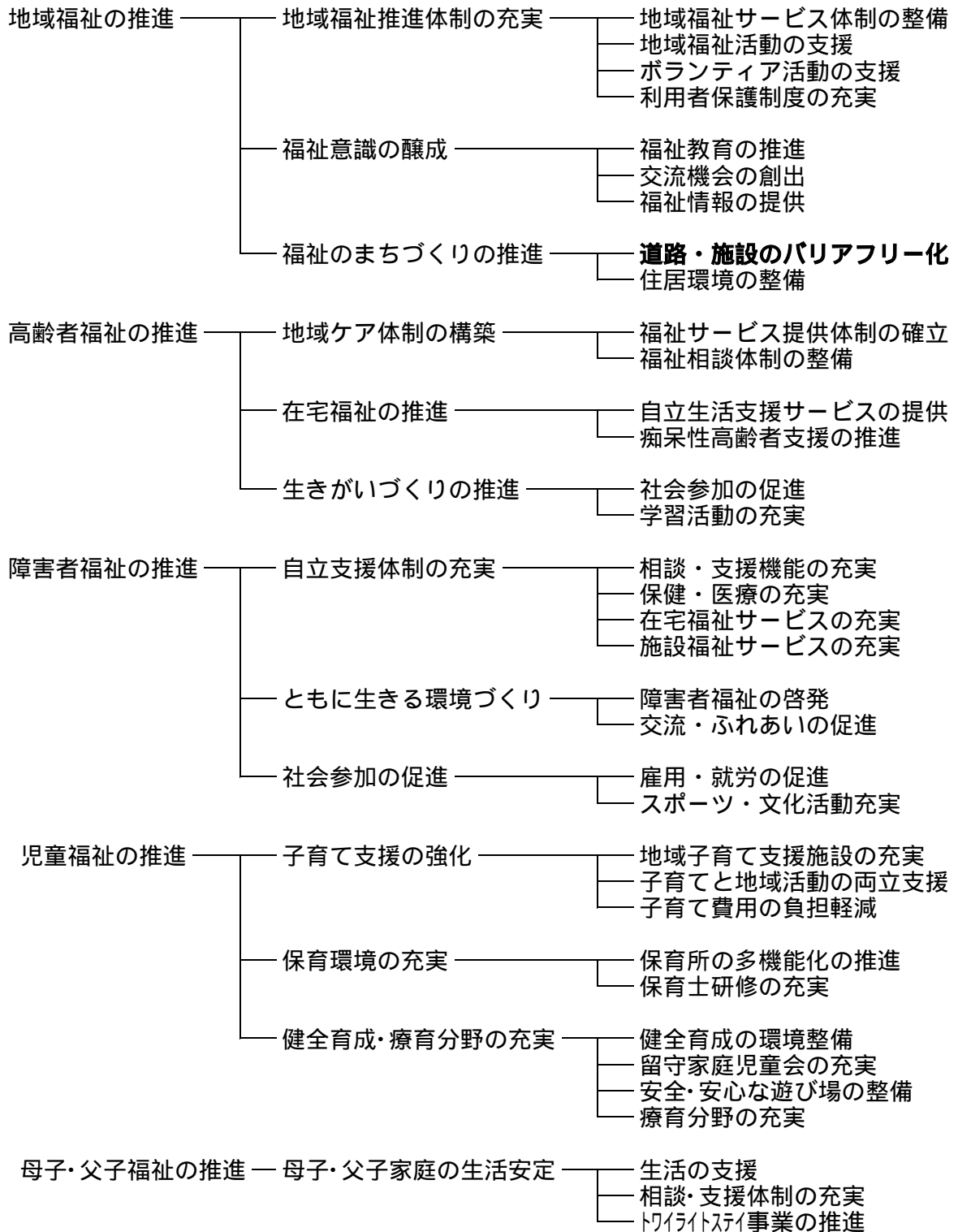
次代を担う子供を安心して生み育てられるよう、子育て支援を総合的に推進するとともに、子供が心身ともに健やかに育つよう、保育環境の整備や保育内容の充実などを図る。

【母子・父子福祉の基本方針】

母子・父子家庭の生活の安定と経済的、精神的自立を促進するため、関係機関との連携のもと相談・支援体制の充実を図るとともに、生活の支援に努める。

このような柏原市の福祉施策の体系の中で、本計画の「交通バリアフリー基本構想」で検討する施策は、地域福祉の中の「福祉のまちづくり」の計画実現を支援するものとして位置づけられます。

■ 福祉施策の体系



● 柏原市障害者福祉計画(平成 8 年 3 月)

本計画は、障害者福祉法に定められている市町村障害者計画に相当し、本市における今後の障害者施策の基本方向を示す総合計画であり、以下の 3 つを基本目標としています。

人権尊重に根ざした障害者の主体性・自立性の確立
すべての人が平等に、安心して暮らせる地域社会づくり
市民の全員参加によるノーマライゼーションの実現

また、本計画の基本分野を、 啓発と交流の促進 生活環境の整備 育成・教育の充実 雇用・就労の充実 保健・医療の充実 福祉サービスの充実 スポーツ・文化・国際交流活動の充実 推進基盤の整備の 8 分野に区分し、各分野について以下の施策目標が計画されています。

このような施策目標の体系の中で、本計画の「交通バリアフリー基本構想」で検討する施策は、「移動交通手段の整備」の(1)鉄道駅舎の改善等への働きかけ (2)歩行空間の改善整備 (3)自家用車等の利用に対する支援が該当し、それらの施策目標内容は、下記に示すとおりです。

「移動交通手段の整備」に関する施策目標

(1) 鉄道駅舎の改善等への働きかけ

障害者の利用に配慮した鉄道駅舎の改善を民間鉄道事業者に働きかけ、特にエレベーターの設置を促進するように働きかける。また、必要な援助や適切な対応を進んで行うように駅職員や利用者に働きかけるなど、障害者が安心して快適に利用できる環境づくりを推進する。

(2) 歩行空間の改善整備

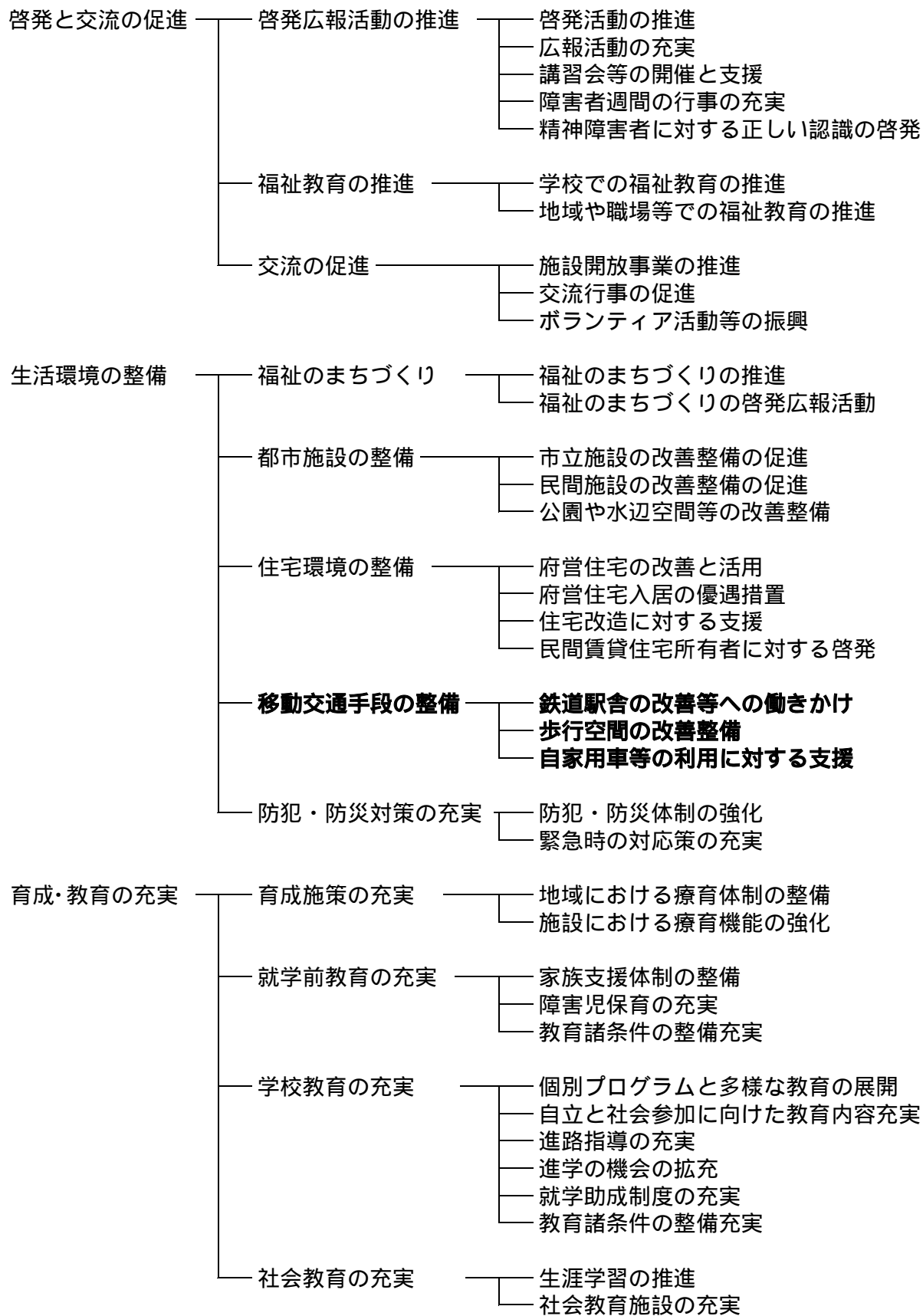
歩きやすい歩道の整備事業を推進し、歩道の拡幅や段差の解消、階段のスロープ化、視覚障害者用の誘導用ブロックや音響信号機の設置、違法駐車や放置自転車対策の徹底など、障害者をはじめすべての歩行者が、安全かつ快適に歩道が利用できるように改善整備を推進する。

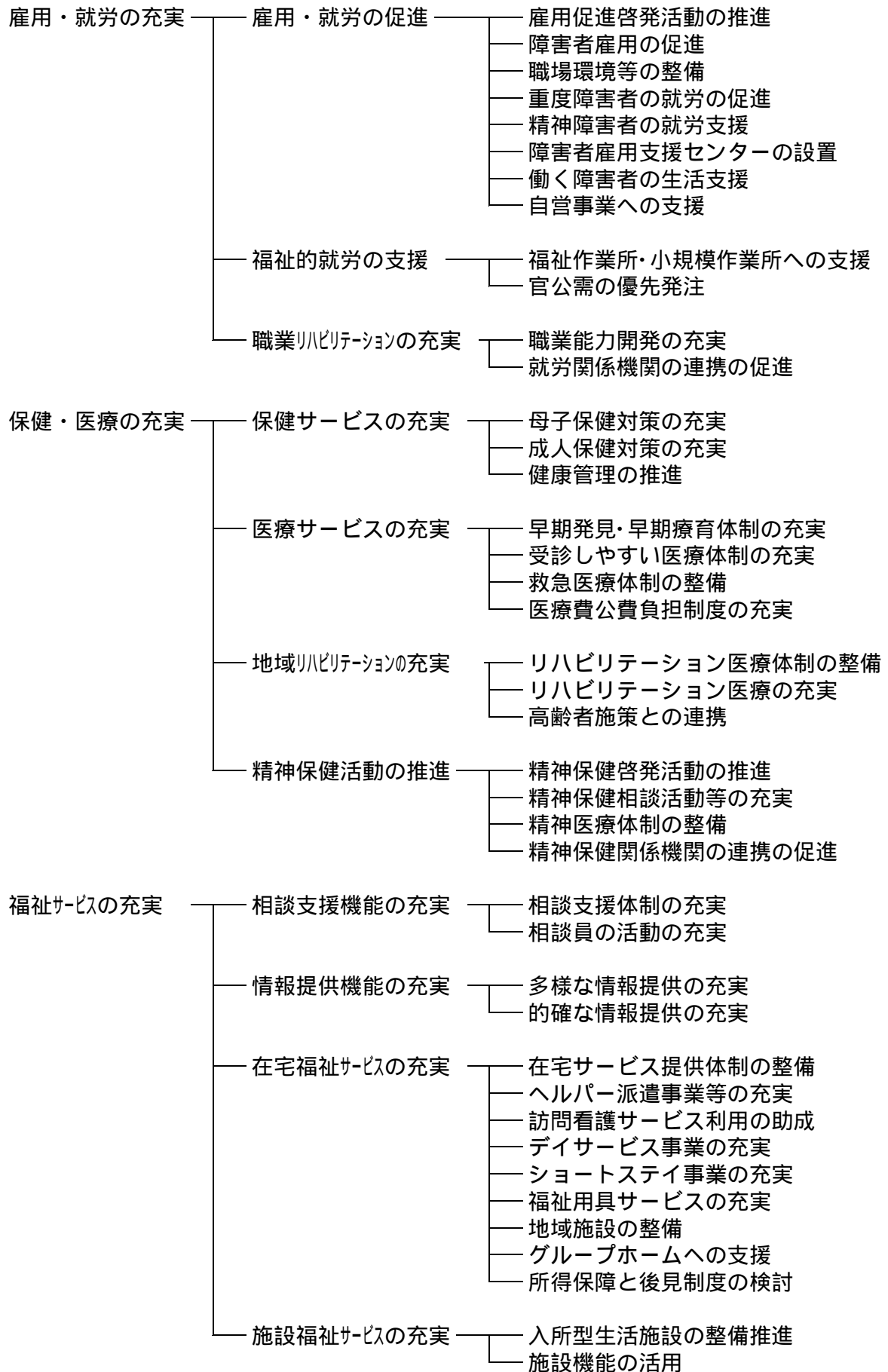
(3) 自家用車等の利用に対する支援

障害者が自家用車を活用して行動範囲を広げられるように、経済的負担の軽減を図るとともに、障害者用駐車スペースの確保等のために市営駐車場の改善整備を図り、民間駐車場の同様の改善整備についても 理解と協力が得られるように努める。

また、重度障害者のタクシー利用に対する支援を行い、外出手段の確保と社会参加の促進を図る。

■ 施策目標の体系





スポーツ・文化・国際交流活動の充実

スポーツの振興

スポーツ活動の振興

スポーツ施設の改善整備

スポーツ指導員等の養成

文化・レクリエーション活動の推進

文化・レクリエーション活動施設の整備

文化・レクリエーション活動指導員等の養成

国際交流の促進

推進基盤の整備

人材養成の充実

調査研究の推進

地域福祉の促進

推進体制の整備

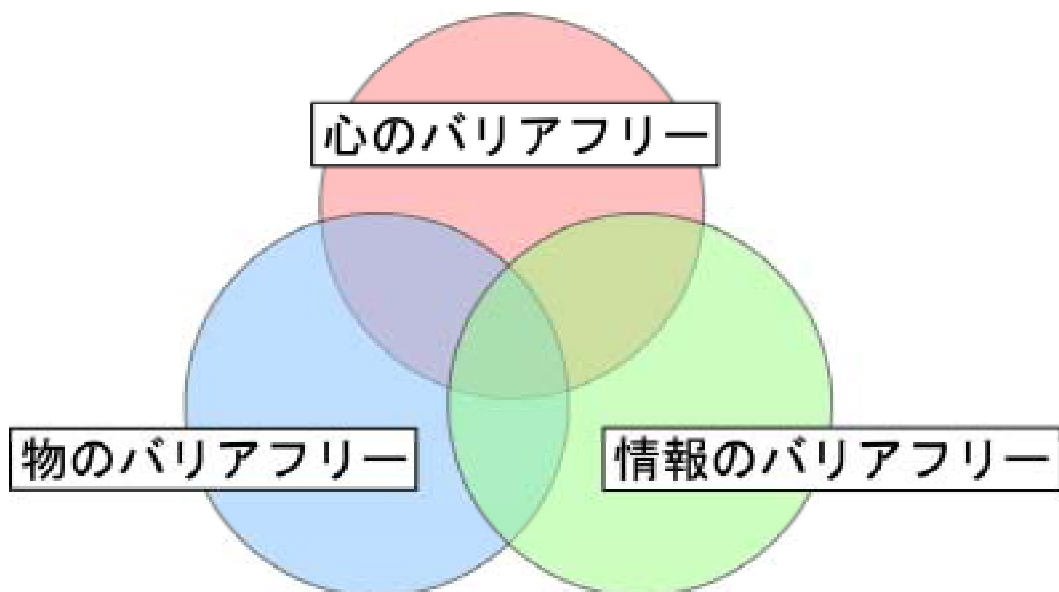
4．柏原市における交通バリアフリー基本方針

(1) 基本理念

交通に関するバリアを解決していくためには、まず「物のバリアフリー」を実現することが必要です。その上で、さらに当事者のニーズに合わせた「情報のバリアフリー」を積極的に推進していくことが求められます。また、究極的にはすべての市民が何らかのバリアに直面する人々への理解を深め、相互に思いやりの心をもって接することができる社会を目指す必要があります。この「心のバリアフリー」の実現こそがあらゆる意味でのバリアフリーの究極のゴールでなければなりません。

したがって、柏原市では、下図に示すように、この3つの観点から交通バリアフリー化の実現を目指すことを基本理念とします。

《柏原市における交通バリアフリー基本理念》



(2) 基本方針

21世紀を展望したまちづくりの指針である「第3次柏原市総合計画」では、柏原市の将来像を「緑と水にやすらぎ 心ふれあい 魅力あるまち」と定め、以下に示す5つのまちづくりの基本目標を掲げています。

- (1) 21世紀を拓く快適な都市基盤のまちづくり
- (2) 21世紀を育む心豊かな教育・文化・人権のまちづくり
- (3) 21世紀を支えあう人にやさしい福祉のまちづくり
- (4) 21世紀を暮らす安全・安心な生活環境のまちづくり
- (5) 21世紀を創造する活力ある産業のまちづくり

柏原市における交通バリアフリーを推進するにあたっては、先に示した基本理念を念頭に、この柏原市総合計画に示されるまちづくり基本目標の精神を踏襲し、交通バリアフリー基本方針として以下のように設定します。

21世紀を拓く快適な都市基盤のまちづくり

- 1．快適な都市基盤整備によるバリアフリーを推進します。
 - ・都市基盤整備の遅れによってバリアフリー以前の問題を抱える本市の実状から、今後、都市基盤整備を積極的に展開し、交通バリアフリーの基本となる誰もが利用しやすい歩行空間の確保を図っていきます。
 - ・また、水と緑に恵まれた本市の特性を活かし、快適な歩行空間のネットワーク化を図っていきます。

21世紀を育む心豊かな教育・文化・人権のまちづくり

- 2．心豊かな教育に育まれたバリアフリーを推進します。
 - ・市内に立地する大阪教育大学との連携のもとで、子どもからお年寄りまで、地域住民一人ひとりが交通バリアフリー化の必要性を共通認識として持てるように心豊かな教育の展開を図っていきます。
 - ・また、交通バリアフリーに対する広報活動を通じて、歩行空間を占拠する違法駐車、駐輪、看板設置等を防止し、市民モラルの向上を図っていきます。

21世紀を支えあう人にやさしい福祉のまちづくり

- 3．人にやさしい福祉を背景としたバリアフリーを推進します。
 - ・ノーマライゼーションを基本とし、保健、医療、福祉の連携のもとで、市民がお互いに支えあい、健康で生きがいのある生活を送る、人にやさしい福祉を背景とした交通バリアフリーの展開に努めます。
 - ・高齢者、障害者等を含むすべての市民が安全で快適な生活に必要な情報を円滑に利用できるよう、コミュニケーション確保に最大限の努力をします。
 - ・行政、事業者、一般市民が互いに協力しあい、一体となって交通バリアフリーを推進する体制づくりに努めます。

21世紀を暮らす安全・安心な生活環境のまちづくり

- 4 . 安全・安心な生活環境を守るバリアフリーを推進します。
 - ・ 河内国分駅の急行停車化を契機として、市内を通過する車両交通に公共交通機関の利用を呼びかけ、車両交通の抑制を図るなど、安全で安心して歩ける環境づくりに努めていきます。
 - ・ 市民の安全で安心して暮らせる生活環境を守るため、交通規制を含めて歩行者の安全対策を総合的、面的に実施していきます。

21世紀を創造する活力ある産業のまちづくり

- 5 . 賑わいある活力を創造するバリアフリーを推進します。
 - ・ 高齢者や身体障害者等の自立と社会参加を支援し、街に出歩く機会が多くなることによって、地域に賑わいと活力をもたらす交通バリアフリーの取り組みを推進していきます。

以上の5つの基本方針に基づいて、交通バリアフリーの実現に向けた取り組みをできるところから少しずつでも実践し、当事者等の意見を踏まえながら継続的な改善に努めていきます。

5. 重点整備地区の設定

本項では、本構想で示す重点整備地区の設定の考え方を整理します。

重点整備地区の設定は、交通バリアフリー法第6条の規定（「市町村は、基本方針に基づき、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動円滑化に係わる事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という）を作成することができる。」）により定めるものであり、この重点整備地区設定の中心となる特定旅客施設の要件については、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律施行令」の第1条に定められており、概ねの内容は以下のとおりです。

特定旅客施設は①～③のいずれかに該当すること。

- ① 当該旅客施設の日当たりの平均的な利用者の人数が5,000人以上であること。
- ② 当該旅客施設を利用する高齢者又は身体障害者の人数が①の要件に該当する旅客施設を利用する高齢者又は身体障害者の人数と同程度以上であると認められること。
- ③ 当該旅客施設の利用の状況からみて、当該旅客施設について移動円滑化のための事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められるものであること。

この要件に基づき、柏原市内における特定旅客施設として柏原駅と河内国分駅と高井田駅の3駅を選定します。

これは、それぞれ3駅が柏原市を二分する「柏原地区」「国分地区」の中心駅に位置づけられ、1日あたりの乗降客数が柏原駅（JR＋近鉄）で約30,000人、河内国分駅で約18,000人、高井田駅で約8,000人と市内他駅に比べて圧倒的に利用者が多いためであり、この3駅のバリアフリー化が今後の柏原市全体のバリアフリー化を進めていく上での牽引役となることを期待するものです。

