

柏原市バリアフリー基本構想

誰もが、安全・安心・快適に 活動できるまち 柏原

平成31（2019）年3月

柏原市

はじめに

現在、全国の地方自治体に行政課題として少子高齢化、人口減少問題が立ちふさがっており、柏原市においてもこの課題は、最優先課題であります。

このような状況から国は、一億総活躍社会の実現を目指しており、高齢者、障がい者等から、社会的障壁を取り除くための環境整備として、バリアフリー化の実施や心のバリアフリー実現に向けた働きかけを行うことが急務となっております。



これまで、本市では河内国分駅周辺地区、柏原駅周辺地区を中心にバリアフリー化を進めてまいりましたが、バリアフリーに関する法律とそれに伴う国の基本方針が見直されていることから、「柏原市バリアフリー基本構想協議会」を立ち上げ、あらたに堅下駅・法善寺駅周辺を重点整備地区と定める、「柏原市バリアフリー基本構想」を策定することといたしました。

本基本構想では、堅下駅・法善寺駅周辺地区のバリアフリー化はもとより、心のバリアフリーにも取り組み、「日本一住みたいまち柏原」の実現を目指してまいります。また、着実な実施に向けて、段階的かつ継続的に取り組んでまいりますので、市民の皆様にもご理解、ご協力をお願い申し上げます。

結びに、本基本構想の策定にあたり、ご尽力をいただきました「柏原市バリアフリー基本構想協議会」の委員の皆様をはじめ、ご協力や多数の貴重なご意見、ご提言をいただきました市民の皆様、関係機関・団体の皆様に心からお礼を申し上げます。

平成31（2019）年3月

柏原市長 富宅 正浩

目次

第1編 全体構想

第1章 バリアフリー法及び基本構想について	1
1. 基本構想策定の背景と目的	1
2. 法律の枠組み	2
3. 基本構想について	4
4. 基本構想の位置付け	5
5. 計画期間	6
第2章 柏原市の現況と課題	7
1. 市域の現況整理	7
2. これまでの取組	12
3. 上位・関連計画	15
4. 高齢者、障がい者等の意向把握（ヒアリング調査）	17
5. 課題の整理	19
第3章 バリアフリー化の基本目標と基本方針	20
1. 基本目標	20
2. 基本方針	21
3. 整備等の基本的な考え方	22
第4章 重点整備地区及び生活関連施設・生活関連経路の設定	26
1. 重点整備地区の設定	26
2. 生活関連施設・生活関連経路の設定	31
第5章 総合的なバリアフリー化に向けて	38
1. バリアフリー化の更なる促進	38
2. 市民、事業者、行政の協働によるバリアフリー化の推進	44
3. 基本構想の見直し・評価	45

第2編 地区構想

第1章 地区の概要と課題	49
1. 地区の現況	49
2. 地区内における課題	54
第2章 堅下駅・法善寺駅周辺地区におけるバリアフリー化の基本方針	76
1. バリアフリー化の基本方針	76
第3章 重点整備地区における整備計画	78
1. 特定事業等に関する事項	78
2. 今後の検討課題	89

参考資料

1. 柏原市バリアフリー基本構想協議会委員名簿	95
2. 柏原市バリアフリー基本構想策定経緯	96
3. バリアフリー空間確保にかかる電柱等の取扱いについて（依頼）	98