なお、市内には大阪教育大前駅など、利用者数の面から上記要件を満たす旅客施設が他にも存在しますが、徒歩圏域内に高齢者、身体障害者等が社会生活において利用する施設が少ないため、特定旅客施設に位置づけて重点整備地区を設定するまでには至らないと考えられ、個別に駅舎施設等のバリアフリー化推進に向けた取り組みを行うものとしします。

重点整備地区設定の基本的な考え方は、「移動円滑化の促進に関する基本方針」において定められており、概ねの内容は以下のとおりです。

① 重点整備地区の要件

- ・ 特定旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設の所在地を含む地区であること。
- ・ 特定旅客施設、一般交通用施設及び公共用施設について移動円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。
- ・ 当該地区において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、総合的な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であること。

② 重点整備地区の範囲

- ・ 特定旅客施設から徒歩圏（おおむね500m～1km）内の範囲。

③ 重点整備地区の境界

- ・ 行政区域内の町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、明確に表示して定める。

この基本的な考え方にに基づき、本構想では、特定旅客施設に位置づけた柏原駅と河内国分駅と高井田駅を中心として、「柏原駅周辺地区」と河内国分駅と高井田駅を一体的に包含する「河内国分駅周辺地区」の2地区を、それぞれ重点整備地区として設定します。

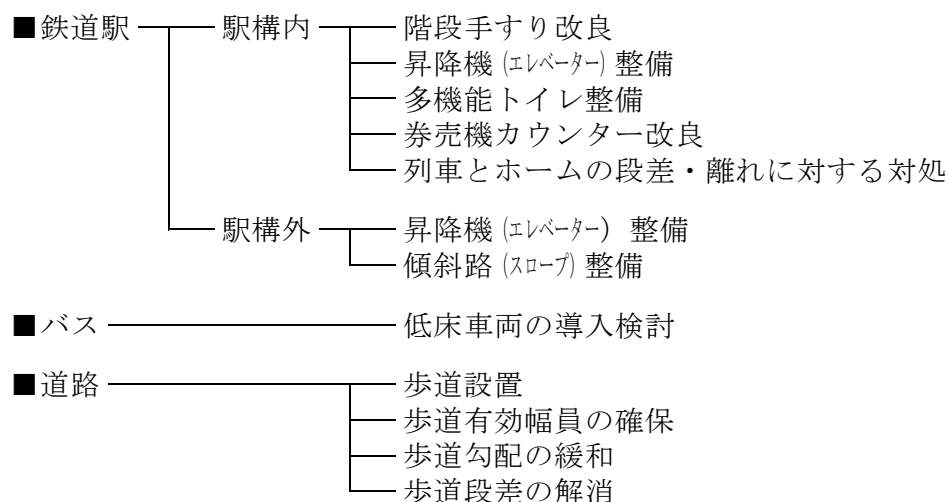
※ それぞれの区域は、「柏原駅周辺地区編」「河内国分駅周辺地区編」を参照ください。

6. 柏原市交通バリアフリー基本構想

(1) 物のバリアフリー基本構想

《整備メニュー》

重点整備地区として抽出した河内国分駅周辺地区、柏原駅周辺地区において、タウンウォッチング等で寄せられた問題点や改善要望点を基に抽出した主な整備対象メニューを以下に整理します。



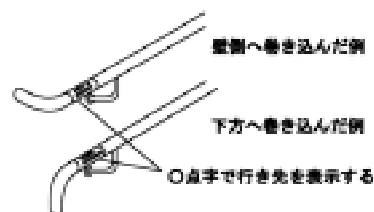
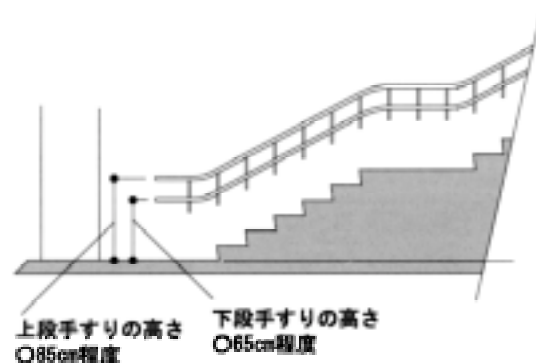
《整備イメージ》

■鉄道駅（駅構内）■

【階段手すりの改良】

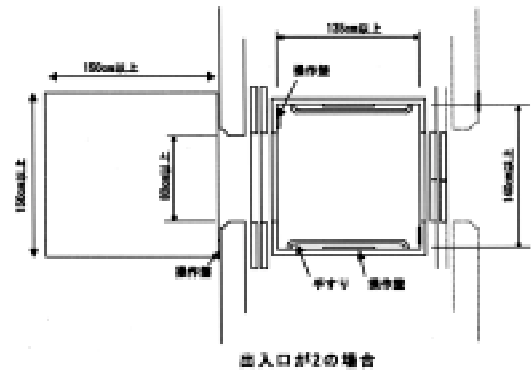
階段手すりは、障害者、高齢者等の動作の補助や誘導、安全確保のために必要であり、その使用目的、使用場所及び必要性にあわせて形状や寸法を選択するように配慮します。また、設置にあたっては危険な突起物とならないように配慮します。

また、手すり端部には、点字で行き先を表示するよう配慮します。



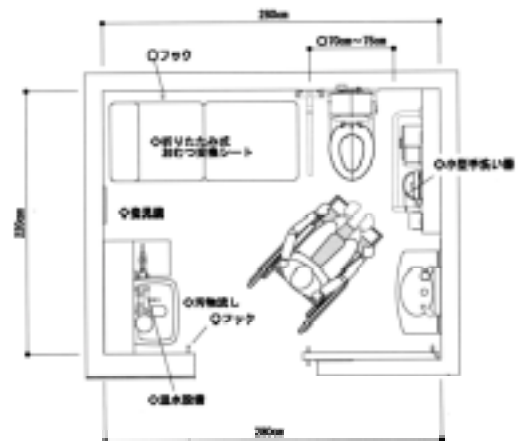
【昇降機（エレベーター）整備】

昇降機（エレベーター）は、車いす使用者の単独での利用をはじめ、全ての利用者が効果的な垂直移動を行えるように、主動線上から認識しやすい位置に配置し、自然に利用できるように配慮します。また、エレベーターの前にはスペースを確保し一般旅客と動線が交錯しないよう配慮します。



【多機能トイレ整備】

トイレは、全ての利用者がアクセスしやすい場所に設置し、段差の解消や電動式扉の設置等車いす使用者が円滑に利用できるように配慮します。また、オストメイト（人工肛門、人口膀胱造設者）に配慮したトイレの設置に取り組みます。



【券売機カウンター改良】

券売機は、高齢者や車いす使用者が利用しやすいように、金銭投入口の高さに配慮します。また、車いす使用者が容易に券売機に接近できるように蹴込みを設けるよう配慮します。



③新しいユーザーが簡単に検索しやすいよう
カテゴリー下部に羅列のみを設ける

【列車とホームの段差・離れに対する対処】

プラットフォームと列車との隙間・段差を解消し、車いす使用者が円滑に乗降できるように、駅員の教育指導のもと、渡り板の設置により対処します。



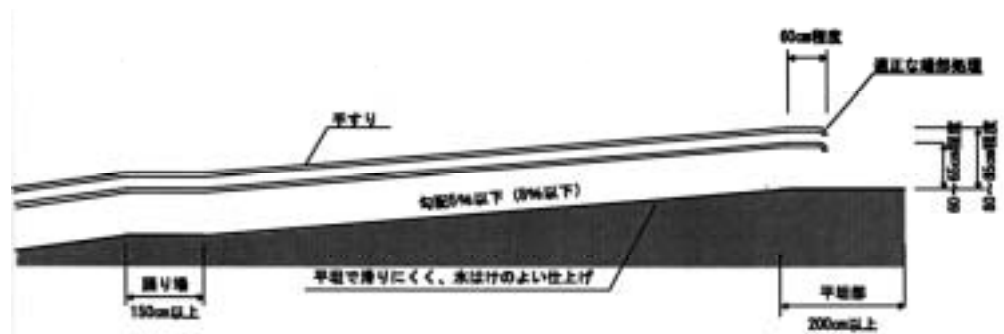
■鉄道駅（駅構外）■

【昇降機（エレベーター）整備】

高齢者、身体障害者等が立体横断施設を円滑に移動できるように、エレベーターの設置に取り組みます。また、設置にあたっては、乗降口にひさし等を設けて雨天時の利用に配慮したものとします。

【傾斜路（スロープ）整備】

車いす使用者が単独で移動できるように、段差を解消するスロープの設置に配慮します。設置にあたっては、一般の利用者も通過しやすい動線上に配置するとともに、幅・勾配等は可能な限り余裕のあるものを設置するように取り組みます。



■バス■

【低床車両の導入検討】

高齢者や障害者等の乗降時の物理的バリアの排除のために、低床車両の導入に配慮します。

■道路■

【歩道設置・有効幅員の確保・勾配の緩和・段差の解消】

高齢者、車いす使用者などが安全かつ円滑に移動できるように、ゆとりある歩道幅員や段差、傾斜、勾配等に配慮した整備に取り組み、より安全な歩行空間の確保に配慮します。

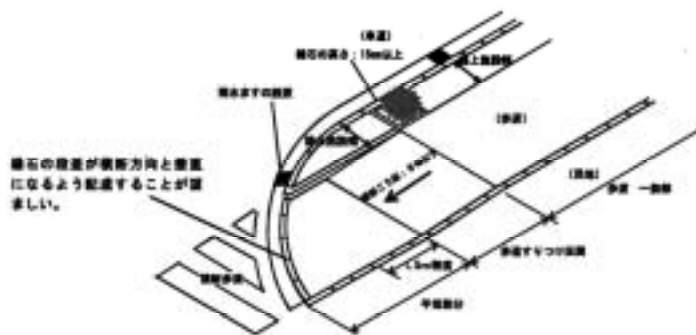


図 横断歩道横断部等における横道（横断帯等がある場合）



図 横断歩道接続部等における構造（交差点に横断歩道がある場合）

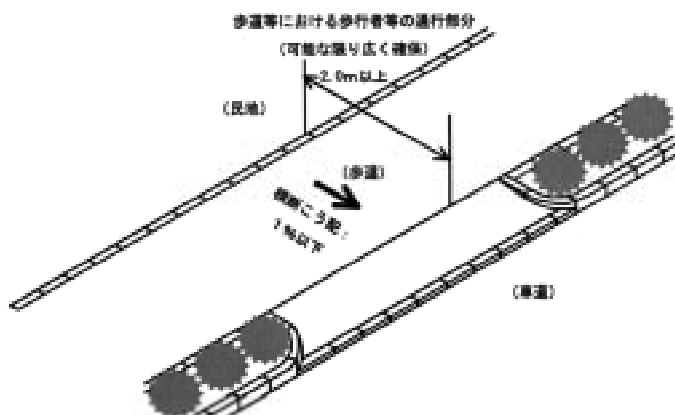
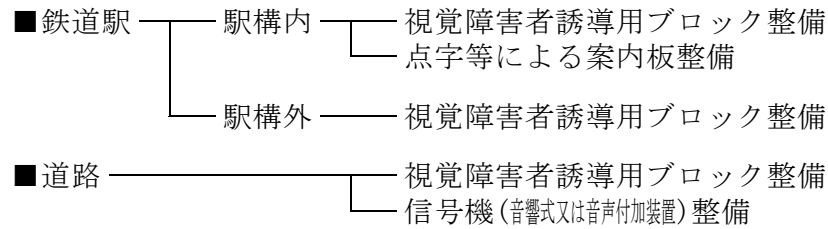


図 植樹帯等の幅員内ですりつけを行う構造（マウントアップ構造の場合）

(2) 情報のバリアフリー基本構想

《整備メニュー》

物のバリアフリーと同様に、タウンウォッチング等で寄せられた問題点や改善要望点を基に抽出した主な整備対象メニューを以下に整理します。



《整備イメージ》

【点字等による案内板整備】

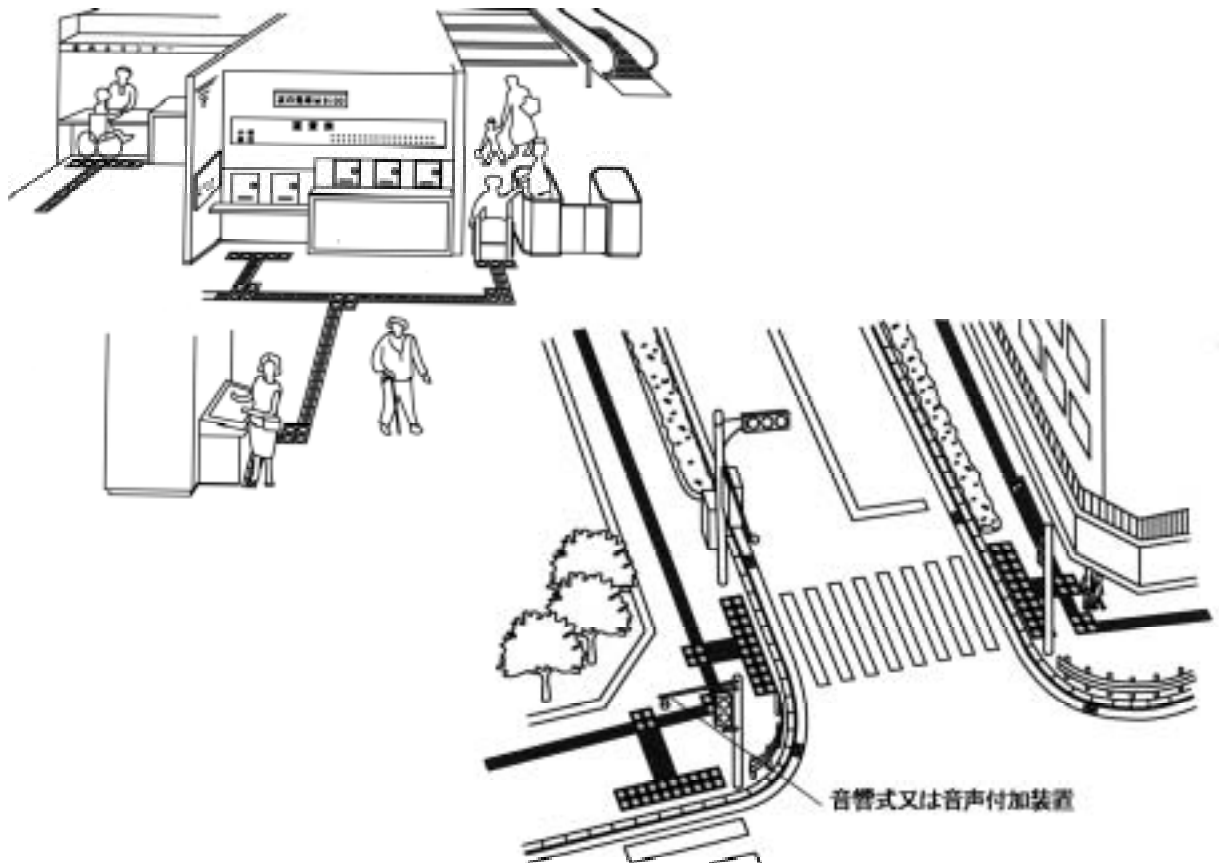
鉄道駅には、視覚障害者に駅構内の諸施設の配置が判断できるよう点字等による案内板（触知図）を整備する。

【視覚障害者誘導用ブロック整備】

鉄道駅をはじめ、特定経路には、適正な位置に視覚障害者誘導用ブロックを設置します。

【信号機（音響式又は音声付加装置）整備】

交通弱者が安全・安心に通行できるように、音響式又は音声付加装置付きの信号機の設置を図ります。



(3) 心のバリアフリー基本構想

心のバリアフリーに関して、タウンウォッチング等で寄せられた要望点として、鉄道駅やバスでの駅員、乗務員の方々のバリアフリーに関する教育訓練を望む声があり、この協力依頼を積極的に推進します。

一方で、柏原市が目指す「人にやさしいまちづくり」とは、高齢者や障害者を含めた誰もが等しく、住み慣れた地域社会の一員として、その能力を十分に発揮しながら、希望する日常生活や社会参加を行うことができるまちです。

そのためには、鉄道や道路などの物的環境のバリアフリー（物のバリアフリー）にとどまることなく、心のバリアも除き、あらゆる人が助け合い、理解しあう社会的環境のバリアフリーを推進する必要があります。

その必要性としては、施設や設備などの物のバリアフリー化が進んでも、利用者のモラルや使い方によっては、以下に示すような内容から整備されたバリアフリー施設が活かされない場合があるからです。



(歩道空間に自転車やバイクの放置がある。)



(道路にはみだして商品が陳列されている。)

このような状況では、車椅子利用者や視覚障害者などは、物のバリアフリー化が進んでも通行することはできません。

このためには、「放置自転車」や「道路へのはみ出し陳列」の取り締まりを強化すれば、解決することかもしれませんが、一方では、車椅子利用者が前方に障害物があり困っている時、「何に困っているか」「どう援助すればよいか」をまわりの人が理解できれば、声をかけ助けることができます。

心のバリアフリーとは、このことであり、これを充実するためには、市民一人ひとりの自覚が必要です。

そこで、物のバリアフリーによって整備された施設が、その機能を発揮するために行政と市民が行わなければならない内容として以下のものがあります。

① 福祉教育の推進

- ・市内に立地する大阪教育大学との連携のもとで、子供からお年寄りまで、地域住民一人ひとりが交通バリアフリー化の必要性を共通認識として持てるように心豊かな教育の展開を図っていきます。
- ・このため、子どもだけではなく、すべての人を対象とした教育本として、ノーマライゼーションの精神から交通バリアフリーをやさしく解りやすい文章で紹介した小冊子を作成し、これを活用しながら福祉的分野の総合学習の推進を図っていきます。
- ・多様な機会を通じて福祉に対する理解を深めるために、講演会など地域住民の自発的な福祉教育活動を行います。

② 交流機会の創出

- ・市民に福祉への関心と参加を促すため、健常者と当事者が一体となって「ふれあい広場」などのイベントの開催や地域福祉センターの活用による交流活動を促進します。

③ 福祉情報の提供

- ・社会福祉協議会やボランティア団体との連携により、広報やホームページを活用した福祉情報の提供システムを構築します。

④ 福祉活動の啓発

- ・柏原市道路交通課と警察署あるいは道路管理者が主体となり、地域住民も参加する中で、歩行空間を占拠する「放置自転車」や「商品のはみ出し陳列」に対する一掃キャンペーン活動を行うことにより、市民モラルの向上に向けた意識啓発を行います。

7. 今後の取り組み

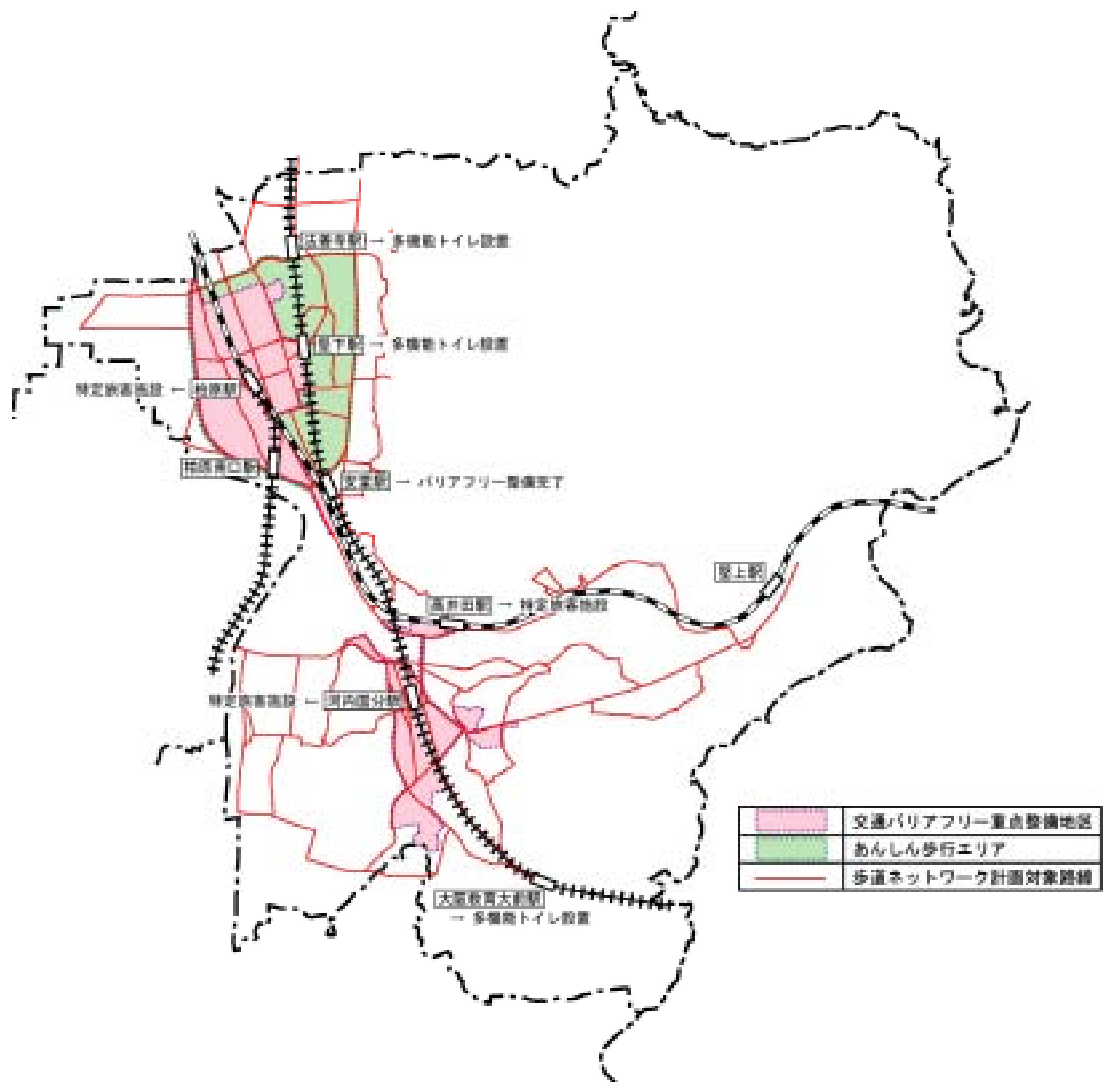
(1) 市域全体のバリアフリー化に向けて

交通バリアフリー法に基づく基本構想は、特定旅客施設を中心とした徒歩圏域に設定する重点整備地区を対象とするものですが、これから外れる地区におけるバリアフリー化の必要性を否定するものではありません。

柏原市では、河内国分駅、高井田駅、柏原駅の3駅を特定旅客施設に位置づけましたが、それ以外の駅施設についても、大阪教育大前駅、堅下駅、法善寺駅にオストメイト対応の多機能トイレを設置するなど、利用者ニーズに応じて、交通事業者との協力を得ながら、個別にバリアフリー化に向けた対応を推進します。

また、重点整備地区としては、河内国分駅周辺地区と柏原駅周辺地区の2地区を設定しましたが、これ以外の地区についても、身体障害者や高齢者等の利用が多い施設とその周辺の移動経路のバリアフリー化は不可欠です。

したがって、これら重点整備地区から外れる地区についても、今後、当事者ニーズを踏まえたバリアフリー化の推進に努めるとともに、現在検討中の「あんしん歩行エリア」や平成10年度に策定された「歩道ネットワーク計画」に基づいて、全市的なバリアフリー化に向けた取り組みを展開していきます。



(2) 持続的改善に向けた取り組みについて

交通バリアフリーに対する取り組みは、基本構想を作成し、これに基づくバリアフリー化に向けた整備を着々と進めることで完結するものではなく、整備が完了した後も、身体障害者等に対して施設利用を踏まえた意見をお聞きし、今後の事業展開に反映させていく持続的な改善努力が重要です。

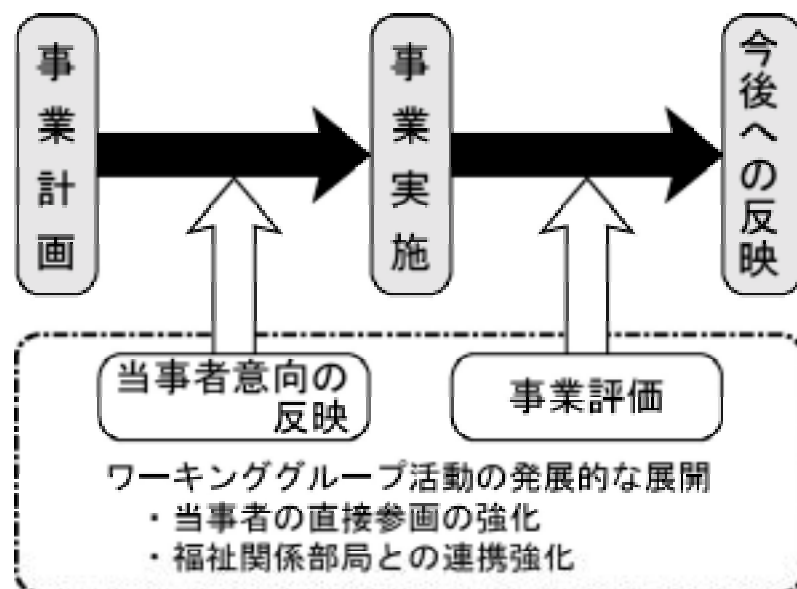
また、事業実施前の計画段階でも、できるだけ身体障害者をはじめとする当事者の意見を事業内容に反映させることが求められています。

このため、交通バリアフリー基本構想の策定にあたって組織されたワーキンググループ活動を発展的に展開することによって、事業計画段階での当事者意向の反映や事業完了後の評価に向けた仕組みを構築します。

具体的には、これまでの取り組み形態の反省を踏まえて、車いす利用者などの当事者の直接参画の強化、福祉関係部局との連携強化を図るなど、ワーキンググループの改編によって市民が主体的に活動する新たな組織を結成します。

このような組織体制のもとで、定期的な会合の開催を通じ、ソフト施策の充実やまちづくりと融合したユニバーサルデザインの追求を含めて持続的な改善に努めながら、志の高いバリアフリー環境の実現に取り組んでいきます。

特に、エレベーター設置等の一連のバリアフリー化整備が実施された河内国分駅や多機能トイレが設置された法善寺駅、堅下駅、大阪教育大前駅については、利用者に使い勝手に関する意見をお聞きし、アフターフォローに努めていきます。



（３）バリアフリー意識啓発に向けた取り組みについて

交通バリアフリーの実現に向けては、駅舎や道路などの公共交通施設を物理的に整備したとしても、移動経路上の違法駐車や放置自転車、看板、商品の陳列などがあればその整備効果は十分に発揮されず、市民のモラル意識の向上が重要です。

このため、警察や道路管理者などが一体となり、違法駐車や放置自転車等の防止に向けた取り組みについて、市民の理解と協力を得ながら、今後とも積極的に展開していきます。

また、大阪教育大学との連携によって、子どもを含むすべての人を対象にバリアフリーを通じて共存、共生社会について考えるきっかけを与える小冊子を作成し、教育現場等での活用を通じて市民のバリアフリー意識啓発に取り組んでいきます。

（４）バリアフリー情報の提供に向けた取り組みについて

柏原市では、車いす利用者をはじめとする障害をお持ちの方が町へ外出される際の手だてとして、関西福祉科学大学の学生ボランティアサークル「マナ」を中心とした方々の協力により、手作りで「あおぞらマップ柏原」を製作しています。

今後は、このバリアフリーマップに交通バリアフリーに関する情報を付加するなどして内容の充実を図り、障害をお持ちの方々によりきめ細かなバリアフリー情報の提供に努めていきます。

（５）福祉・保健部局との連携による総合的な取り組みについて

交通バリアフリー基本構想の実践によって、特定旅客施設を中心とする徒歩圏域内のバリアフリー化が概ね達成されることとなりますが、徒歩圏域外に居住する身体障害者等の移動手段の確保が今後の課題として残されています。この課題に対する解決策としては、リフト等の専用設備を有する車両を用いて自宅と目的地間を送迎するサービス（スペシャルトランスポートサービス）の導入が考えられ、今後、福祉部局との連携による調査、検討を行っていきます。

また、現在策定中の地域福祉計画との調整を図りながら、交通バリアフリーの実現を強力に後押しするとともに、保健部局とも連携することによって、歩くことによる健康づくりの意義を再認識するなど、総合的な取り組みを展開していきます。

（６）TDM施策との連携に向けた取り組みについて

歩くことは健康的な日常生活を送る上での基本的となる行動ですが、柏原市内の道路交通事情は、奈良方面と大阪方面を行き来する交通が市内中心部で合流し、慢性的な交通混雑が発生しているなど、歩行者にとっても安心して通行できる環境ではありません。

そこで、現在、河内国分駅の急行停車化を契機として、自家用車から公共交通機関への転換を大阪府～奈良県の府県境を越えて広くPRするTDM施策を検討中であり、関係機関との協議調整を踏まえて、交通バリアフリーに向けた各種取り組みと合わせて今後積極的な展開を図っていきます。

(7) 建築物等のバリアフリー化に向けた取り組みについて

交通バリアフリーは、主として旅客施設及びこれを中心とする徒歩圏域の移動経路のバリアフリー化を目指すものですが、移動経路がバリアフリー化されたとしても、沿道等に立地する建築物自体がバリアフリー化されていなければ、施設の利用ができません。

大阪府では「大阪府福祉のまちづくり条例」が平成15年4月1日より改正施行されますが、これに基づいて、建築物等に対するバリアフリー化についても、官民協力のもとで、今後積極的に指導、推進していきます。

(8) バリアフリー化の問題点解決に向けた取り組みについて

タウンウォッチング等を実施した結果として、車いす利用者や視覚障害者の方々からプラットフォームと電車の段差や離れ、プラットフォーム自体の狭さなどに対する改善要望が寄せられています。

このように、技術的、費用的な課題が多く、個々の自治体や事業者単位ではなかなか解決が難しい問題については、今後、国などに対して、問題点解決に向けた調査、研究の推進を働きかけていきます。

第 2 編

河内国分駅周辺地区基本構想

1. 河内国分駅周辺地区の概要

(1) 地域特性

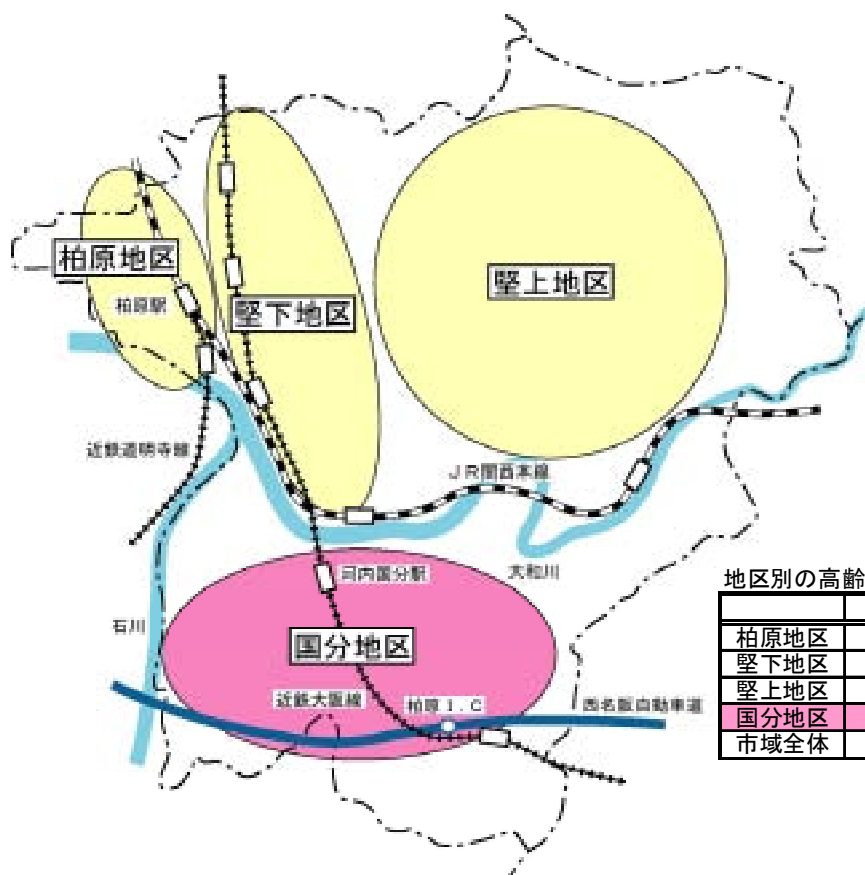
本地区は柏原市の大和川を介した南部に位置し、近鉄河内国分駅を中心として商業・業務機能が集積された市街地を形成しており、北部の柏原地区とともに柏原市の二つの大きな都市核の一翼を担っています。

近鉄河内国分駅周辺の商業・業務地を取り囲むように住宅地が広がっており、駅東側に展開する古くからの市街地と駅西及び地区南部の丘陵地上に開発された新興住宅地からなっています。

近鉄大阪線が地区の中心部を南北に通過している他、大和川の対岸にはＪＲ関西本線（大和路線）が東西に通過し、それぞれ地域住民の重要な公共交通機関として利用されています。

また、本地区は、大阪方面と奈良方面とを連絡する国道25号と国道165号が結節する交通の要衝地となっていますが、交通量に対して道路基盤整備が遅れており、歩道が乏しくネットワーク化されていない中で、朝夕の通勤ピーク時を中心とした激しい交通渋滞問題を抱えています。

一方、国分地区の高齢化率は12.7%となっており、比較的新しい住宅地が多いこともあって柏原市全体の14.8%に比べてやや低い状況にあります。



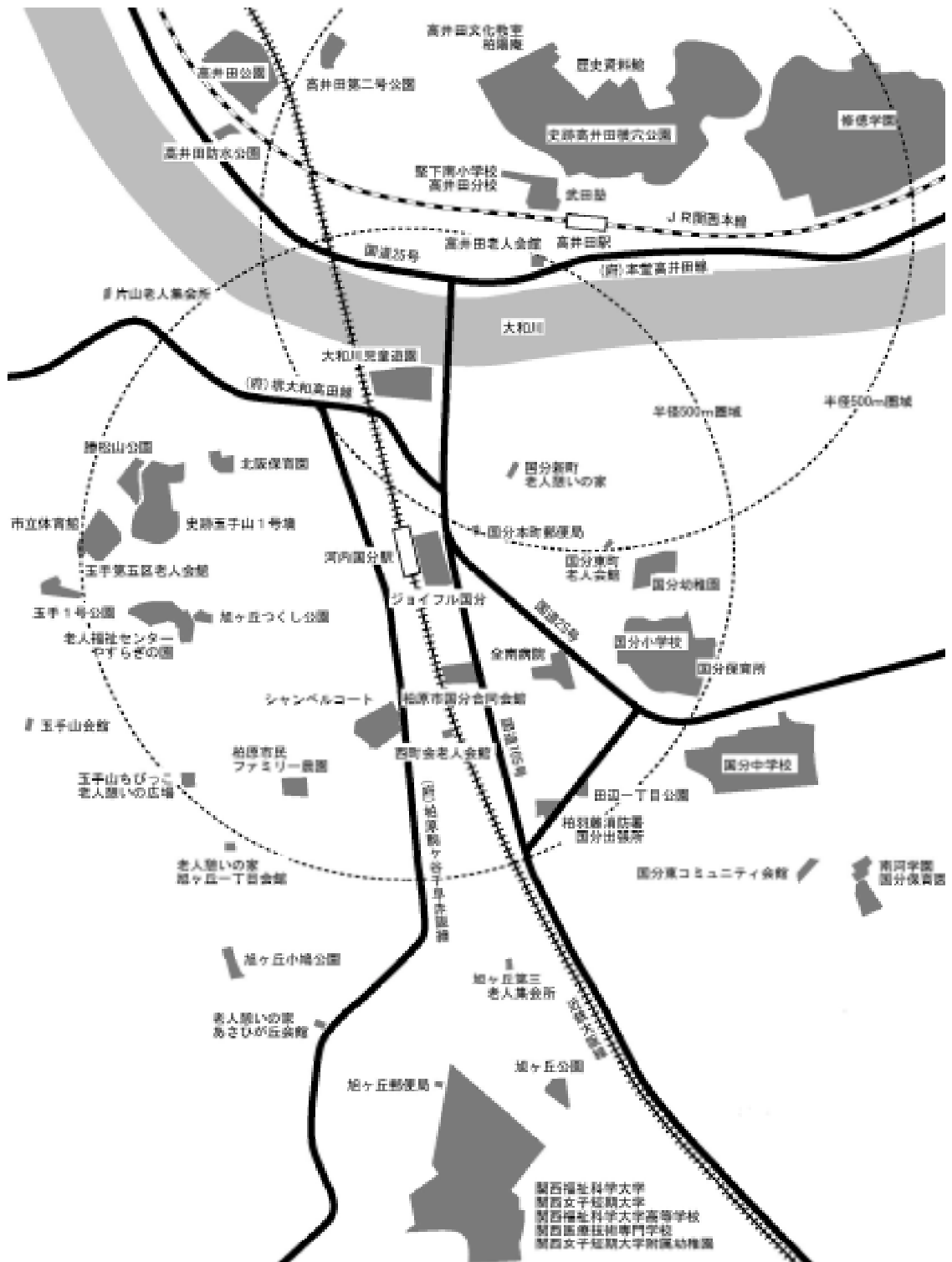
地区別の高齢化状況（平成14年3月末）

	人口	65歳以上	高齢化率
柏原地区	16,065	3,000	18.7%
堅下地区	27,228	3,780	13.9%
堅上地区	1,824	562	30.8%
国分地区	33,025	4,208	12.7%
市域全体	78,142	11,551	14.8%

（２）主な施設の分布状況

本地区内における主な施設の分布状況としては、河内国分駅の近辺に大規模商業施設（「ジョイフル国分」「シャンベルコート」）が立地し、地域住民の日常的な買い物の場となっている他、駅東側には地区の行政施設として「柏原市国分合同会館」が、地域の医療施設として「全南病院」が立地しています。

また「国分小学校」「国分中学校」「関西福祉科学大学」「関西女子短期大学」などの学校教育施設も付近に多数立地しており、地域内外からの学生等の歩行が数多く見受けられます。



2. 河内国分駅及び高井田駅の概要

(1) 施設特性

《河内国分駅》

河内国分駅は、上本町方面と榛原・名張方面とを連絡する近鉄大阪線の柏原市内における主要な停車駅であり、1日の乗降人員は平成13年度の調査結果で18,386人と交通バリアフリー法に定める特定旅客施設としての要件（5,000人以上）を満たしています。

現在は、普通電車及び準急電車のための停車駅ですが、平成15年3月より急行電車が停車することが決まっています。平日の運行本数は上本町方面が143本（うち準急61本）、榛原・名張方面が72本（うち準急62本）で、上本町方面の普通電車の大部分は当駅を起終点としています。

《高井田駅》

高井田駅は、難波方面と王寺・奈良方面とを連絡するJR関西本線（大和路線）の柏原市内における停車駅の一つであり、1日の乗降客数は平成13年度の調査結果で8,418人と交通バリアフリー法に定める特定旅客施設としての要件を満たしています。

普通電車のための停車駅ですが、平日の運行本数は難波方面が105本、王寺・奈良方面が106本で、周辺部での宅地化の進展に伴って利用者は年々増加の一途をたどっています。



(2) バリアフリー状況

《河内国分駅》

2面4線のプラットホーム形態の橋上駅で、駅の東西から自由通路を介して利用可能となっていますが、道路⇄改札、改札⇄ホームともにエレベーターが設置されておらず、駅構内のトイレも身体障害者対応となっていないことから身体障害者や高齢者等の利用に際して不都合をきたしています。

このような背景を踏まえて、現在、駅構内及び構外においてエレベーターと多機能トイレの設置工事を進めているところであり、柏原市内においては最優先的に特定旅客施設としてのバリアフリー化に取り組むものとします。

(※ 構内エレベーター及び多機能トイレは平成14年12月に完成)

《高井田駅》

2面2線のプラットホーム形態の橋上駅ですが、道路⇄改札、改札⇄ホームともにエレベーター等が設置されていないことから身体障害者や高齢者等の利用に際して不都合をきたしており、特定旅客施設としてのバリアフリー化に今後取り組んでいく必要があります。

《柏原市内 鉄道駅のバリアフリー状況》

※大阪府建築指導課HPより引用

	JR関西本線			近鉄大阪線					近鉄 道明寺線 柏原南口
	柏原	高井田	河内堅上	法善寺	堅下	安堂	河内国分	大阪 教育大前	
平面駅	○		○						
スロープ		○	○	○	○	—	○	○	
エレベーター	道路→改札			—	—	○	★	—	
	改札→ホーム			—	—	○		—	
エスカレーター (◎：車いす対応)	道路→改札			—	—	○	○	○	
	改札→ホーム			—	—	○	○	○	
階段昇降機				—	—	—		—	
車いす用トイレ		○				○		○	
ベビーベッド等						○	○		
車いす対応自動改札						○	○	○	
車いす用渡し板	○	○	○	○	○	○	○	○	
点字券売機	○	○	○	○	○	○	○	○	○
階段手すり・段鼻	○	○	○	○	○	○	○	○	—
誘導・警告ブロック	○	○	○	○	○	○	○	○	○
点字案内板・触知図									
誘導鈴・チャイム									
ホーム列車案内装置	○	○	○	○	○	○	○	○	
公衆ファックス							○		
車いす対応公衆電話									
道路から各ホームまでの 車いすでの経路				○	○	○		○	
大阪府福祉のまちづくり条例 適合証交付施設						○			

—：設置不要，★：民間施設利用

3. 当事者意向の把握

本構想では、当事者意向を的確に把握し、ガイドラインに沿ってできるだけ計画に反映させることを重要視するものとします。

そこで、近鉄河内国分駅及びＪＲ高井田駅の各駅舎内部ならびに周辺の主な移動経路について、身体障害者等の方々とともにタウンウォッチングを実施し、当事者の立場から移動制約箇所や改善要望等について指摘を受けました。

【実施日】 平成14年 3月18日（月） 13:00～15:00 天候：曇り一時雨

【参加者】	合計 56名	身体障害者（介助者等を含む）	12名
		福祉・ボランティア関係者	10名
		鉄道事業者	3名
		道路管理者（国及び府）	9名
		公安関係者	2名
		その他事務局など	20名

【ルート】 近鉄河内国分駅の構内を点検後、駅東側と駅西側の二手に分かれてＪＲ高井田駅を目指し、高井田駅前で再び合流して駅構内を点検するルートを設定しました。

【結 果】 タウンウォッチングの実施結果として、現場でのヒアリング記述や後日の郵送返答によって多数の指摘・改善要望が寄せられました。

駅構内については垂直移動手段の改善や案内設備の充実を求める意見が多く、道路空間については安心して通行できる歩道の確保や通行の支障となっている障害物の撤去要望の他、違法駐輪等の市民モラルを問う意見などもありました。

この結果は、柏原市の広報誌（柏原市役所ホームページにも掲載）を通じて一般市民に紹介しました。

このほか、身体障害者や福祉・ボランティア関係者等を交えてワーキング組織を立ち上げ、これまでに８回にわたって会合を開き、バリアフリー先進地の視察を行ったり、バリアフリーに対する取り組み内容について意見を交わしながら当事者意向の把握、反映に努めました。

河内国分駅周辺タウンウォッチング (H14.3.18) 実施結果

S = 1 : 5,000



E. 国道25号 近鉄ガード下付近
歩道が確保されていない。

F. 国道25号 国豊橋詰交差点
信号機が高齢者や身障者対応となっていない。
視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。



H. 府道堺大和高田線
歩道幅員が狭い上に途中で寸断されている。
歩道上の電柱が通行の障害となっている。



I. 府道柏原駒ヶ谷千早赤阪線
車止めや標識類が歩道の有効幅員を狭めている。
視覚障害者誘導用ブロックが適正に配置されていない。
部分的に歩道に段差がある。



C. 河内国分駅 西口
歩行動線上に横断歩道が設置されておらず、交差点の乱横断が多い。
構外にも身障者対応トイレを設置してほしい。
視覚障害者誘導用ブロックの損傷が進んでいる上に、途中で寸断されている。

J R 関西本線

高井田駅

国道25号

府道本堂高井田線



J. 府道本堂高井田線
片側だけの狭小幅員歩道であり、危険である。
河川側にも歩道を整備してほしい。

D. 高井田駅
車椅子専用口のインターホンの存在がわかりにくい。
電車の発着情報案内を充実してほしい。
照明が暗い。
列車とホームの段差や離れが大きい。
駅前広場が車優先の形態となっている。
広場内に放置自転車が多い。



K. その他
街路樹の高さを低く抑えてほしい。

G. 国道25号
歩道橋の階段によって歩道幅員が狭められている。
視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。



B. 河内国分駅 東口
国道25号の横断が困難である。
(歩道橋のスロープがきつく、国道横断困難。
エレベーターを設置してほしい。)
路上放置自転車が通行の支障となる。



A. 河内国分駅
垂直移動が困難である。
駅舎施設が利用しにくい。(券売機、料金表示、待合室等)
電車の発着情報案内を充実してほしい。
照明が暗い。
エスカレーターや階段の利用が危険である。
列車とホームの段差や離れが大きい。
構内トイレは温水洗浄式としてほしい。