第1編 全体構想

第1章 バリアフリー法及び基本構想について

1. 基本構想策定の背景と目的

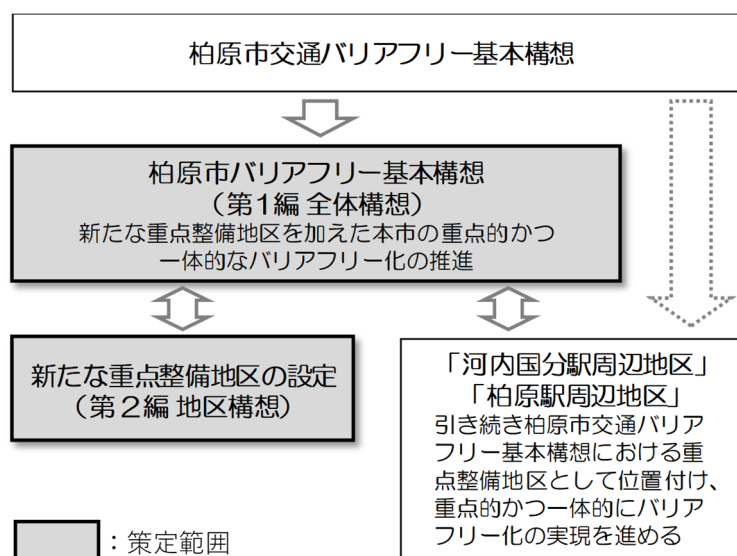
(1) 基本構想策定の背景

我が国では急速な高齢化の進行とともに本格的な人口減少社会を迎えており「高齢社会白書（内閣府、平成 29（2017）年度版）」によると平成 32（2020）年の高齢化率は 28.9%になると推計されています。また、高齢化が進む中、本市においては、平成 15（2003）年 3 月にいわゆる交通バリアフリー法に基づいて、河内国分駅周辺地区及び柏原駅周辺地区を重点整備地区とした「柏原市交通バリアフリー基本構想」を策定し公共交通機関や道路等についてバリアフリー整備を進めてきました。

このような状況の中、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成 18（2006）年）」（以下、バリアフリー法という）が定められ、平成 20（2008）年にはバリアフリー・ユニバーサルデザインの推進に関する政府の基本的な方針として「バリアフリー・ユニバーサルデザイン推進要綱」がとりまとめられました。また、これらに基づく「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（平成 23（2011）年 3 月）の改正によってバリアフリー化の整備目標のうち、公共交通施設の対象が 1 日平均利用者 5,000 人以上から 3,000 人以上に拡大し、市内においても該当する駅が 2 駅増えました。そして、平成 30（2018）年には、平成 32（2020）年に開催する東京五輪・パラリンピックを契機としてバリアフリー法が改正され、更なるバリアフリー化が推進されており、このような状況から、柏原市交通バリアフリー基本構想にも示した全市的なバリアフリー化の推進が求められています。

(2) 基本構想策定の目的

「柏原市バリアフリー基本構想」はバリアフリー法及びこれに基づく国の「移動等円滑化の促進に関する基本方針」を踏まえ、柏原市交通バリアフリー基本構想を引き継ぎながら、「新たな重点整備地区」を加えた基本構想として策定し、重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進を図っていくことを目的とします。



図：柏原市交通バリアフリー基本構想との関係

2. 法律の枠組み

バリアフリー法では個々の公共交通機関、建築物等の新設に際し「基準適合義務等」とともに、施設が集積する地区における移動等の円滑化の重点的かつ一体的なバリアフリー化を図る「基本構想制度」が設けられています。基本的な枠組みは次ページの体系に示すとおりですが、主な内容は以下のとおりとなります。

（１）移動等円滑化の促進に関する基本方針（法第3条）

主務大臣は、バリアフリー法第3条に基づき、移動等円滑化が総合的かつ計画的に推進されるため基本方針として、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」（以下「基本方針」という。）を定めることとされており、基本方針には次の4つの事項が定められています。

- ・ 移動等円滑化の意義及び目標に関する事項
- ・ 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項
- ・ バリアフリー法において定めることができる基本構想の指針となるべき事項
- ・ 移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項（関係者の責務に関する事項）