凡 例	
	国 道
	府 道
	主な市道

4 . 重点整備地区及び特定経路

(1) 重点整備地区設定の考え方

近鉄河内国分駅及びＪＲ高井田駅の２駅を特定旅客施設と位置づけ、両駅を中心とした概ね500mの徒歩圏域を想定し、主要施設の分布状況や人通りの多い移動経路の包含を念頭に約49haの重点整備地区を設定しました。

なお、区域境界は道路、河川、鉄道等を基本としました。

(2) 特定経路等設定の考え方

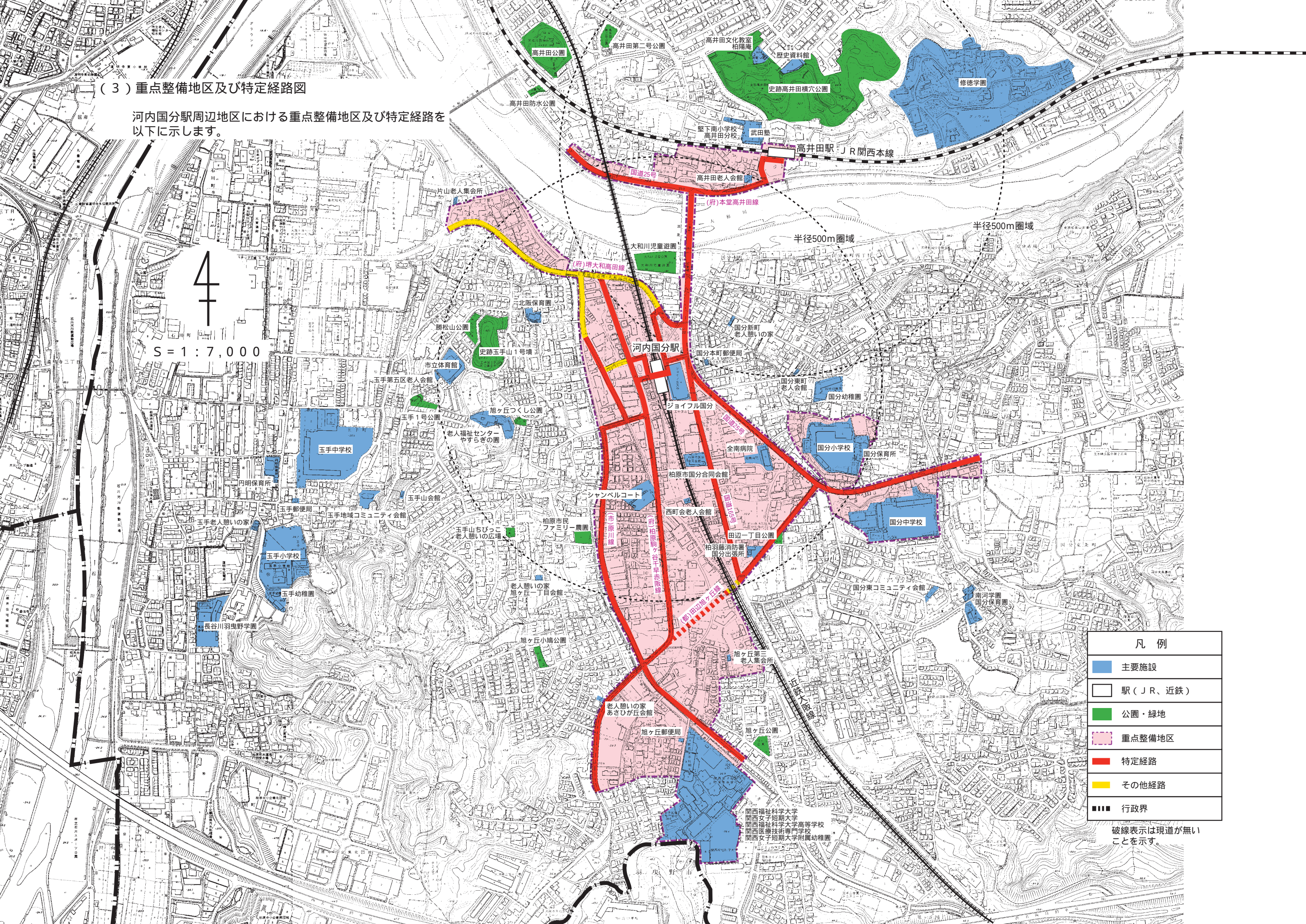
重点整備地区内における特定経路については、特定旅客施設（近鉄河内国分駅・ＪＲ高井田駅）と重点整備地区内の各種施設間相互の連絡性を強化すべき経路とすることを念頭に、特定旅客施設を核として日常的に歩行者の通行が多い経路を中心にネットワーク化が図られるように当事者の意向を踏まえて選定しました。

なお、移動経路としては重要な区間でありながらも、特定経路としての整備水準を満たすことが困難な区間については、その他経路として位置づけ、特定経路に準じた扱いでバリアフリー化に取り組んでいきます。

特定経路			
路 線 名	区 間	延 長	管理者
国道 2 5 号	近鉄大阪線ガード下付近～国豊橋北詰	約 300 m	国土交通省
"	国豊橋北詰～河内国分駅前	約 400 m	"
"	河内国分駅前～国分本町七丁目交差点	約 800 m	"
国道 1 6 5 号	河内国分駅前～田辺交差点	約 500 m	"
小計（国道）		約 2,000 m	"
府道 堺大和高田線	河内国分駅前	約 50 m	大阪府
府道 柏原駒ヶ谷千早赤阪線	国分西一丁目地内	約 300 m	"
"	国分西二丁目地内	約 600 m	"
"	旭ヶ丘三丁目地内	約 300 m	"
府道 本堂高井田線	国豊橋北詰～高井田駅前	約 200 m	"
小計（府道）		約 1,450 m	"
市道 田辺旭ヶ丘線	国分小学校西交差点～田辺交差点	約 300 m	柏原市
"	旭ヶ丘三丁目地内	約 200 m	"
市道 国分道明寺線	国分西二丁目～玉手山橋	約 100 m	"
市道 原川線	玉手山橋～五十村橋	約 550 m	"
"	五十村橋～淑女橋	約 300 m	"
市道 国分西 1 号線	国分西一丁目地内	約 200 m	"
市道 国分西19号線	河内国分駅西口広場	約 100 m	"
市道 本町 2 号線	河内国分駅東口広場	約 150 m	"
市道 高井田19号線	高井田駅前広場	約 100 m	"
小計（市道）		約 2,000 m	"
合計		約 5,450 m	
その他経路			
路 線 名	区 間	延 長	管理者
府道 堺大和高田線	国分西交差点～片山町	約 500 m	大阪府
市道 原川線	原川橋～柏原第二ポンプ場前	約 150 m	柏原市
市道 国分西18号線	国分 2 号踏切	約 50 m	"
柏原第二ポンプ場前通路	柏原第二ポンプ場前	約 50 m	"
合計		約 750 m	

(3) 重点整備地区及び特定経路図

河内国分駅周辺地区における重点整備地区及び特定経路を以下に示します。



(4) 特定経路のバリアフリー状況図

河内国分駅周辺地区における特定経路のバリアフリー状況を以下に示します。

4
+

S = 1 : 7,000

凡 例	
	特定経路（国道）
	〃（府道）
	〃（市道）
	歩道有効幅員2.0m以上
	〃 2.0m未満
	音響式信号機
	その他信号機
	重点整備地区

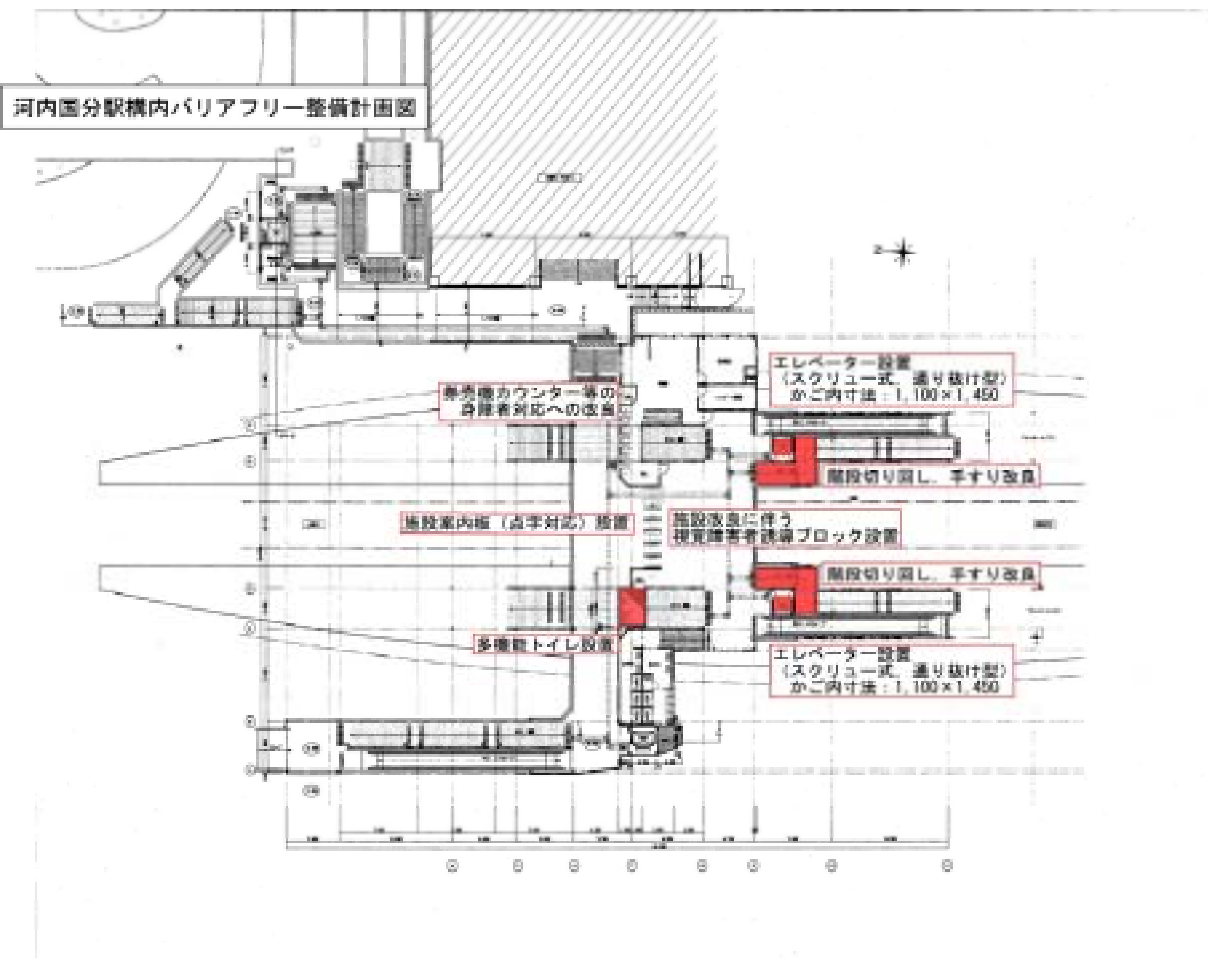
平成15年3月末時点での整備状況を
想定したものである。

5 . 特定事業等に関する事項

(1) 公共交通特定事業

《河内国分駅：近畿日本鉄道（株）》

- ・ 橋上駅舎構内における垂直移動の円滑化を図るために、改札口から上下各ホームに至るエレベーターを1基ずつ、合計2基を設置します。
- ・ なお、エレベーターは車いすの方にも利用しやすいように通り抜け型とします。
(9人乗り , かご内寸法1,100×1,450)
- ・ これに伴って切り回しとなる階段部分については、2段の手すりを設置し、点字表示を行います。
- ・ オストメイト対応の多機能トイレを1基設置します。
- ・ 券売機カウンター等の一部を身体障害者でも使いやすいように改良します。
- ・ 駅構内施設の案内板（点字対応）を設置します。
- ・ 諸施設の改良に伴って、視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置します。
- ・ 駅員等のバリアフリー教育・訓練を継続的に実施します。



《高井田駅：西日本旅客鉄道（株）》

- ・ 橋上駅舎構内における垂直移動の円滑化を図るために、利用者経路のバリアフリー化を検討、実施します。
- ・ 駅員等のバリアフリー教育・訓練を継続的に実施します。

《近鉄バス（株）》

- ・ 今後、市内運行路線の車両更新の時期が来れば、低床車両の導入を検討していきます。
- ・ 乗務員等のバリアフリー教育・訓練を継続的に実施します。

(2) 道路特定事業

- バリアフリー化された歩行空間の確保

交通バリアフリー法の施行にあわせて、重点整備地区内の道路を整備する際に遵守すべき最低限の基準として「重点整備地区における移動円滑化のための道路の構造に関する基準」が定められています。また、平成13年11月には、この基準をより詳細により具体的に定めた「道路の移動円滑化整備ガイドライン(基礎編)」が策定されています。

特定経路を構成する道路については、できる限りこれらの基準に即した整備を進め、歩車道の分離、適正な歩道有効幅員の確保、段差の解消、通行障害物の移設等、バリアフリー化された歩行空間の確保に努めていきます。

- 案内施設の整備

駅前広場や主要な交差点などには、高齢者や身体障害者等に対して移動の方向性を示すための案内標識を設置するとともに、その移動経路には視覚障害者誘導用ブロックを設置し、移動の円滑化向上を図っていきます。

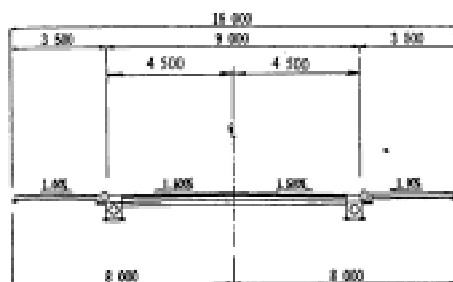
- 自動車交通の排除による歩行空間の確保

歩道の設置や拡幅が困難な場合には、自動車の通行を制限することで、安全で快適な歩行空間を確保することも可能であり、道路状況に応じて沿道住民及び関係機関との協議を進め、誰もが安心して歩けるみちづくりに努めていきます。

《国土交通省関連事業》

国道25号

- ・ 国分本町一丁目交差点～国分本町七丁目交差点間の約 800mの区間について、地元住民及び地権者等との協議を踏まえて、現在 8 mの道路幅員を16～19mに拡幅し、3.5mの歩道を両側に確保します。



- ・ 河内国分駅東口の歩道橋上から国道25号への垂直移動に際し、エレベーター等の設置を検討していきます。
- ・ 近鉄大阪線ガード下付近については、安全な歩行空間の確保を図るため、歩道の整備を検討していきます。

国道165号

- ・ 国分南交差点～田辺交差点間の一部未整備区間について歩道整備を推進していきます。

《大阪府関連事業》

柏原駒ヶ谷千早赤阪線

- ・ 国分西二丁目地内の未整備区間については、接続する都市計画道路田辺旭ヶ丘線の進捗状況にあわせて着工時期を検討していきます。
- ・ 旭ヶ丘三丁目地内については、既存歩道の拡幅整備を図ります。

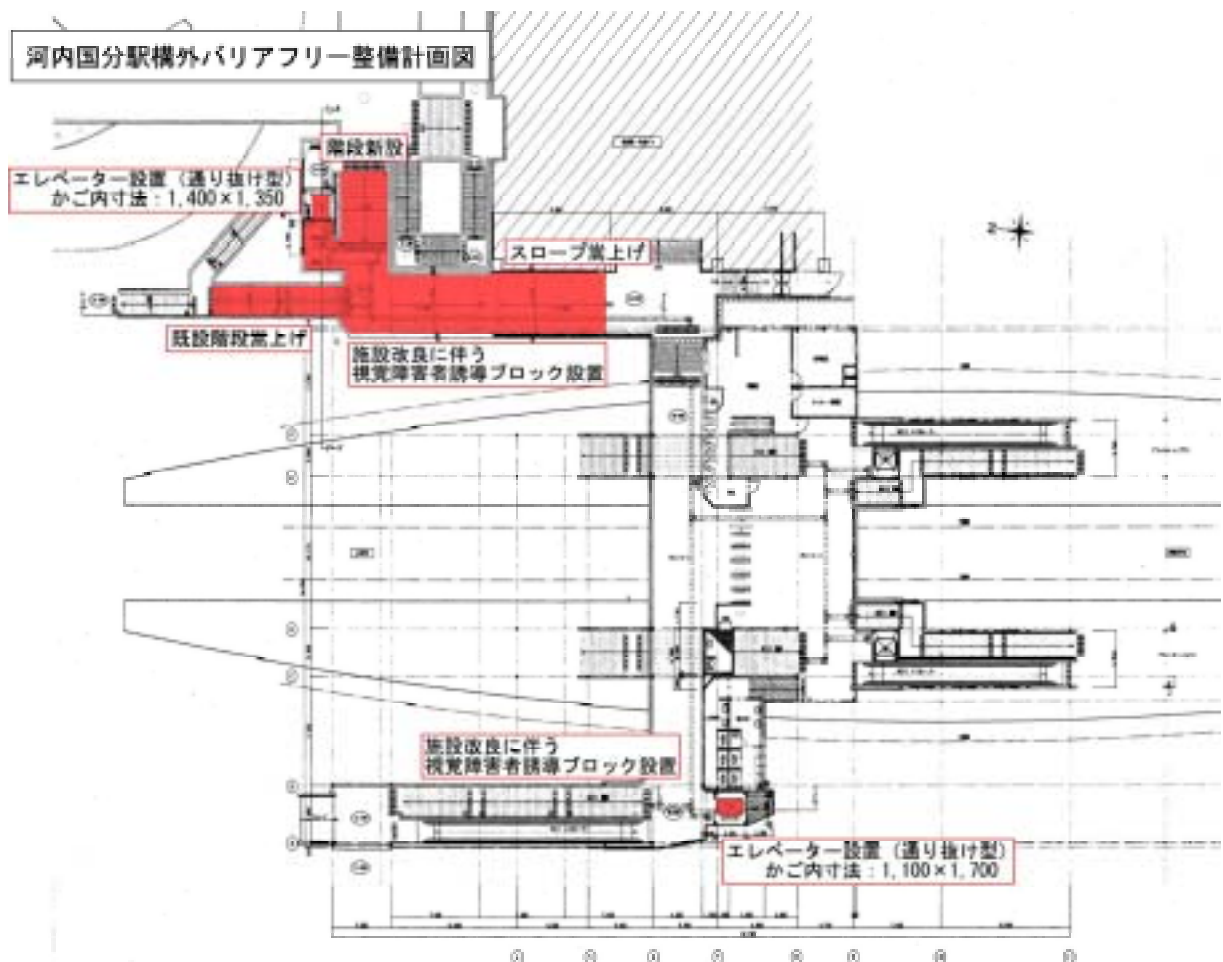
本堂高井田線

- ・ まず、既設道路敷内での歩道整備について検討していきます。

《柏原市関連事業》

河内国分駅構外

- ・ 橋上駅舎構外における垂直移動の円滑化を図るために、駅西側において駅西広場から改札口に至るエレベーターを1基設置します。
(11人乗り, かご内寸法1,100×1,700)
- ・ 駅東側については、既設歩道橋のスロープ勾配を5%に改良するとともに、駅東広場から改札口に至るエレベーターを1基設置します。
(11人乗り, かご内寸法1,400×1,350)
- ・ なお、設置するエレベーターは車いすの方にも利用しやすいように通り抜け型とします。
- ・ 諸施設の改良に伴って、視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置します。



高井田駅構外

- ・駅を利用する歩行者の動線にあわせて歩行経路の改善を検討し、公安委員会（警察）等と協議調整を図りながら、安全で利便性の高い歩行空間の形成に努めていきます。
- ・橋上駅舎構外における垂直移動の円滑化を図るために、利用者経路のバリアフリー化を検討、実施します。

田辺旭ヶ丘線

- ・街路事業によって現在 8 m の道路幅員を 16 ～ 22 m に拡幅し、有効幅員 2 m 以上の歩道を両側に確保します。

国分道明寺線

- ・現在の道路幅員は 6 m 前後ですが、長期的には都市計画で定められた幅員 12 m に拡幅することを念頭に、当面は既存の道路敷内で沿道住民の理解と協力を得ながら 2 m の歩行空間の確保を検討していきます。

国分西 1 号線

- ・道路改良事業によって歩道の連続性確保や段差、勾配の改善を推進します。

（３）交通安全特定事業

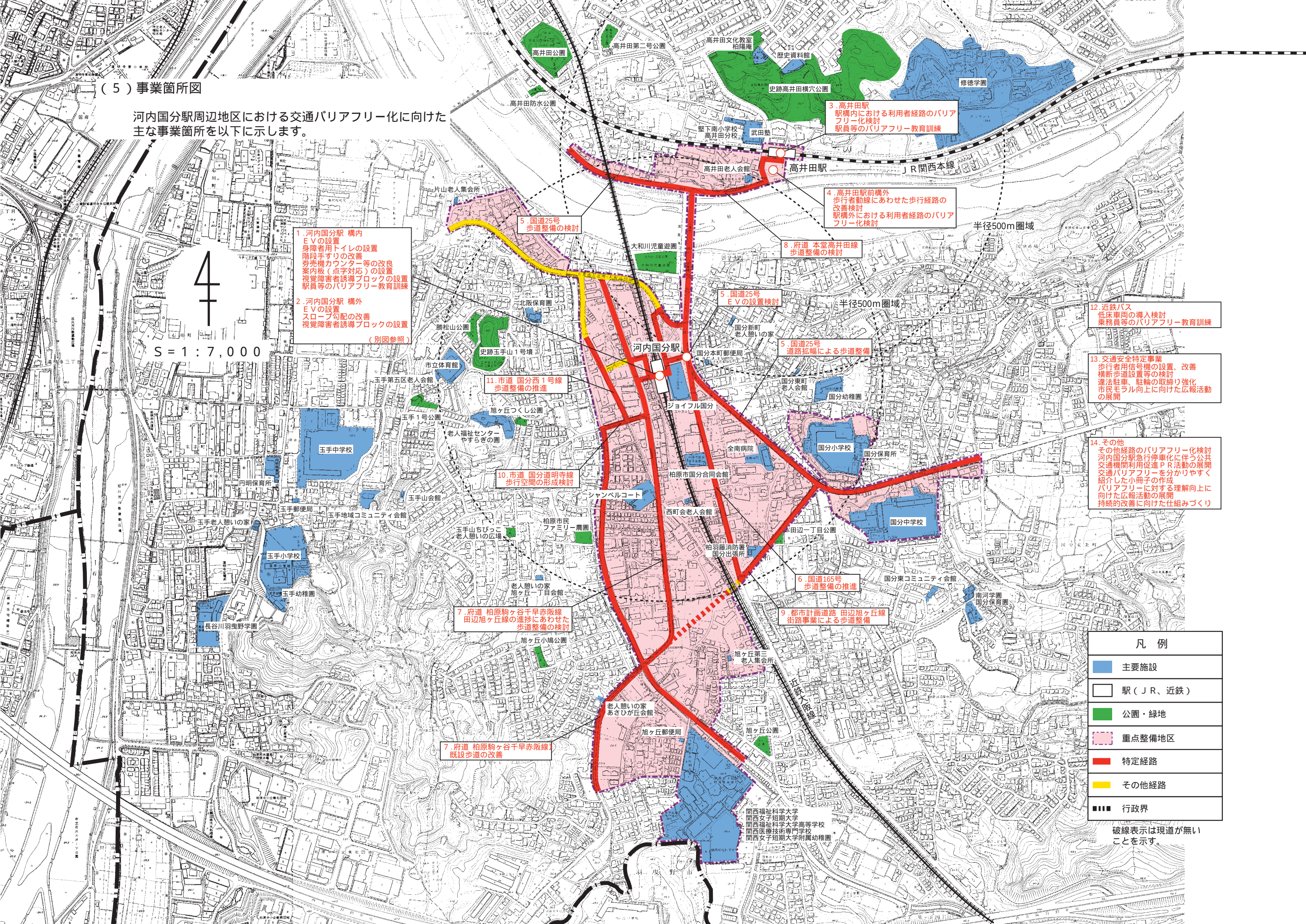
- ・利用者ニーズに応じて、鉄道駅や病院、商業施設など身体障害者や高齢者等の利用が特に多いと考えられる施設の周辺を中心に、音響式信号機や青時間延長機能を有する歩行者用信号機の設置、改善を図っていきます。
- ・歩行者の乱横断が多い箇所については、横断歩道の設置等を検討していきます。
- ・駅周辺を中心として、歩行空間を占拠する違法な駐車、駐輪防止に向けた取締りを強化するとともに、交通安全教室等の広報活動を通じて、道路利用者のモラル向上とバリアフリーに対する理解の推進に努めていきます。

（４）その他

- ・特定経路としての整備水準を満たすことが諸事情によって困難な移動経路については、これに準じた扱いで、可能な限りバリアフリー化に向けた取り組みを検討していきます。
- ・河内国分駅の急行停車化を踏まえて、車両交通からの転換に向けた公共交通機関利用促進の P R 活動を積極的に推進し、地区内を通過する車両交通の総量を抑制することによって、安心して歩ける環境づくりに努めていきます。
- ・大阪教育大学の協力のもとで、ノーマライゼーションの精神から交通バリアフリーをやさしく分かりやすい文章で紹介した小冊子を作成し、これを活用しながら福祉的分野の総合学習の推進を図っていきます。また、一般市民に向けても広報等を通じて、交通バリアフリーに対する理解の向上に努めていきます。
- ・バリアフリーに向けた各種取り組みに対して、事前及び事後に当事者の意見を反映し、持続的な質的向上に努める仕組みづくりを行っていきます。

(5) 事業箇所図

河内国分駅周辺地区における交通バリアフリー化に向けた
主な事業箇所を以下に示します。



河内国分駅 急行停車およびエレベーター設置記念式
(平成15年3月6日)の様子



6. 当事者意向等への対応

タウンウォッチング等において寄せられた問題点や改善要望に対する対応を以下に整理します。

タウンウォッチング 実施結果 対照番号	問題点・改善要望	事業箇所 対照番号	対応事業者	対 応 方 針	その1 法・基準 等による 要請事項
河内国分駅					
A -	垂直移動が困難である。	1 -	近鉄	改札 ホームの移動経路にエレベーターを設置します。	○
		1 -	〃	階段の手すりを改良します。	○
A -	駅舎施設が利用しにくい。	1 -	〃	多機能トイレを設置します。	○
		1 -	〃	券売機カウンター等を改良します。	○
		1 -	〃	案内板（点字対応）を設置します。	○
		1 -	〃	駅舎施設の改良に伴って、視覚障害者誘導ブロックを適切に設置します。	○
A -	電車の発着情報案内を充実してほしい。	-	〃	電車内では新型車両の導入に際してドア上部にLEDで案内表示を行っていますが、コンコース、ホーム上では行先案内表示を設置しており、既存施設の改良計画はありません。	-
A -	照明が暗い。	-	〃	エレベーターの設置による階段移設部については、明るい仕上げとします。	-
A -	エスカレーターや階段の利用が危険である。	-	〃	階段の手すりを改良する一方で、エレベーターを設置します。	○
A -	列車とホームの段差や離れが大きい。	-	〃	技術的な課題があり、現状では渡し板をご利用いただきます。	-
A -	構内トイレは温水洗浄式としてほしい。	-	〃	オストメイト対応器具に温水が出るように検討します。	-
-	駅員等のバリアフリー教育訓練の充実が必要がある。	1 -	〃	駅員等のバリアフリー教育訓練を継続的に実施します。	○
河内国分駅構外					
A -	垂直移動が困難である。	2 -	柏原市	駅前広場 改札の移動経路にエレベーターを設置します。	○
		2 -	〃	スロープの勾配を緩やかに改善します。	○
B -	国道25号の横断が困難である。（歩道橋のスロープがきつく、国道横断困難。エレベーターを設置してほしい。）	5 -	国土交通省	基本構想に基づき整備に努めます。	○
B -	路上の放置自転車が通行の支障となる。	13 -	市・府警	違法駐輪の防止に向けた指導の強化を図ります。	-
		13 -	〃	市民モラル向上に向けた広報活動を展開します。	-
C -	駅西口付近において歩行動線上に横断歩道が設置されておらず、交差点の乱横断が多い。	13 -	大阪府警	信号機設置場所が近接することから、現況を確認します。	-
C -	構外にも身障者対応のトイレを設置してほしい。	-	柏原市	トイレの設置スペースが無いため、現在のところ設置計画はありません。	-
C -	視覚障害者誘導用ブロックの損傷が進んでいる上に、途中で寸断されている。	2 -	〃	視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置します。	○

法・基準等による要請事項について ○：法・基準等に基づく対応が要請される事項 -：法・基準等では特に要請されていない任意対応事項

タスク 実施結果 対照番号	問題点・改善要望	事業箇所 対照番号	対応事業者	対 応 方 針	法・基準 等による 要請事項
高井田駅					
D -	車いす専用口のインターホンの存在がわかりにくい。	-	J R	設置位置や案内表示については、できる限り分かりやすいように検討します。	-
D -	電車の発着情報案内を充実してほしい。	-	"	快速停車駅などでは順次整備を行っていますが、現在のところ高井田駅では整備計画はありません。	-
D -	照明が暗い。	-	"	必要最低限の照度を確保するよう電灯の入り切り調整を行っていますが、照度等の調査を行い、必要があれば対策を検討します。	-
D -	列車とホームの段差や離れが大きい。	3 -	"	駅員等のバリアフリー教育訓練を継続的に実施することによって介助対応を充実し、渡し板等の利用を促進します。	○
-	垂直移動が困難である。	3 -	"	駅構内における利用者経路のバリアフリー化を検討します。	○
高井田駅構外					
D -	駅前広場が車優先の形態となっている。	4 -	柏原市	歩行者の動線にあわせた歩行経路の改善を検討します。	-
		13-	大阪府警	"	-
D -	広場内に放置自転車が多数。	13-	市・府警	違法駐輪の防止に向けた指導強化を図ります。	-
		13-	"	市民モラル向上に向けた広報活動を展開します。	-
-	垂直移動が困難である。	4 -	柏原市	駅構外における利用者経路のバリアフリー化を検討します。	○
近鉄バス					
-	身体障害者や高齢者等の利用への配慮が求められる。	12-	近鉄バス	車両更新時期が来れば、低床車両の導入を検討していきます。	○
		12-	"	乗務員等のバリアフリー教育訓練を継続的に実施します。	○
国道25号					
E -	近鉄ガード下付近に歩道が設置されていない。	5 -	国土交通省	基本構想に基づき整備に努めます。ただし、用地取得が必要であり、地元の協力が必要。	○
F -	国豊橋詰交差点の信号機が高齢者や身障者対応となっていない。	13-	大阪府警	高齢者や身体障害者に対応した信号機の可否を検討します。	○
F -	視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。	-	国土交通省	基本構想に基づき整備に努めます。	○
G -	歩道橋の階段によって歩道幅員が狭められている。	-	"	基本構想に基づき整備に努めます。	○
-	国分本町一丁目交差点～国分本町七丁目交差点の間に歩道が設置されておらず、危険である。	5 -	"	基本構想に基づき整備に努めます。ただし、用地取得が必要であり、地元の協力が必要。	○
国道165号					
-	一部区間の歩道が整備されていない。	6 -	国土交通省	基本構想に基づき整備に努めます。ただし、用地取得が必要であり、地元の協力が必要。	○

法・基準等による要請事項について ○：法・基準等に基づく対応が要請される事項 -：法・基準等では特に要請されていない任意対応事項

タウワツナク 実施結果 対照番号	問題点・改善要望	事業箇所 対照番号	対応事業者	対 応 方 針	法・基準 等による 要請事項
府道堺大和高田線					
H-	歩道幅員が狭い上に途中で寸断されている。	-	大阪府	長期的な対応となります。	-
H-	歩道上の電柱が通行の障害となっている。	-	〃	電柱移設の検討を行います。	-
府道柏原駒ヶ谷千早赤阪線					
I-	車止めや標識類が歩道の有効幅員を狭めている。	-	大阪府	歩道の有効幅員を考慮し、撤去・移設について検討します。	○
I-	視覚障害者誘導用ブロックが適正に配置されていない。	-	〃	バリアフリー基準に基づいて改善します。	○
I-	部分的に歩道に段差がある。	-	〃	バリアフリー基準に基づいて改善します。	○
-	国分西二丁目地内に歩道が設置されていない。	7-	〃	都市計画道路田辺旭ヶ丘線の進捗状況にあわせて着工時期を検討します。	○
-	旭ヶ丘三丁目地内の歩道が狭い。	7-	〃	既存歩道の拡幅整備を図ります。	○
府道本堂高井田線					
J-	片側のみの狭小幅員歩道であり、危険である。	8-	大阪府	まず、既存道路敷内での歩道整備について検討していきます。	○
J-	河川側にも歩道を整備してほしい。				
都市計画道路田辺旭ヶ丘線					
-	歩道幅員が狭い上に、鉄道によって地域間連絡が阻害されている。	9-	柏原市	街路事業によって有効幅員2m以上の歩道を両側に確保します。	○
市道国分道明寺線					
-	歩道が設置されていない。	10-	柏原市	長期的には都市計画で定められた幅員12m以上に拡幅することを念頭に、当面は既存道路敷内で沿道住民の理解と協力を得ながら2mの歩行空間の確保を検討していきます。	○
市道国分西1号線					
-	歩道が連続しておらず、段差や勾配がある。	11-	柏原市	道路改良事業によって歩道の連続性確保や段差、勾配の改善を推進します。	○
その他					
K-	街路樹の高さを低く抑えてほしい。	-	-	歩行者の視認性が確保されるように街路樹の高さに配慮します。	-
-	特定経路を補完するバリアフリーネットワークが必要である。	14-	-	特定経路以外のその他経路についても、可能な限りバリアフリー化に向けた取り組みを検討していきます。	-
-	道路基盤が十分に整備されていない中で、地区内を通過する車両交通が多く、歩行者の安全性が確保されていない。	14-	-	河内国分駅の急行停車化に伴う公共交通利用促進のPR活動を展開し、車両交通を抑制することによって安心して歩ける環境づくりに努めていきます。	-
-	市民のバリアフリーに対する理解の向上を図る必要がある。	14-	-	交通バリアフリーを分かりやすく紹介した小冊子を作成し、福祉的分野の総合学習の推進を図っていきます。	-
		14-	-	広報活動の展開を図ります。	-
-	当事者の意見を十分に反映させる必要がある。	14-	-	持続的改善に向けた仕組みづくりを行っていきます。	-

法・基準等による要請事項について ○：法・基準等に基づく対応が要請される事項 -：法・基準等では特に要請されていない任意対応事項

第 3 編

柏原駅周辺地区基本構想

1. 柏原駅周辺地区の概要

(1) 地域特性

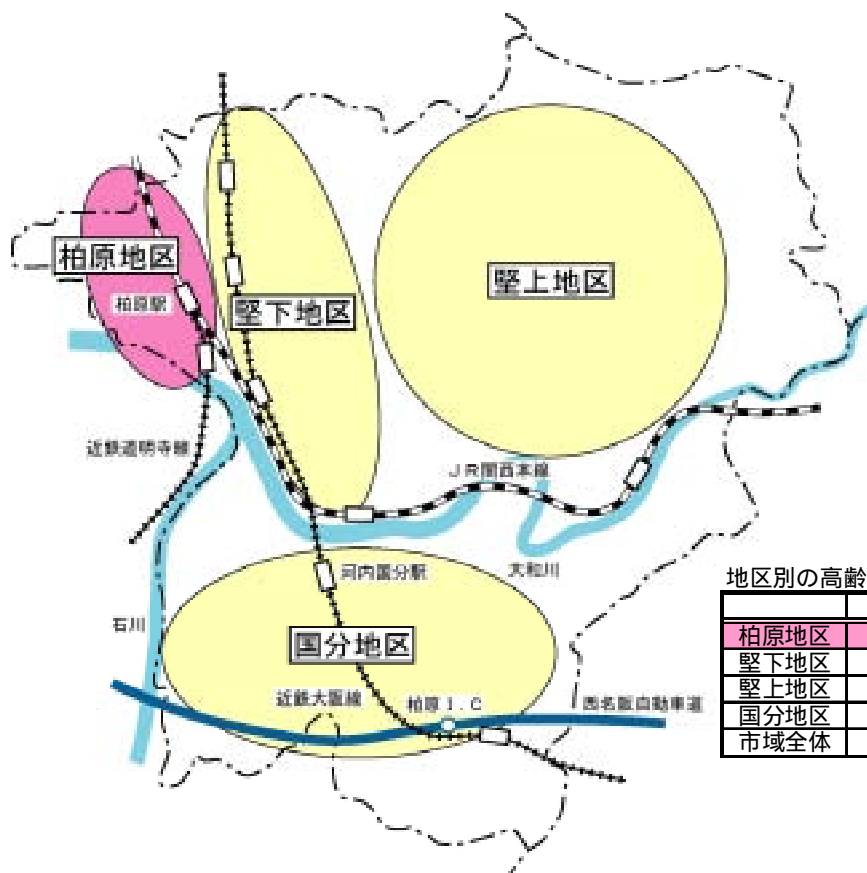
本地区は柏原市の北部に位置し、生駒山麓西側のわずかな平地部に柏原駅を中心として商業・業務機能が集積された市街地を形成しており、南部の国分地区とともに柏原市の二つの大きな都市核の一翼を担っています。

柏原駅周辺及び国道25号沿道を中心に商業・業務地が展開されており、その周囲にやや土地利用的に住・工・商の機能が混在した地域が広がっています。また、隣接して生駒山麓に広がる堅下地区には新興住宅地が形成されています。

J R 関西本線（大和路線）及び近鉄大阪線が地区の中心部を南北に並行して通過している他、近鉄道明寺線が柏原駅をJ Rとの結節点として隣接する藤井寺市内で近鉄南大阪線に接続しており、それぞれ地域住民の重要な公共交通機関として利用されています。

また、本地区は、鉄道や河川による地形的な制約から、南北方向を連絡する国道25号への交通集中に対して東西方向を連絡する道路基盤整備が遅れており、歩道が乏しくネットワーク化されていない中で、慢性的な交通混雑や生活道路への通過車両の流入が問題となっています。

一方、柏原地区の高齢化率は18.7%となっており、柏原市全体の14.8%に比べて高い状況にあります。



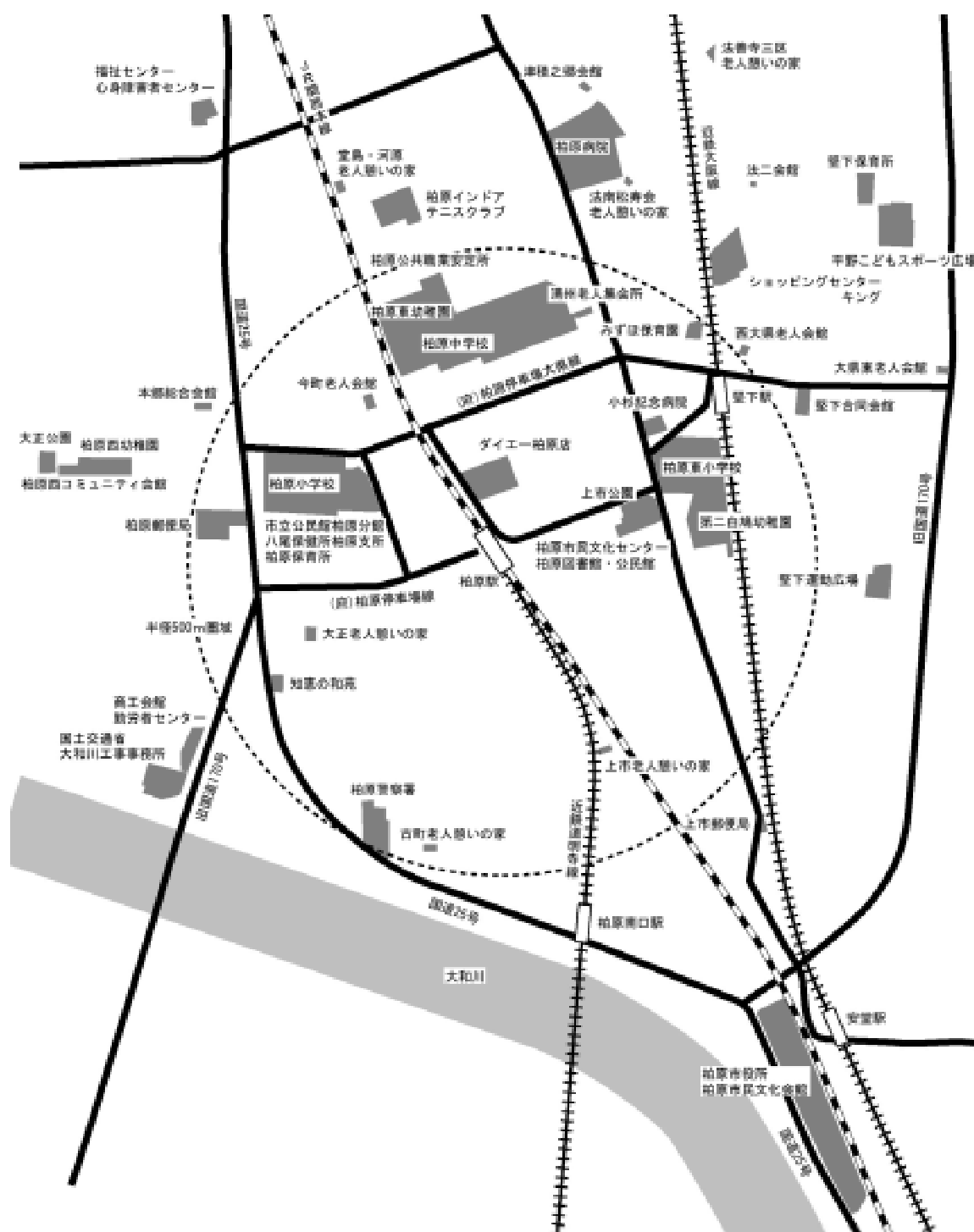
地区別の高齢化状況（平成14年3月末）

	人口	65歳以上	高齢化率
柏原地区	16,065	3,000	18.7%
堅下地区	27,228	3,780	13.9%
堅上地区	1,824	562	30.8%
国分地区	33,025	4,208	12.7%
市域全体	78,142	11,551	14.8%

(2) 主な施設の分布状況

本地区内における主な施設の分布状況としては、柏原駅の近辺に大規模商業施設（「ダイエー柏原店」）が立地し、地域住民の日常的な買い物の場となっている他、「柏原市民文化センター」「八尾保健所柏原支所」「柏原病院」などの公共公益施設が立地しています。また、柏原駅からはやや離れますが、「柏原市役所」や「福祉センター」など身体障害者等の利用が多い施設が分布しています。

柏原駅以外の鉄道駅として近鉄大阪線の「堅下駅」「安堂駅」や近鉄道明寺線の「柏原南口駅」、学校施設として「柏原小学校」「柏原東小学校」「柏原中学校」なども立地し、学童・生徒等の歩行が数多く見受けられます。