（２）関係者の責務（法第4条～7条）

国及び施設設置管理者、地方公共団体、国民がそれぞれの責務を果たすことで移動等円滑化が効果的に実施されることが求められています。

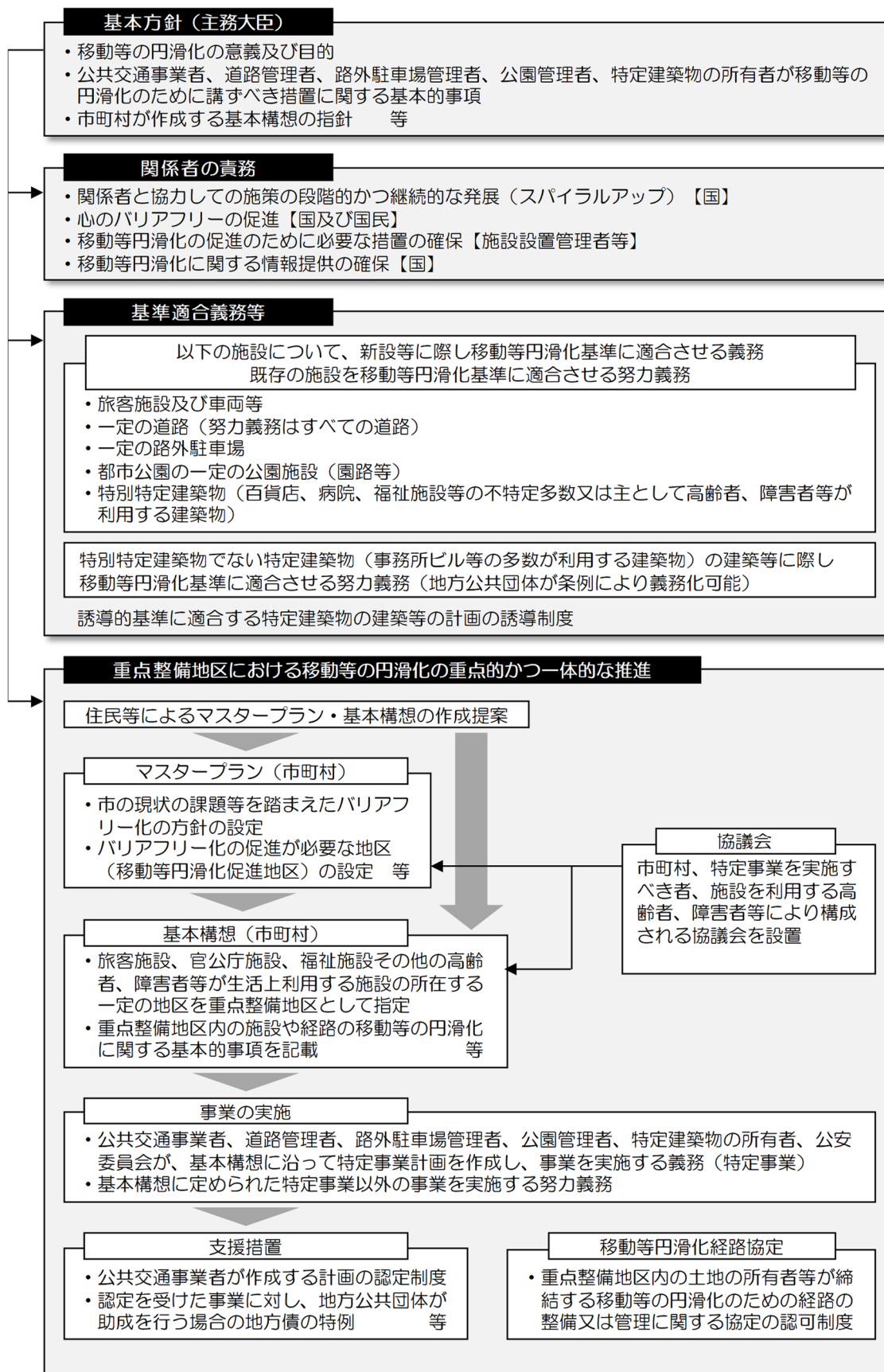
- ・ 関係者と協力しての施策の段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）【国】
- ・ 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- ・ 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- ・ 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

（３）基準適合義務（法第8条～24条）

施設設置管理者等はそれぞれが設置し管理する一定の要件を満たす施設に対して、新設時には移動等円滑化基準に適合させる義務があり、既存の施設については移動等円滑化基準に適合させる努力義務が定められています。また、施設等のバリアフリー化を図っていくにはハード面の整備のみならず、ソフト面の整備も重要であるとの認識から案内情報の適切な提供や、職員等に対する教育訓練を充実させるよう努めることとされています。

（４）重点整備地区における移動等円滑化の重点的かつ一体的な推進（法第24条の2～51条）

市町村は、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、移動等円滑化に係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ます。また、住民や事業者等は基本方針に沿った基本構想の素案を提案する制度が設けられており、提案を受けた市町村は基本構想を作成又は変更する必要があります。これらによって基本構想が作成された場合、施設設置管理者等はそれぞれのバリアフリー化に関する事業計画を作成する必要があります。