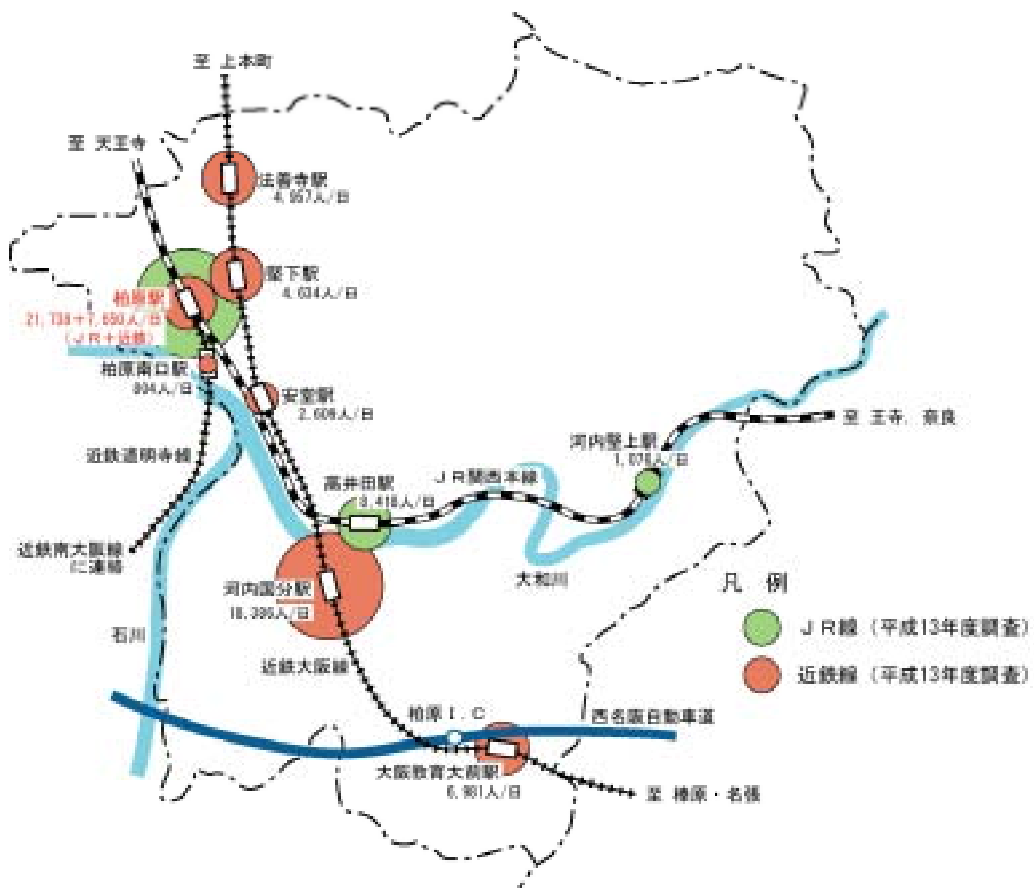


2. 柏原駅の概要

(1) 施設特性

柏原駅は、難波方面と王寺・奈良方面とを連絡するＪＲ関西本線（大和路線）の柏原市内における主要な停車駅であるとともに、藤井寺市内を通過する近鉄南大阪線との間を連絡する近鉄道明寺線の発着駅でもあり、ＪＲ線と近鉄線の乗り換え駅となっています。１日の乗降客数は、平成13年度の調査結果で 29,388人（ＪＲ線：21,738人、近鉄線：7,650人）であり、交通バリアフリー法に定める特定旅客施設としての要件を満たしています。

ＪＲ線については普通電車のための停車ですが、平日の運行本数は難波方面が 110本、王寺・奈良方面が 106本となっています。また、近鉄線については、道明寺方面に73本の電車が運行されています。



(2) バリアフリー状況

2面5線のプラットホーム形態の平面駅ですが、駅東西の改札口からＪＲ線の王寺・奈良方面行きプラットホームへの移動経路、駅東口からＪＲ線の難波方面行き及び近鉄線プラットホームへの移動経路にエレベーターが設置されておらず、駅構内のトイレも身体障害者対応となっていないことから身体障害者や高齢者等の利用に際して不都合をきたしています。

現在、柏原駅の西口地区では市街地再開発事業が進められていますが、これに併せて自由通路の設置とこれに伴う駅舎施設の改築が計画されていることから、特定旅客施設としての抜本的なバリアフリー化に取り組むものとします。

《柏原市内 鉄道駅のバリアフリー状況》					大阪府建築指導課ＨＰより引用					
		ＪＲ関西本線			近鉄大阪線					近鉄
		柏原	高井田	河内堅上	法善寺	堅下	安堂	河内国分	大阪 教育大前	道明寺線 柏原南口
平面駅		○		○						
スロープ			○		○	○	-	○	○	
エレベーター	道路→改札				-	-	○		-	
	改札→ホーム				-	-	○		-	
エスカレーター	道路→改札				-	-	○	○	○	
(:車いす対応)	改札→ホーム				-	-	○	○	○	
階段昇降機					-	-	-		-	
車いす用トイレ			○				○		○	
ベビーベッド等							○	○		
車いす対応自動改札							○	○	○	
車いす用渡し板		○	○	○	○	○	○	○	○	
点字券売機		○	○	○	○	○	○	○	○	○
階段手すり・段鼻		○	○	○	○	○	○	○	○	-
誘導・警告ブロック		○	○	○	○	○	○	○	○	○
点字案内板・触知図										
誘導鈴・チャイム										
ホーム列車案内装置		○	○	○	○	○	○	○	○	
公衆ファックス								○		
車いす対応公衆電話										
道路から各ホームまでの 車いすでの経路					○	○	○		○	
大阪府福祉のまちづくり条例 適合証交付施設							○			

- : 設置不要 , : 民間施設利用

3. 当事者意向の把握

本構想では、当事者意向を的確に把握し、ガイドラインに沿ってできるだけ計画に反映させることを重要視するものとします。

そこで、柏原駅の構内ならびに周辺の主な移動経路について、身体障害者等の方々とともにタウンウォッチングを実施し、当事者の立場から移動制約箇所や改善要望等について指摘を受けました。また、あわせて堅下駅の構内についても点検を実施しました。

【実施日】 平成14年10月23日（水） 13:00～15:00 天候：晴れ時々曇り

【参加者】	合計 49名	身体障害者	6 名
		福祉・ボランティア関係者	12名
		鉄道事業者	4 名
		大阪府道路管理者	2 名
		公安関係者	1 名
		その他事務局など	24名

【ルート】 柏原駅の構内を点検後、駅西口から府道を歩くルートと、駅東口を經由する市道を歩くルートの二手に分かれて堅下駅を目指し、堅下駅で再び合流して駅構内を点検するルートを設定しました。

また、これとは別途に、事務局による国道25号を歩くルートを設定しました。

【結 果】 タウンウォッチングの実施結果として、現場でのヒアリング記述や後日の郵送返答によって多数の指摘・改善要望が寄せられました。

駅構内については垂直移動手段や危険箇所、トイレ施設などの改善、案内設備の充実を求める意見が多く、道路空間については安心して通行できる歩行空間の確保や通行の支障となっている障害物の撤去要望の他、違法駐輪等の市民モラルを問う意見などもありました。

この結果は、柏原市の広報誌（柏原市役所ホームページにも掲載）を通じて一般市民に紹介しました。

このほか、身体障害者や福祉・ボランティア関係者等を交えてワーキング組織を立ち上げ、これまでに8回にわたって会合を開き、バリアフリー先進地の視察を行ったり、バリアフリーに対する取り組み内容について意見を交わしながら当事者意向の把握、反映に努めました。

柏原駅周辺タウンウォッチング (H14.10.23) 実施結果

S = 1 : 5,000

C. 国道25号

歩道と車道が明確に分離されていない区間が多く、歩行者の安全性が十分に確保されていない。歩道の有効幅員が2.0mに満たない区間が多い。路上駐車が歩行者の通行を妨げている。視覚障害者誘導用ブロックが部分的にしか設置されていない。交差点付近等に歩行者の溜まりスペースが少ない。



G. 都市計画道路上市今町線

歩道が無い狭い道路であり、車両とのすれ違い時に危険を感じる。路上駐車がが多く、歩道整備が必要である。交差点付近の見通しが悪く、危険である。河川への転落防止対策が必要である。



F. 都市計画道路柏原駅西線

道路端に駐車、駐輪が多く、車両とのすれ違い時に危険を感じる。沿道店舗の看板が通行の障害となっている。

A. 柏原駅

車いす利用者でも東西入口から駅構内を支障なく移動できるようにエレベーターを設置してほしい。プラットフォームに傾斜があり、部分的に幅も狭いため、車いす等での通行が危険である。身体障害者対応のトイレ設置が必要である。車いす専用口の位置がわかりにくい。東口の券売機が車いす利用者にとって使いにくく、運賃表等も高い位置にあって見にくい。車いすでも見やすい高さに電光案内表示がほしい。電車とホームに段差があり、1箇所くらいはスロープがほしい。プラットフォーム南端に転落防止柵が一部設置されていない。



E. 府道柏原停車場大県線

道路幅が狭い中を車両が頻繁に通行し、安全な歩行空間の確保が必要である。車両が通行すると車いすが待避するスペースがない。店舗前の駐輪や広告物、停車車両等が通行の障害となっている。側溝の傾斜が急で危険である。路面と沿道店舗入口との段差が大きいために車いすでは入れない。



都市計画道路大県本郷線

府道柏原停車場線

柏原駅

D. 国道25号 近鉄ガード下付近

近鉄道明寺線のガード下に歩道が設置されておらず、交通安全上、極めて危険な状態にある。



K. その他

健常者も実際に車いすの体験をしてほしい。

B. 堅下駅

車いす専用口付近のスロープ勾配が急であり、介助無しでは昇り降りに無理がある。プラットフォームの一部に狭い箇所がある。身体障害者対応のトイレ設置が必要である。昼間の案内放送の音量を大きくし、電光案内表示を設置してほしい。待合室の扉の構造を車いす利用者でも利用しやすいようにしてほしい。



J. 市道大県4号線

街路樹が歩道の有効幅員を狭めている。歩道にアップダウンがある上に、道路脇に向かって傾斜しており、車いすでは通行しにくい。側溝に蓋が無いため、自転車とのすれ違いが特に危険である。



I. 市道上市法善寺線

車両交通が多い中で、歩道未設置区間が多く、歩行者の安全性が十分に確保されていない。柏原東小学校前において、街路樹が歩道の有効幅員を狭めている。柏原東小学校前の音響式歩行者信号機が一方のみの対応となっている。

H. 市道清州上市線

道路両側の白線内に違法駐車・駐輪が多く、通行の障害となっている。(白線歩道は意味がない) 沿道店舗の看板や商品等が通行の支障となっている。ダイエー前区間を一方通行にしてほしい。歩道上の車止めポールによって有効幅員が狭められている。路面に部分的な凹凸があり、補修対応が必要である。



凡 例	
	直轄国道
	府管理道
	主な市道

4 . 重点整備地区及び特定経路

(1) 重点整備地区設定の考え方

柏原駅を特定旅客施設と位置づけ、柏原駅を中心とした概ね500mの徒歩圏域を想定し、主要施設の分布状況や人通りの多い移動経路の包含を念頭に約85haの重点整備地区を設定しました。

なお、区域境界は道路、河川、鉄道等を基本としました。

(2) 特定経路等設定の考え方

重点整備地区内における特定経路については、特定旅客施設である柏原駅と重点整備地区内の各種施設間相互の連絡性を強化すべき経路とすることを念頭に、特定旅客施設を核として日常的に歩行者の通行が多い経路を中心にネットワーク化が図られるように当事者の意向を踏まえて選定しました。

なお、移動経路としては重要な区間でありながらも、特定経路としての整備水準を満たすことが困難な区間については、その他経路として位置づけ、特定経路に準じた扱いでバリアフリー化に取り組んでいきます。

特定経路

路 線 名	区 間	延 長	管理者
国道25号	八尾市境～安堂交差点	約 1,900 m	国土交通省
小計(直轄国道)		約 1,900 m	
旧国道170号	安堂北交差点～安堂交差点	約 100 m	大阪府
都市計画道路 大県本郷線	上市法善寺線～長瀬川西線	約 200 m	"
"	上市今町線～国道25号	約 150 m	"
都市計画道路 柏原駅西線	市街地再開発事業区域内	約 50 m	"
都市計画道路 上市今町線	正木橋～柏原駅西線	約 200 m	"
小計(府管理道)		約 700 m	
都市計画道路 上市今町線	大県本郷線～正木橋	約 50 m	柏原市
"	市街地再開発事業区域内	約 100 m	"
市道 太平寺上市線	市街地再開発事業区域内	約 150 m	"
柏原西駅前広場	市街地再開発事業区域内	約 200 m	"
市道 清州上市線	西一番踏切～もりわき橋	約 300 m	"
"	もりわき橋～柏原東小学校前	約 200 m	"
市道 長瀬川西線	南若松橋～堂島橋	約 900 m	"
市道 長瀬川東線	清州橋～南若松橋	約 500 m	"
市道 上市法善寺線	太平寺上市線～大県本郷線	約 550 m	"
"	大県本郷線～柏原病院前	約 350 m	"
市道 大県4号線	柏原東小学校前～堅下駅前	約 200 m	"
市道 上市9号線	国道25号～落合橋	約 300 m	"
安堂駅自由通路	安堂北交差点～安堂駅	約 100 m	"
小計(市管理道)		約 3,900 m	
合計		約 6,500 m	

柏原市施工

その他経路

路 線 名	区 間	延 長	管理者
都市計画道路 大県本郷線	長瀬川西線～上市今町線	約 250 m	大阪府
府道 柏原停車場大県線	西一番踏切～堅下駅	約 450 m	"
市道 太平寺上市線	上市一丁目地内	約 200 m	柏原市
"	上市一丁目～上市三丁目	約 250 m	"
市道 河原7号線	上市法善寺線～柳橋	約 250 m	"
市道 上市9号線	落合橋～太平寺上市線	約 150 m	"
市道 上市10号線	市村橋下～落合橋	約 400 m	"
市道 上市14号線	安堂交差点～市村橋下	約 150 m	"
合計		約 2,100 m	

(3) 重点整備地区及び特定経路図

柏原駅周辺地区における重点整備地区及び特定経路を以下に示します。

4

S = 1 : 7,000

半径500m圏域

凡 例	
	主要施設
	駅（ＪＲ、近鉄）
	公園・緑地
	重点整備地区
	特定経路
	その他経路
	行政界

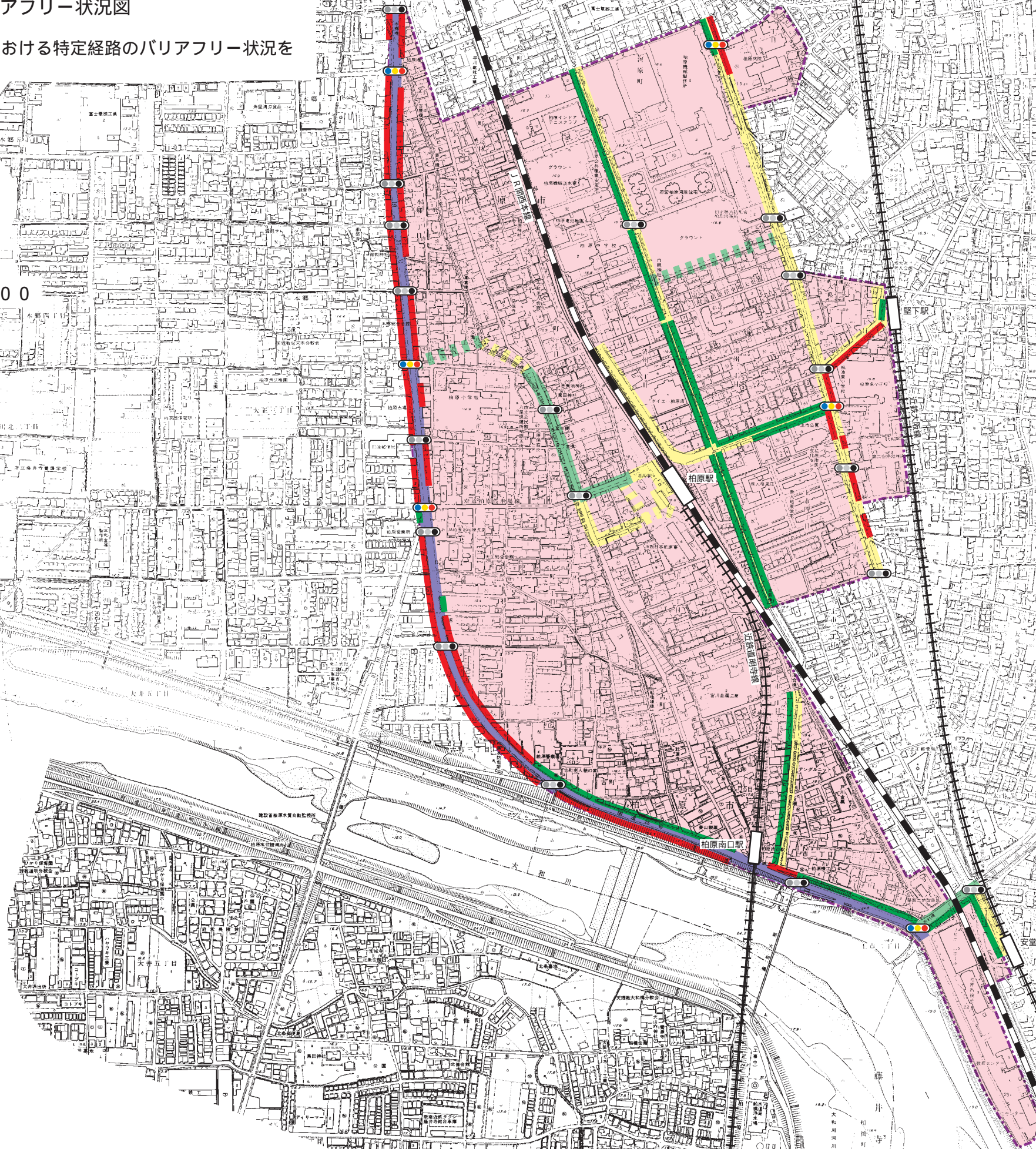
破線表示は現道が無いことを示す。

(4) 特定経路のバリアフリー状況図

柏原駅周辺地区における特定経路のバリアフリー状況を以下に示します。

4

S = 1 : 7,000



凡 例	
	特定経路（直轄国道）
	〃（府管理道）
	〃（市管理道）
	歩道有効幅員2.0m以上
	〃 2.0m未満
	音響式信号機
	その他信号機
	重点整備地区

平成15年3月末時点での整備状況を
想定したものである。

5 . 特定事業等に関する事項

(1) 公共交通特定事業

《 柏原駅：西日本旅客鉄道（株） 》

- ・ 柏原駅の周辺整備にあわせた駅舎改修時に、改札口からホームへ至る経路のバリアフリー化を図ります。
- ・ 駅舎改修時のバリアフリー化対応の具体的な内容については、現時点で未定ですが、駅舎施設の全面的な改修を行った場合には、以下の内容が考えられます。
 - ・ 改札口から上下各ホームに至る垂直移動の円滑化
 - ・ 車いす利用者が利用できる有人拡幅改札口の設置
 - ・ 多機能トイレの設置
 - ・ 電光表示板及び音声放送による電車の発着情報案内の充実
 - ・ 視覚障害者誘導用ブロックの適切な設置
 - ・ 触知図等による施設案内の充実
 - ・ 駅員等のバリアフリー教育・訓練の継続的な実施

【 柏原駅西口の状況 】



【 柏原駅東口の状況 】



(2) 道路特定事業

- バリアフリー化された歩行空間の確保

交通バリアフリー法の施行にあわせて、重点整備地区内の道路を整備する際に遵守すべき最低限の基準として「重点整備地区における移動円滑化のための道路の構造に関する基準」が定められています。また、平成13年11月には、この基準をより詳細により具体的に定めた「道路の移動円滑化整備ガイドライン(基礎編)」が策定されています。

特定経路を構成する道路については、できる限りこれらの基準に即した整備を進め、歩車道の分離、適正な歩道有効幅員の確保、段差の解消、通行障害物の移設等、バリアフリー化された歩行空間の確保に努めていきます。

- 案内施設の整備

駅前広場や主要な交差点などには、高齢者や身体障害者等に対して移動の方向性を示すための案内標識を設置するとともに、その移動経路には視覚障害者誘導用ブロックを設置し、移動の円滑化向上を図っていきます。

- 自動車交通の排除による歩行空間の確保

歩道の設置や拡幅が困難な場合には、自動車の通行を制限することで、安全で快適な歩行空間を確保することも可能であり、道路状況に応じて沿道住民及び関係機関との協議を進め、誰もが安心して歩けるみちづくりに努めていきます。

《国土交通省関連事業》

国道25号

- ・ 現況の道路幅員は約12mですが、歩道と車道が明確に分離されていない区間が多く、身体障害者や高齢者をはじめとする歩行者の安全性が十分に確保されていません。
- ・ また、歩道と車道が分離されている区間でも、歩道の有効幅員が2 mに満たない区間が大部分です。
- ・ そこで、八尾市境～柏原警察署付近までの約1,200mの区間について、地元住民等との協議を踏まえて道路改良を実施し、有効幅員2 m以上の歩道を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックの設置、交差点付近の歩行者の溜まり空間の確保に努めます。
- ・ 近鉄大阪線ガード下付近については、関係機関や地元の協力を得ながら歩行空間の確保を検討していきます。

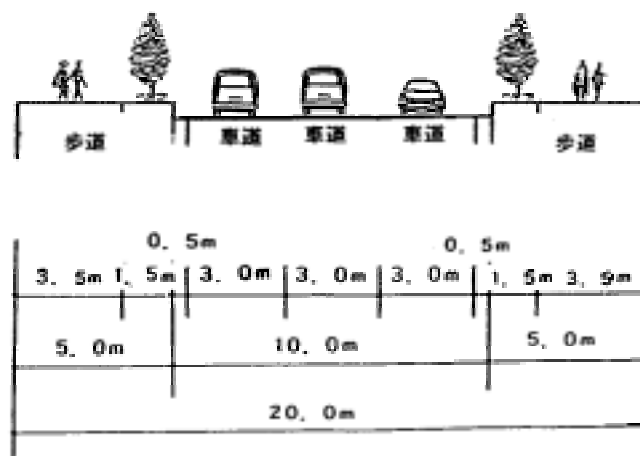
《大阪府関連事業》

大県本郷線

- ・ 柏原駅周辺は、鉄道を横断する東西方向の道路基盤整備が遅れており、このため、幅員狭小な生活道路に多くの通過交通が流入し、身体障害者や高齢者をはじめとする歩行者の安全な通行を妨げています。
- ・ そこで、国道25号～上市法善寺線間の内、ＪＲ横断部前後の約450mの区間について、地元住民及び地権者等との協議を踏まえて、街路事業による幅員20mの道路整備を実施し、有効幅員3.5mの歩道を確保します。
- ・ なお、ＪＲ横断部の約250mの区間については、用地制約の問題からどうしても有効幅員2m以上の歩道が確保できない部分が発生するために特定経路には位置づけられませんが、その他経路として、できるだけ特定経路に準じた形で歩行空間の確保に努めます。
- ・ 本路線区間の整備によって、市街地内における東西方向連絡が円滑化されるとともに、地区内の生活道路に流入する通過交通が排除され、だれもが安心して通行できる道路環境が整うこととなります。

北

南



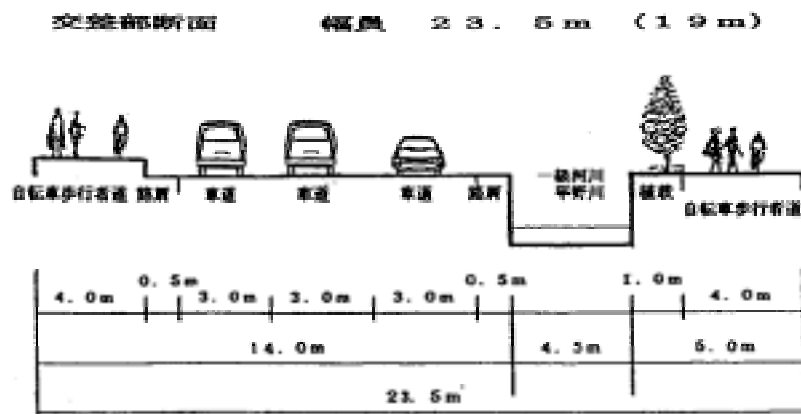
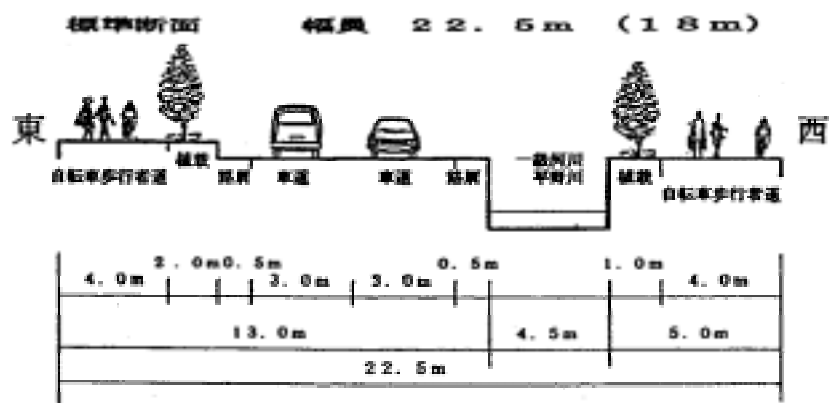
《柏原市関連事業》

柏原駅構外

- ・ 柏原駅の周辺整備にあわせて駅の東西を連絡する自由通路を設置します。
- ・ 自由通路の設置時に東西両入口から改札口までの移動経路のバリアフリー化を図ります。
- ・ 諸施設の整備に伴って、視覚障害者誘導用ブロックを適切に設置します。

上市今町線

- ・ 平野川沿いに柏原駅へアクセスする重要な道路ですが、現況の道路幅員は5 m ~ 8 mで歩道が設置されておらず、身体障害者や高齢者をはじめとする歩行者の安全な通行が確保されていません。
- ・ そこで、柏原駅西口地区再開発事業及び都市計画道路大県本郷線の整備に併せて、これらの間を連絡する約250mの区間について、地元住民及び地権者等との協議を踏まえて、平野川と一体的に街路事業による拡幅整備を実施し、両側に有効幅員4 mの歩道を確保します。
- ・ これによって、市民の憩いの場となる緑と水辺を活かした「水と親しむアメニティ空間」が創出されることとなり、だれもが安心して通行できる道路基盤が整備されることとなります。



清州上市線

- ・大規模商業施設等が沿道に立地する柏原駅東口の駅前通りを形成する重要な道路ですが、駅東口に面する西一番踏切～もりわき橋間において歩道と車道が明確に分離されておらず、路上の放置自転車や違法駐車が多い中で身体障害者や高齢者をはじめとする歩行者が安全に通行できる空間が確保されていません。
- ・そこで、西一番踏切～もりわき橋間の約300mの区間について、現況の道路幅員9m弱の範囲内で有効幅員2m以上の歩道を片側に設置することを検討し、だれもが安心して通行できる歩行空間の確保を図ります。
- ・また、もりわき橋～柏原東小学校間の約200mの区間については、歩道の有効幅員を狭めている車止めポールの移設を検討します。

上市法善寺線

- ・柏原駅の東側でJR線と近鉄線に挟まれた地区における南北方向の交通軸として機能する重要な道路ですが、現況の道路幅員は7m～10mで、一部区間を除いて大部分に歩道が設置されておらず、車両の通行や路上駐車が多数あり身体障害者や高齢者をはじめとする歩行者の安全な通行が確保されていません。
- ・そこで、大県本郷線～柏原病院前間の約350mの区間について、地元住民及び地権者等との協議を踏まえて先行的に有効幅員2m以上の歩道整備を実施し、太平寺上市線～大県本郷線間の約550mの区間についても、引き続いて有効幅員2m以上の歩行空間確保に向けた整備を検討します。
- ・また、柏原東小学校前については、植樹帯を含めて3.5mの歩道が設置されていますが、植樹帯が歩道の有効幅員を狭めているため、植樹帯を縮小することによって、有効幅員2m以上の歩行空間の確保を図ります。

大県4号線

- ・堅下駅前に通じる重要な道路であり、植樹帯を含めて3m前後の歩道が設置されていますが、植樹帯が歩道の有効幅員を狭めており、路面もアップダウンがあることから、植樹帯の縮小や側溝の蓋掛け、路面の改良などを行うことによって、有効幅員2m以上が確保され、だれもが安心して通行できる歩行空間の確保を図ります。

(3) 交通安全特定事業

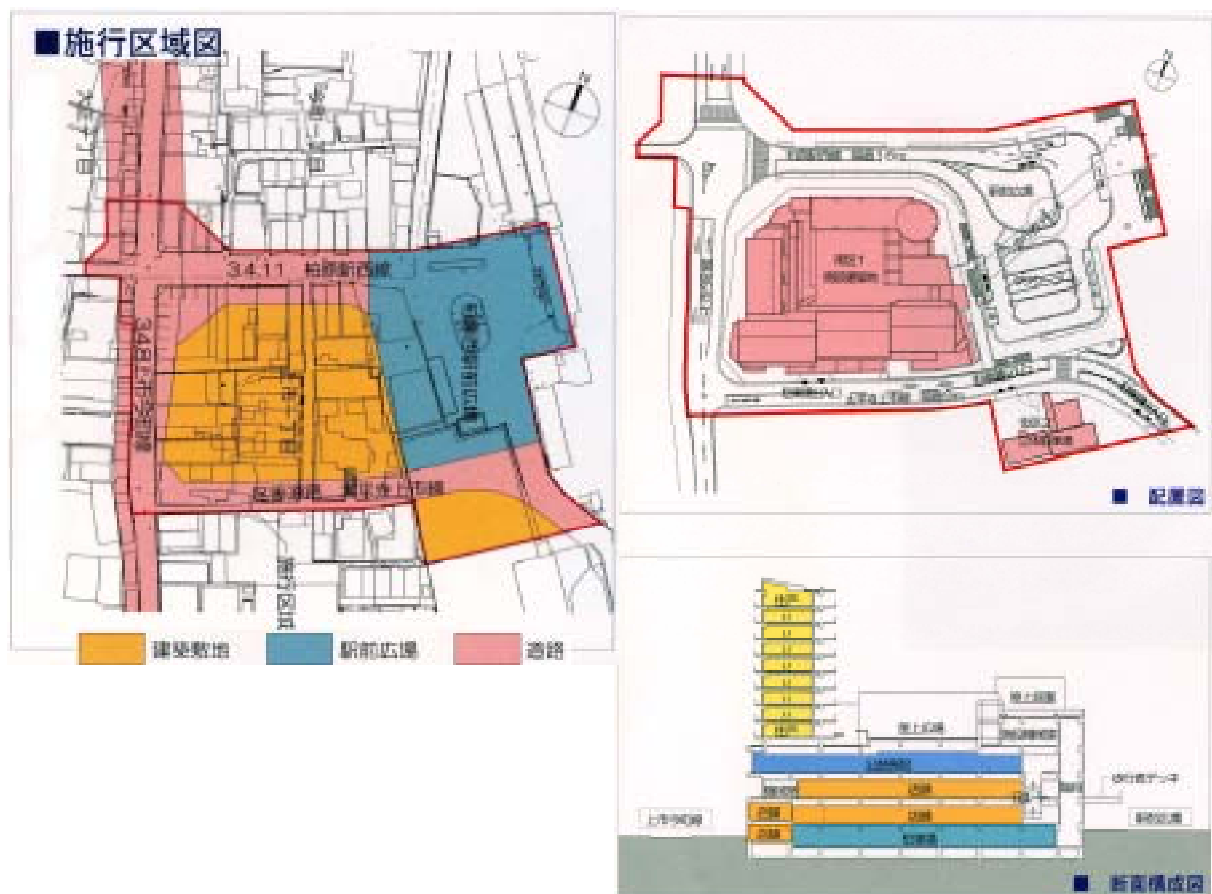
- ・利用者ニーズに応じて、鉄道駅や病院、商業施設など身体障害者や高齢者等の利用が特に多いと考えられる施設の周辺を中心に、音響式信号機や青時間延長機能を有する歩行者用信号機の設置、改善を図っていきます。
- ・駅周辺を中心として、歩行空間を占拠する違法な駐車、駐輪防止に向けた取締りを強化するとともに、交通安全教室等の広報活動を通じて、道路利用者のモラル向上とバリアフリーに対する理解の推進に努めていきます。

(4) 市街地再開発事業

市街地再開発事業等は面的整備として行われることから、歩道の拡幅や駅前広場の整備、再開発ビルと一体となった歩行者通路の整備など、歩行空間のバリアフリー化を進めるためにはまたとない好機です。

柏原駅西口地区では、平成11年8月に第二種市街地再開発事業（約1.1ha）の都市計画決定がなされ、柏原市施行によって平成17年度の完成予定で駅前広場や道路等の公共施設整備をはじめ、都市型住宅、商業業務施設、公益施設を具備した防災性・安全性に優れたゆとりある都市空間の創造に向けた整備が計画されています。

なお、再開発事業施行区域内に建設される再開発ビルは、柏原駅と歩行者デッキで接続される計画となっています。



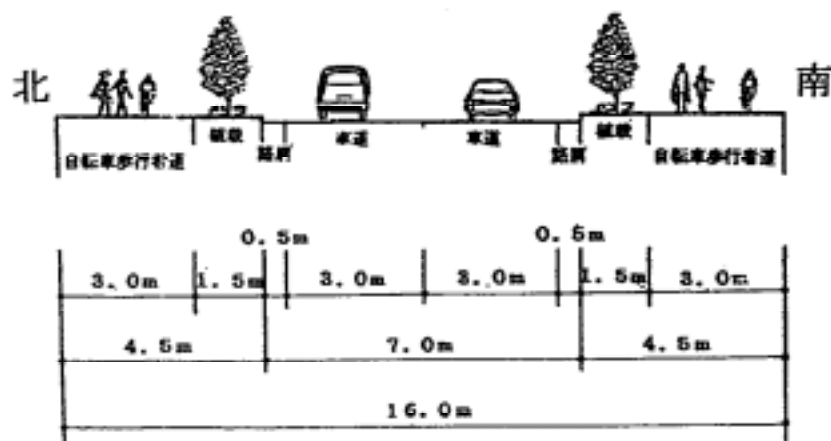
柏原駅西口市街地再開発事業区域内に位置づけられる特定経路については、再開発事業の実施にあわせてバリアフリー化対応を図るものとします。

柏原西駅前広場

- ・駅前広場は、バリアフリー化措置を図るべき重要な交通施設であることから、市街地再開発事業によって、現在1,740㎡の駅前広場を約2倍の約3,400㎡に拡張し、身体障害者や高齢者等の通行に配慮されたゆとりある歩行空間を確保するとともに、視覚障害者誘導用ブロックをはじめとする案内設備の適切な配置を行います。
- ・また、駅前広場内に車いす利用者が車両から乗降するための停車スペースを1台分確保します。

柏原駅西線

- ・柏原駅西口に通じる駅前通りとして重要な道路ですが、現況の道路幅員は9m～10mで歩道が設置されておらず、身体障害者や高齢者をはじめとする歩行者の安全な通行が確保されていません。
- ・そこで、市街地再開発事業によって幅員16mに道路拡幅整備を行い、バリアフリー化された有効幅員3mの歩行空間を創出します。

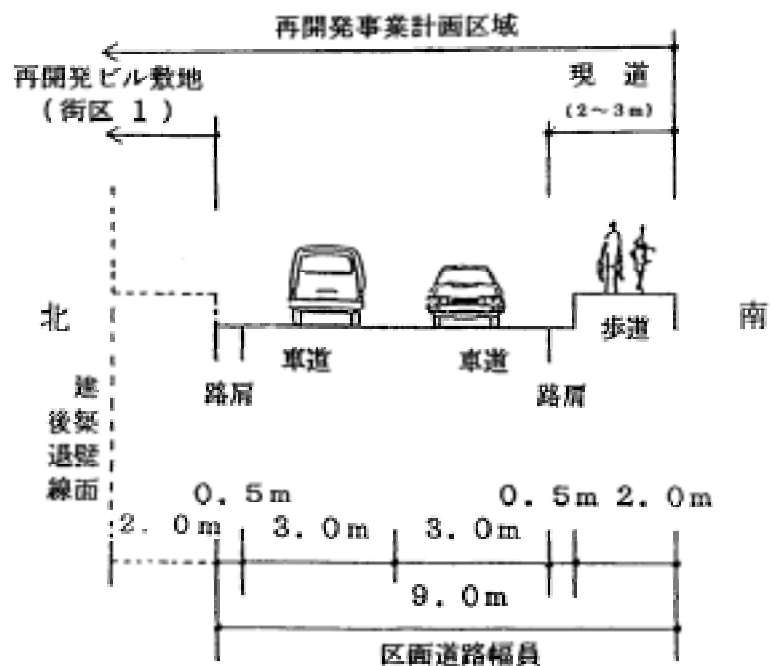


上市今町線

- ・市街地再開発事業によって前述の街路事業区間と一体的に拡幅整備を実施し、片側に有効幅員4mの歩道を確保します。

太平寺上市線

- ・ 柏原地区南部の鉄道横断箇所である太平寺踏切に連絡する道路ですが、市街地再開発事業によって、駅前広場と分離された幅員 9 m の道路整備を行い、有効幅員 2 m の歩道を確保します。
- ・ これによって、駅前広場内への通過交通の流入が排除されるとともに、だれもが安心して通行できる道路基盤が整備されることとなります。



なお、再開発ビルと駅舎とを接続する歩行者デッキについても、身体障害者や高齢者等の利用に配慮した構造とするとともに、デッキ上と地上との垂直移動のためのエレベーターを1基設置します。

柏原駅西地区における市街地再開発事業は柏原市施行ですが、これらのバリアフリー化整備を再開発事業の中で一体的、着実に推進するため、庁舎内部における関係機関の連絡、協議体制を密にします。

(5) その他

- ・ 特定経路としての整備水準を満たすことが諸事情によって困難な移動経路については、これに準じた扱いで、可能な限りバリアフリー化に向けた取り組みを検討していきます。
- ・ 特に、大県商店街通りを形成する府道柏原停車場大県線については、並行する大県本郷線の整備進捗を見据えながら、地元住民等との協議を踏まえて、現在の4 m前後の道路幅員の中で車両交通をできるだけ排除する方向で、だれもが安心して通行できる道路空間への再生を商店街の活性化と併せて検討していきます。
- ・ 堅下駅については特定旅客施設には位置づけられませんが、法善寺駅とともにオストメイト対応の多機能トイレを設置するなど、できるだけバリアフリー化に向けた取り組みを推進していきます。また、車いす専用出入口を車いす使用者以外の体が不自由な方でも利用できるように事業者働きかけます。
- ・ 重点整備地区を包含するように別途に検討されている「あんしん歩行エリア」の事業を併せて実施し、安心して歩ける環境づくりに努めていきます。
- ・ 大阪教育大学の協力のもとで、ノーマライゼーションの精神から交通バリアフリーをやさしく分かりやすい文章で紹介した小冊子を作成し、これを活用しながら福祉的分野の総合学習の推進を図っていきます。また、一般市民に向けても広報等を通じて、交通バリアフリーに対する理解の向上に努めていきます。
- ・ バリアフリーに向けた各種取り組みに対して、事前及び事後に当事者の意見を反映し、持続的な質的向上に努める仕組みづくりを行っていきます。

(6) 事業箇所図

柏原駅周辺地区における交通バリアフリー化に向けた
主な事業箇所を以下に示します。

S = 1 : 7,000

4

半径500m圏域

藤井寺市

八尾市

1. 柏原駅 構内
駅構内における利用者経路の
バリアフリー化検討
駅員等のバリアフリー教育訓練

2. 柏原駅 構外
自由通路の設置
駅構外における利用者経路の
バリアフリー化検討
視覚障害者誘導用ブロックの
設置

6. 府道 柏原停車場大泉線
ソフト対応による安全な歩行空間の確保

5. 都市計画道路 大泉本郷線
街路事業による歩道整備

8. 都市計画道路 上市今町線
街路事業及び市街地再開発事業による
歩道整備
交差改良による見通しの確保
河川転落防止対策

7. 都市計画道路 柏原駅西線
市街地再開発事業による歩道整備

4. 国道25号
歩道整備の検討
視覚障害者誘導用ブロックの設置
交差点付近の歩行者の溜まり空間の確保

9. 市道 太平寺上市線
市街地再開発事業による歩道整備

4. 国道25号
安全な歩行空間の確保

11. 市道 上市法善寺線
歩道整備の検討
植樹帯縮小による歩道有効幅員の
確保

3. 堅下駅 構内
オストメイト対応の多機能トイレの設置
待合室扉の改良
駅員等のバリアフリー教育訓練

12. 市道 大泉4号線線
植樹帯縮小による歩道有効幅員の
確保
歩道の再整備検討

13. 交通安全特定事業
歩行者用信号機の設置、改善
違法駐車、駐輪の取締り強化
市民モラル向上に向けた広報活動
の展開

14. その他
その他経路のバリアフリー化検討
交通バリアフリーを分かりやすく
紹介した小冊子の作成
バリアフリーに対する理解向上に
向けた広報活動の展開
持続的改善に向けた仕組みづくり

10. 市道 清洲上市線
歩道整備の検討
歩道上の車止めの移設
路面凹凸の補修対応

凡 例	
	主要施設
	駅（JR、近鉄）
	公園・緑地
	重点整備地区
	特定経路
	その他経路
	行政界

破線表示は現道が無い
ことを示す。

6. 当事者意向等への対応

タウンウォッチング等において寄せられた問題点や改善要望に対する対応を以下に整理します。

タウンウォッチング 実施結果 対照番号	問題点・改善要望	事業箇所 対照番号	対応事業者	対 応 方 針	その1 法・基準 等による 要請事項
柏原駅					
A -	車いす利用者でも東西両入口から駅構内を支障なく移動できるようにエレベーターを設置してほしい。	1 -	J R	駅周辺の整備計画にあわせた駅舎の改修時に、改札口からホームへのバリアフリー化を図ります。	○
		2 -	柏原市	駅周辺の整備計画にあわせて駅の東西を連絡する自由通路を設置します。	-
		2 -	"	自由通路の設置時に東西両入口から改札口までの移動経路のバリアフリー化を図ります。	○
		2 -	"	視覚障害者誘導用ブロックを適切に配置します。	○
A -	プラットホームに傾斜があり、部分的に幅も狭いため、車いす等での通行が危険である。	-	J R	現在のプラットホームと跨線橋等の構造では通路の拡幅はできません。ホームの大規模改良を必要とすることから、今後の改良時の参考とさせていただきます。	○
A -	身体障害者対応のトイレ設置が必要である。	1 -	"	駅周辺の整備計画にあわせた駅舎の改修時に、改札口からホームへのバリアフリー化を図りたい。	○
A -	車いす専用口の位置がわかりにくい。	-	"	車いす専用出口のご利用は、駅係員が対応させていただきますので、窓口でお申し付けください。	○
A -	東口の券売機が車いす利用者にとって使いにくく、運賃表等も高い位置にあって見にくい。	-	"	障害者割引をご利用される場合は基本的に有人窓口で証明書を確認させていただき、割引き切符の販売をさせていただいております。現在開発されている券売機では車いすですムーズにご利用できる機種はございません。券売機の開発が進み、券売機の老朽化取替えにあわせて検討してまいります。運賃表の設置位置については券売機の上部に設置しておりますが、スペース的に制約がある中で必要な情報を掲示する必要がありますので、今すぐの改良はできません。大規模な改修時に検討させていただきます。	○
A -	車いすでも見やすい高さに電光案内表示がほしい。	-	"	案内類については社内マニュアルに基づき整備・設置しております。高さを低くするとお客様の通行に支障を及ぼす恐れがあり、変更する事は考えておりません。	-
A -	電車とホームに段差があり、1箇所くらいはスロープがほしい。	-	"	新しく車両を造る場合は低床車両の導入を行っていますが、完全に段差や隙間をなくすることは難しいので、携帯用の渡し板を配備し、駅員の適切な対応をさせていただいております。	-
A -	プラットホーム南端に転落防止柵が一部設置されていない。	-	"	奈良方面ホームには南側階段横に転落防止柵を設置していますが、天王寺方面ホーム南端についてはホーム下にある運転保安施設への社員通路であることから転落防止柵を一部設置しておりません。手前に警告ブロックを敷設しておりますが、今後はいただいた意見を参考に検討してまいります。	○