国土交通省ホームページ・法文をもとに作成

図：バリアフリー法の基本的枠組み

3. 基本構想について

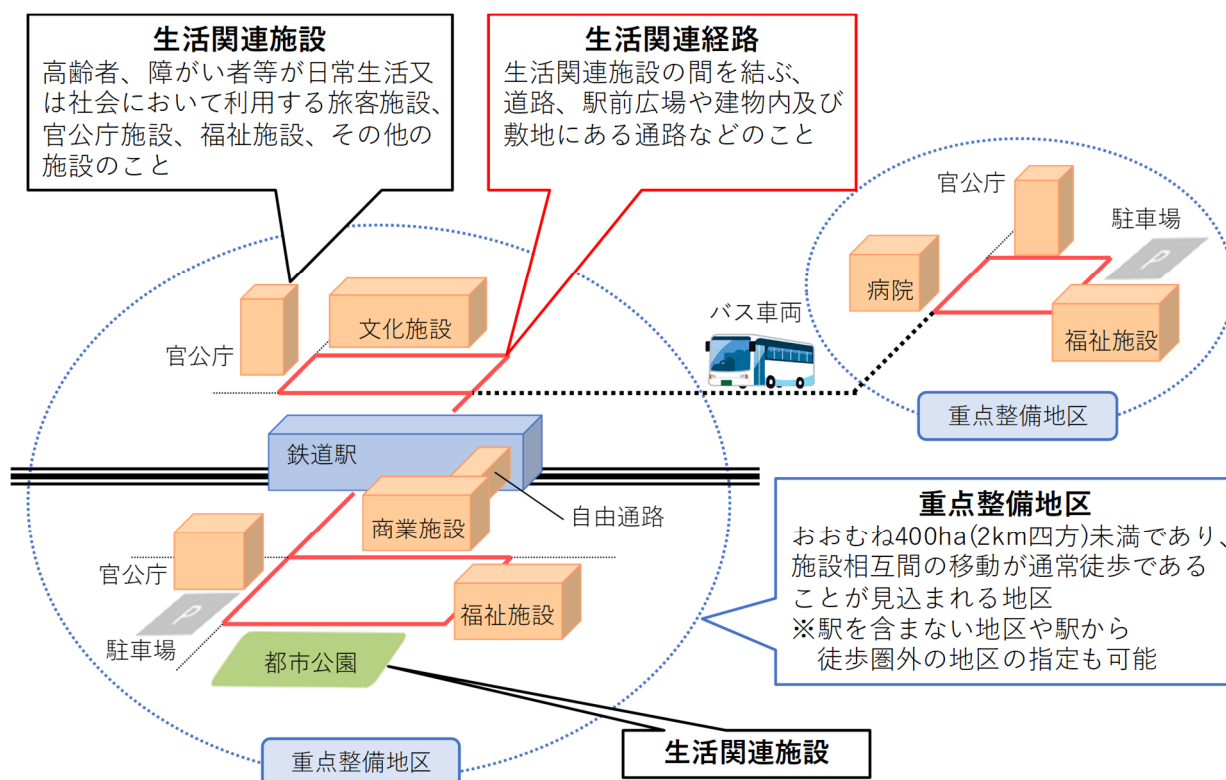
基本構想は、駅などの旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障がい者等が利用する施設が集まった地区（重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために市町村が作成するものです。基本構想に定める事項は以下の内容になります。

● バリアフリーに対する基本的な考え方を定めます。

- 本市において、高齢者や障がい者だけでなく、誰もが移動しやすく、利用しやすい駅舎や道路、駅前広場、公共・民間等の建築物、公園、路外駐車場等を整備するにあたっての基本的な考え方や方針を定めます。
- なお、バリアフリーに対する基本的な考え方については、重点整備地区だけでなく、市全域における考え方として定めることとなります。

● 生活関連施設と生活関連経路を設定し、整備すべき内容を定めます。

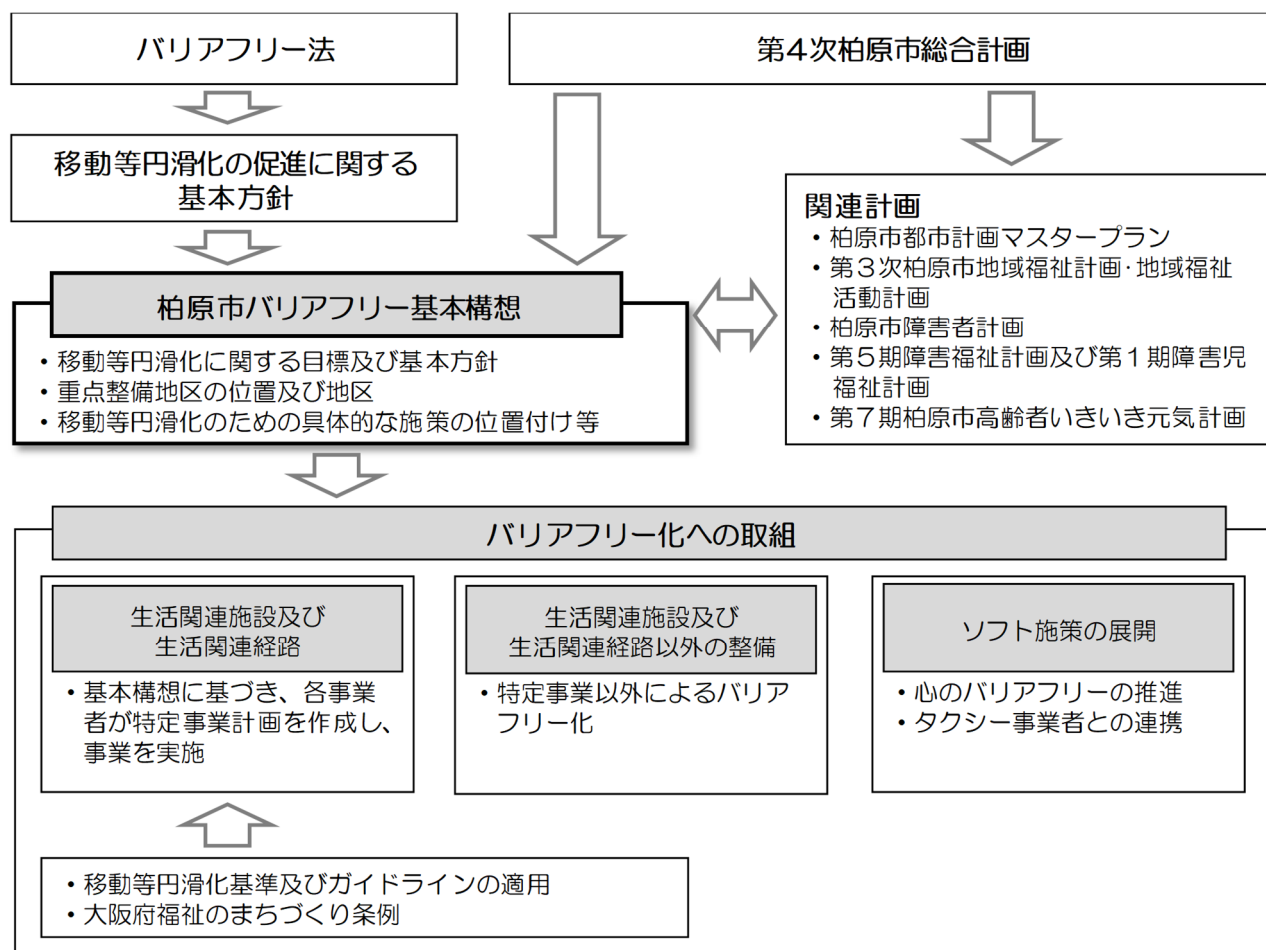
- 下図のように駅周辺等の重点整備地区内において、高齢者、障がい者等が日常生活の中でよく利用する施設を「生活関連施設」とし、その生活関連施設間を結ぶ経路を「生活関連経路」として設定します。
- 各々の施設のバリアフリー化に向けた整備すべき内容を定めます。
- 整備内容にはマナーの向上及び高齢者、障がい者等に対するサポート意識の醸成など「心のバリアフリー」についても定めます。



図：生活関連施設・経路と重点整備地区のイメージ

4. 基本構想の位置付け

本基本構想は、バリアフリー法及び移動等円滑化の促進に関する基本方針に基づくとともに、「第4次柏原市総合計画」のテーマである「市民が生きいきとしにぎわいにあふれているまち 柏原～自然と歴史を活かした個性あるまちづくり～」をはじめとし、「柏原市都市計画マスタープラン」等のまちづくりに関する計画や「第3次柏原市地域福祉計画・地域福祉活動計画」等の福祉に関する計画等と整合を図っていきます。



図：計画の位置付け

5. 計画期間

本基本構想の計画期間は国の基本方針との整合を図り、「平成 31（2019）年度から平成 32（2020）年度」までとします。また、平成 32（2020）年度以降、国の政策の動向にあわせて計画を見直し、本市の総合的なバリアフリー化を推進していきます。