法・基準等による要請事項について ○：法・基準等に基づく対応が要請される事項 -：法・基準等では特に要請されていない任意対応事項

実施結果	問題点・改善要望	事業箇所 対照番号	対応事業者	対 応 方 針	法・基準等による
柏原駅					
-	駅員等のバリアフリー教育訓練の充実が必要がある。	1 -	J R	駅員等のバリアフリー教育訓練を継続的に実施します。	○
-	駅周辺に放置自転車が多い。	13-	市・府警	モラル向上に向けた広報啓発活動の推進及び放置自転車禁止区域の自転車撤去に努めます。	-
堅下駅					
B -	車いす専用口付近のスロープ勾配が急であり、介助無しでは昇り降りに無理がある。	-	近鉄	構造上の問題から改善が困難であり、長期的な検討課題とさせていただきます。	-
B -	プラットフォームの一部に狭い箇所がある。	-	"	構造上の問題から改善が困難であり、長期的な検討課題とさせていただきます。	-
B -	身体障害者対応のトイレ設置が必要である。	3 -	"	オストメイト対応の多機能トイレを設置しました。	-
B -	昼間の案内放送の音量を大きくし、電光案内表示を設置してほしい。	-	"	音量については近隣の住民の方への影響があり、今後の検討課題とします。電光案内表示については機器の更新時期に検討します。	-
B -	待合室の扉の構造を車いす利用者でも利用しやすいようにしてほしい。	3 -	"	扉に握り棒を取り付ける等の改良を行います。	-
-	駅員等のバリアフリー教育訓練の充実が必要がある。	3 -	"	駅員等のバリアフリー教育訓練を継続的に実施します。	○
-	車いす専用出入口に自動改札機を設置し、一般用にも利用できるようにしてほしい。	-	"	管理上の問題から改善が困難であり、長期的な検討課題とさせていただきます。	-
-	駅周辺に放置自転車が多い。	13-	市・府警	モラル向上に向けた広報啓発活動の推進及び放置自転車禁止区域の自転車撤去に努めます。	-
国道25号					
C -	歩道と車道が明確に分離されていない区間が多く、歩行者の安全性が十分に確保されていない。	4 -	国土交通省	基本構想に基づいて整備に努めます。	○
C -	歩道の有効幅員が2.0mに満たない区間が多い。	4 -	"	基本構想に基づいて整備に努めます。	○
C -	路上駐車が歩行者の通行を妨げている。	13-	市・府警	歩車分離（歩道設置等）の検討及び駐車指導取締りに努めます。	-
C -	視覚障害者誘導用ブロックが部分的にしか設置されていない。	4 -	国土交通省	基本構想に基づいて整備に努めます。	○
C -	交差点付近等に歩行者の溜まりスペースが少ない。	4 -	"	基本構想に基づいて整備に努めます。	-
D -	近鉄道明寺線のガード下に歩道が設置されておらず、交通安全上、極めて危険な状態にある。	4 -	"	基本構想に基づいて整備に努めます。ただし、用地取得が必要であり、地元の協力が必要です。	○
都市計画道路大県本郷線					
-	J Rを横断する東西方向の連絡道路の整備が遅れており、地区内の狭小な道路に車両が流入し、居住環境を悪化させている。	5 -	大阪府	現在事業中であり、当面は国道25号～(都)上市今町線(市施工)までの供用に向けて整備を推進していきます。これ以东についても用地買収を推進していきます。	○
府道柏原停車場大県線					
E -	道路幅が狭い中を車両が頻繁に通行し、安全な歩行空間の確保が必要である。	6 -	府・市	大県本郷線の早期供用による交通転換を見据えて、府警を含めた関係機関とソフト面で調整していきます。	-

法・基準等による要請事項について ○：法・基準等に基づく対応が要請される事項 -：法・基準等では特に要請されていない任意対応事項

タノウオツナグ 実施結果 対照番号	問題点・改善要望	事業箇所 対照番号	対応事業者	対 応 方 針	法・基準 等による 要請事項
府道柏原停車場大県線					
E -	車両が通行すると車いすが待避するスペースがない。	6 -	府・市	大県本郷線の早期供用による交通転換を見据えて、府警を含めた関係機関とソフト面で調整していきます。	-
E -	店舗前の駐輪や広告物、停車車両等が通行の障害となっている。	13-	市・府警	柏原市・警察署と連携して指導広報に努めます。	-
E -	側溝の傾斜が急で危険である。	6 -	府・市	地元と調整していきます。	-
E -	路面と沿道店舗入口との段差が大きいため車いすでは入れない。	14-	"	地元と調整していきます。	-
都市計画道路柏原駅西線					
F -	道路端に駐車、駐輪が多く、車両とのすれ違い時に危険を感じる。	7 -	市・府警	柏原駅前再開発計画と整合性のある対策の検討に努めます。	○
F -	沿道店舗の看板が通行の障害となっている。	14-	柏原市	地元と調整していきます。	-
都市計画道路上市今町線					
G -	歩道が無い狭い道路であり、車両とのすれ違い時に危険を感じる。	8 -	柏原市	(都)上市今町線の事業時に歩道を設置いたします。	○
G -	路上駐車がが多く、歩道整備が必要である。	8 -	市・府警	柏原駅前再開発計画と整合性のある対策の検討及び指導取締りに努めます。	○
G -	交差点付近の見通しが悪く、危険である。	8 -	柏原市	交差点改良によって見通しを良くします。	-
G -	河川への転落防止対策が必要である。	8 -	"	転落防止対策を行います。	-
市道太平寺上市線					
-	道路幅が狭い中を車両が頻繁に通行し、安全な歩行空間の確保が必要である。	9 -	柏原市	基本構想に基づいて整備に努めます。	○
市道清州上市線					
H -	道路両側の白線内に違法駐車・駐輪が多く、通行の障害となっている。(白線歩道は意味がない)	10-	市・府警	歩車分離のための施策の検討、モラル向上に向けた広報・指導取締りに努めます。	○
H -	沿道店舗の看板や商品等が通行の支障となっている。	14-	柏原市	地元と調整していきます。	-
H -	ダイエー前区間を一方通行にしてほしい。	-	市・府警	現況では規制をした場合の迂回路等の整備等が必要です。	-
H -	歩道上の車止めポールによって有効幅員が狭められている。	10-	柏原市	車止めポールの設置位置を検討します。	○
H -	路面に部分的な凹凸があり、補修対応が必要である。	10-	"	補修対応します。	-
市道上市法善寺線					
I -	車両交通が多い中で、歩道未設置区間が多く、歩行者の安全性が十分に確保されていない。	11-	柏原市	基本構想に基づいて整備に努めます。	○
I -	柏原東小学校前において、街路樹が歩道の有効幅員を狭めている。	11-	"	植樹帯と歩道の有効幅員について検討していきます。	○
I -	柏原東小学校前の音響式歩行者信号機が一方のみの対応となっている。	13-	大阪府警	当該交差点の音響式信号機増設を検討します。	○

法・基準等による要請事項について ○：法・基準等に基づく対応が要請される事項 -：法・基準等では特に要請されていない任意対応事項

タソウツツク 実施結果 対照番号	問題点・改善要望	事業箇所図 対照番号	対応事業者	対 応 方 針	法・基準 等による 要請事項
市道大県4号線					
J -	街路樹が歩道の有効幅員を狭めている。	12-	柏原市	植樹帯と歩道の有効幅員について検討していきます。	○
J -	歩道にアップダウンがある上に、道路脇に向かって傾斜しており、車いすでは通行しにくい。	12-	"	安全な歩道整備を進めたい。	○
J -	側溝に蓋が無いため、自転車とのすれ違いが特に危険である。	12-	"	歩道敷を拡幅できるように検討します。	○
その他					
K -	健常者も実際に車いすの体験をしてほしい。	-	柏原市	健康福祉センター（オアシス）で疑似体験ができますので、PRに努めます。	-
-	特定経路を補完するバリアフリーネットワークが必要である。	14-	-	特定経路以外のその他経路についても、可能な限りバリアフリー化に向けた取り組みを検討していきます。	-
-	市民のバリアフリーに対する理解の向上を図る必要がある。	14-	-	交通バリアフリーを分かりやすく紹介した小冊子を作成し、福祉的分野の総合学習の推進を図っていきます。	-
		14-	-	広報活動の展開を図ります。	-
-	当事者の意見を十分に反映させる必要がある。	14-	-	持続的改善に向けた仕組みづくりを行っていきます。	-

法・基準等による要請事項について ○：法・基準等に基づく対応が要請される事項 -：法・基準等では特に要請されていない任意対応事項

資 料

柏原市河内国分駅周辺地区基本構想の概要

1. 経緯

平成14年12月25日作成

平成14年12月25日公表

2. 柏原市の概要

人口：78,142人 世帯数：29,337世帯 面積：25.39km²

高齢者数 11,551人 (14.8%) (全国平均17.3%)

身体障害者数 2,113人 (2.7%) (全国平均2.9%)

柏原市のデータは平成14年3月末現在の値を示す

3. 旅客施設及び重点整備地区の概要

近鉄大阪線 河内国分駅 (1日平均利用者数 18,386人 :平成13年度)

JR関西本線 高井田駅 (1日平均利用者数 8,418人 :平成13年度)

重点整備地区の面積：約49ha

主な施設：柏原市国分合同会館、全南病院、国分中学校、国分小学校、

玉手山学園（関西福祉科学大学、関西女子短期大学等）

大規模小売店舗（ジョイフル国分、シャンベルコート）

重点整備地区の選定理由：

本地区は近鉄河内国分駅を中心として商業・業務機能が集積された市街地を形成しており、本市北部の柏原地区とともに本市における二つの大きな都市核の一翼を担っている。この河内国分駅については、乗降客数の多い橋上駅であるが、垂直方向の移動手段としてエレベーターが設置されていないなど、従来より市民からの改善要望が多数寄せられていた。

また、最寄りにJR高井田駅が存在し、国道25号と国道165号が地区内で結節するなど、鉄道交通、道路交通ともに大阪市内と奈良県とを連絡する重要な交通の要衝地となっていることから、当該2駅を特定旅客施設に位置づけ、河内国分駅を中心とした半径約500mの区域を重点整備地区として選定した。

4. 柏原市河内国分駅周辺地区基本構想の特徴

「物のバリアフリー」「情報のバリアフリー」「心のバリアフリー」の3つの観点から交通バリアフリー化の実現を目指すことを基本理念とし、交通バリアフリーを推進するにあたって、柏原市総合計画に示されるまちづくりの基本目標の精神を踏襲して以下の5つの方針を設定した。

1. 快適な都市基盤整備によるバリアフリーを推進します。
2. 心豊かな教育に育まれたバリアフリーを推進します。
3. 人にやさしい福祉を背景としたバリアフリーを推進します。
4. 安全・安心な生活環境を守るバリアフリーを推進します。
5. 賑わいある活力を創造するバリアフリーを推進します。

また、河内国分駅前において国道25号と国道165号が合流し、安全な歩行空間が確保されていない中で慢性的に著しい交通渋滞が発生しているが、平成15年3月より河内国分駅に急行が停車することを契機として、市内を通過する車両交通に対して公共交通機関への利用転換を積極的にPRするなど、TDM施策とバリアフリー施策との一体的な推進に取り組むこととしている。

さらに、市内に立地する大阪教育大学の協力のもとでノーマライゼーションの精神から交通バリアフリーをやさしく分かりやすい文章で紹介した小冊子の作成を予定しており、バリアフリー教育の推進についても重点的に取り組むこととしている。

5. 事業の概要

基本構想の目標年次： 平成14年度に着手 平成22年度までに完成を予定
公共交通特定事業

(1) 近鉄河内国分駅

- ・橋上駅舎構内における垂直移動の円滑化を図るために、改札口から上下各ホームに至るエレベーター（9人乗り）を1基ずつ、合計2基を設置する。
- ・なお、エレベーターは車いすの方にも利用しやすいように通り抜け型とする。
- ・オストメイト対応の多機能トイレを1基設置する。
- ・その他、階段手すり、券売機、案内板、視覚障害者誘導用ブロックなどの駅舎施設の改善を図る。

(2) JR高井田駅

- ・橋上駅舎構内における垂直移動の円滑化を図るために、利用者経路のバリアフリー化を検討、実施する。

(3) 近鉄バス

- ・今後、市内運行路線の車両更新の時期が来れば、低床車両の導入を検討する。

道路特定事業

(1) 国道25号

- ・歩道未設置区間において道路拡幅等による歩道の新設を図る。
- ・国分駅東口歩道橋上からの垂直移動に際して、エレベーターの設置を検討する。

(2) 国道165号

- ・歩道整備を推進する。

(3) 府道 柏原駒ヶ谷千早赤阪線

- ・未整備区間について、接続する都市計画道路田辺旭ヶ丘線の進捗状況にあわせて着工時期を検討する。

(4) 府道 本堂高井田線

- ・まず、既存道路敷内での歩道整備について検討する。

(5) 河内国分駅 構外

- ・ 橋上駅舎構外における垂直移動の円滑化を図るために、駅西側において駅西広場から改札口に至るエレベーター（ 1 1 人乗り ）を 1 基設置する。
- ・ 駅東側については、既設歩道橋のスロープ勾配を 5 % に改良するとともに、駅東広場から改札口に至るエレベーター（ 1 1 人乗り ）を 1 基設置する。
- ・ なお、エレベーターは車いすの方にも利用しやすいように通り抜け型とする。

(6) 高井田駅 構外

- ・ 駅を利用する歩行者の動線にあわせて歩行経路の改善を検討し、公安委員会（警察）等と協議調整を図りながら、安全で利便性の高い歩行空間の形成に努める。
- ・ 橋上駅舎構外における垂直移動の円滑化を図るために、利用者経路のバリアフリー化を検討、実施する。

(7) 市道 田辺旭ヶ丘線

- ・ 街路事業を推進することによって歩道整備を図る。

(8) 市道 国分道明寺線

- ・ 長期的には都市計画で定められた幅員 1 2 m に拡幅することを念頭に、当面は既存の道路敷内で沿道住民の理解と協力を得ながら歩行空間の確保を検討する。

(9) 市道 国分西 1 号線

- ・ 道路改良事業によって歩道整備を推進する。

交通安全特定事業

- ・ 利用者ニーズに応じて歩行者用信号機の設置、改善を図る。
- ・ 歩行者の乱横断が多い箇所について横断歩道の設置等を検討する。
- ・ 歩行空間を占拠する違法な駐車、駐輪防止に向けた取締りを強化する。
- ・ 交通安全教室等の広報活動を通じて、道路利用者のモラル向上とバリアフリーに対する理解の推進に努める。

その他の事業

- ・ 特定経路以外のその他経路について、可能な限りバリアフリー化に向けた取り組みを検討する。
- ・ 河内国分駅の急行停車化を踏まえて、車両交通からの転換に向けた公共交通機関利用促進の P R 活動を積極的に推進する。
- ・ 大阪教育大学の協力のもとで、交通バリアフリーの精神を分かりやすく紹介した小冊子を作成し、これを活用しながら福祉的分野の総合学習の推進を図る。
- ・ 広報等を通じて、交通バリアフリーに対する一般市民の理解向上に努める。
- ・ バリアフリーに向けた各種取り組みに対して、事前及び事後に当事者の意見を反映し、持続的な質的向上に努める仕組みづくりを行う。

6. 利用者の意見の反映

基本構想策定委員会の開催

委員会には以下の団体からメンバーが参画し、有識者、行政関係者、各種事業者とともに5回にわたって議論を行った。

- ・ 柏原市区長会
- ・ 柏原市老人クラブ連合会
- ・ 柏原市身体障害者福祉協議会
- ・ 柏原市婦人団体連絡協議会

ワーキング会議の開催

基本構想策定委員会とは別に、身体障害者やボランティア団体関係者を交えてワーキング組織を立ち上げ、8回にわたって会合を開き、バリアフリー先進地の視察を行ったり、バリアフリーに対する取り組み内容について意見を交わしながら当事者の意向の反映に努めた。

タウンウォッチングの実施

当事者を含めた総勢56名の参加のもとで関係者の協力を得ながらタウンウォッチングを実施し、近鉄河内国分駅及びJR高井田駅の駅舎内部及び周辺の主な移動経路について、当事者の立場から移動制約箇所や改善要望等について指摘を受けた。

この結果については、柏原市の広報誌（柏原市役所ホームページにも掲載）を通じて一般市民に紹介した。

反映された主な事項

- ・ 河内国分駅西口の構外エレベーターの設置については、当初スペースの関係で設置が困難であったが、関係者間で調整を行った結果として設置に至った。
- ・ 河内国分駅構内の身体障害者用トイレの新設にあたり、委員会での要望を受け、関係者と協議した結果、近畿日本鉄道(株)の沿線で初のオストメイト対応が図られることとなった。
- ・ JR高井田駅前広場については、タウンウォッチングでの当事者からの指摘により、歩行者動線の改善を検討する運びとなった。

7. 法第6条第4項に定められている関係する機関との協議

公共交通事業者等

協議相手機関 近畿日本鉄道株式会社
西日本旅客鉄道株式会社
近鉄バス株式会社

協議成立年月日 平成14年12月25日

道路管理者

協議相手機関 国土交通省近畿地方整備局 大阪国道事務所
大阪府 八尾土木事務所

協議成立年月日 平成14年12月25日

都道府県公安委員会

協議相手機関 大阪府柏原警察署（大阪府公安委員会）

協議成立年月日 平成14年12月25日

8 . その他

- ・ 本バリアフリー基本構想の策定に関連して、近鉄大阪線の大阪教育大前駅において多機能トイレを設置する。

柏原市交通バリアフリー基本構想策定委員会委員

H14, 12, 25

学識経験者		役 職
大阪教育大学	教育学部 教養学科 二文字 理明 教授	会 長
近畿大学	理工学部土木工学科 三星 昭宏 教授	副 会 長
アドバイザー		
国土交通省	近畿運輸局 交通環境部 消費者行政課長 廣瀬 正順	
大阪府	建築都市部 建築指導室 建築企画課 福祉タウン推進 G 課長補佐 佐々木 宗一	
道路管理者		
国土交通省	近畿地方整備局 大阪国道事務所 交通対策課長 椎原 孝治	
大阪府	八尾土木事務所 建設課長 中辻 幸三	
公安委員会		
大阪府 柏原警察署	交通課長 中谷 和彦	
公共交通事業者		
近畿日本鉄道(株)	鉄道事業本部 上本町営業局 施設部土木課長 原 史郎	
西日本旅客鉄道(株)	大阪支社 施設課長 谷本 篤則	
近鉄バス(株)	営業部 営業チーム 課長 斉田 稔	
市民団体		
柏原市区長会	代表 竹中 重夫	
柏原市老人 クラブ連合会	代表 山沢 実	
柏原市身体障害 者福祉協議会	代表 大石紘嗣郎	
柏原市婦人団体 連絡協議会	代表 中島 次枝	
柏原市		
総務部長 寺前 良男 健康福祉部長 浅野 保夫 駅前再開発事務所長 堀内 良一 財務部長 辰巳 英彦 都市整備部長 山口 稔		
事務局		
柏原市 都市整備部道路交通課内 担当者 次長兼 道路交通課長 田中 和美 課長補佐 米岡 淳一		

柏原市交通バリアフリー基本構想策定委員会設置要綱

（設置）

第1条 高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成12年5月17日法律第68号。以下「法」という。）第6条第4項の規定に基づき、本市における基本構想の策定その他移動の円滑化の促進に関し調査検討を行い、又関係者相互の連絡調整を図るため、柏原市交通バリアフリー基本構想策定委員会（以下「委員会」という。）を設置する。

（協議事項）

第2条 委員会委員は次に掲げる事項について調査及び協議を行う。

（1）柏原市におけるバリアフリー化状況

（2）旅客施設、道路、駅前広場等について、移動の円滑化のための事業に関する基本的事項

（3）法第2条第7項に定める重点整備地区に関する事項

（4）その他移動の円滑化の促進に関して必要な事項

（組織）

第3条 委員会は会長及び委員で組織する。但し、専門的な意見を聴取するため、アドバイザーとして、国、大阪府職員を加える。

2 会長は、委員の互選によりこれを決める。

3 委員は、次に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

（1）学識経験者

（2）公共交通事業者

（3）道路管理者

（4）公安委員会

（5）高齢者を代表する者

（6）障害者を代表する者

（7）本市区長会を代表する者

（8）本市婦人団体を代表する者

（9）柏原市職員

（10）その他市長が必要と認めた者

4 会長は委員会を代表し、会務を総理する。

5 会長に事故があるときは、委員会に属する委員のうちから会長があらかじめ指名する者が、その職務を代理する。

（会議）

第4条 会長は、委員会の会議を招集し、その議長となる。

2 委員会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことが出来ない。

3 委員会は、必要があると認められるときは、会議に関係者の出席を求め、資料の提出、意見の開陳、説明その他の協力を求めることができる。

(解散)

第5条 委員会は、基本構想の策定をもって解散する。

(事務局)

第6条 委員会の庶務は、柏原市都市整備部道路交通課で行う。

(その他)

第7条 この要綱に定めるものの他、委員会の運営に関し必要な事項は、会長が委員会に諮って定める。

附則

この要綱は、平成13年11月1日から実施する。

柏原市交通バリアフリー基本構想策定経緯

第1回 委員会

平成13年11月1日 柏原市役所別館（フローラルセンター）3階大会議室にて

- 主な議題：・委員会の設立について
・交通バリアフリー法について

現地視察：・河内国分駅周辺地区

第2回 委員会

平成13年12月19日 柏原市役所別館（フローラルセンター）3階大会議室にて

- 主な議題：・ワーキンググループの設立について
・重点整備地区及び特定経路の設定について

現地視察：・柏原駅周辺地区

河内国分駅周辺地区 タウンウォッチング

平成14年3月18日 河内国分駅 ～ 高井田駅 56名参加

第3回 委員会

平成14年3月29日 柏原市役所別館（フローラルセンター）3階大会議室にて

- 主な議題：・河内国分駅周辺地区タウンウォッチング結果について
・河内国分駅関連事業について

第4回 委員会

平成14年8月27日 柏原市役所別館（フローラルセンター）3階大会議室にて

- 主な議題：・ワーキンググループ活動について
・重点整備地区及び特定経路（案）について

柏原駅周辺地区 タウンウォッチング

平成14年10月23日 柏原駅 ～ 堅下駅，国道25号 49名参加

第5回 委員会

平成14年12月25日 柏原市役所別館（フローラルセンター）3階大会議室にて

- 主な議題：・河内国分駅周辺地区基本構想について（原案作成）
・柏原駅周辺地区タウンウォッチング結果について

第6回 委員会

平成15年3月18日 柏原市役所別館（フローラルセンター）3階大会議室にて

- 主な議題：・柏原駅周辺地区基本構想について（原案作成）
・今後の取り組みについて