計画等	年度								
	平成31 (2019)	平成32 (2020)	平成33 (2021)	平成34 (2022)	平成35 (2023)	平成36 (2024)	平成37 (2025)	平成38 (2026)	平成39 (2027) …
基本方針 (国)	→ 目標年度		次期目標	■	■	■	■	■	■ →
柏原市 バリアフリー 基本構想	→		次期計画	■	■	■	■	■	■ →

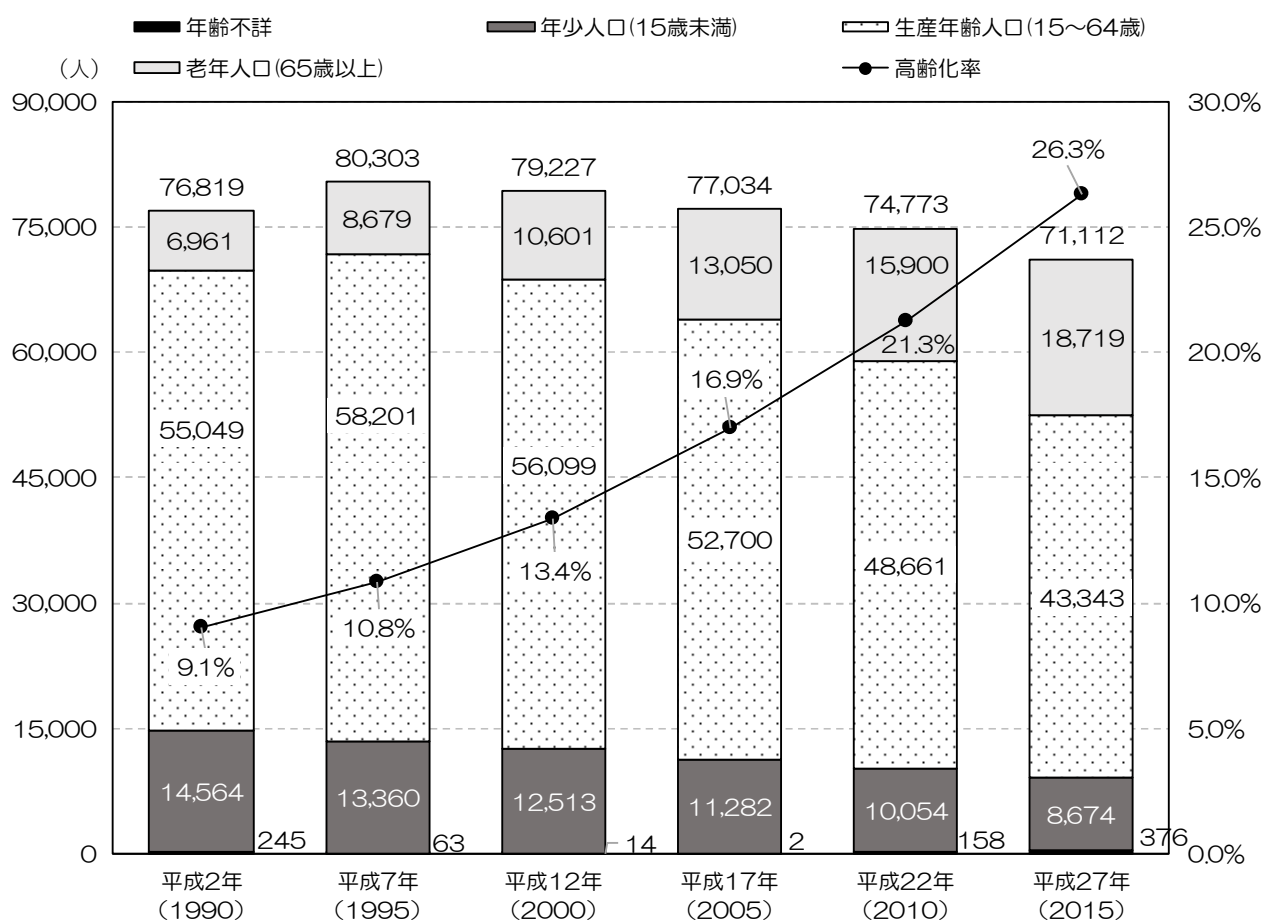
図：計画期間

第2章 柏原市の現況と課題

1. 市域の現況整理

(1) 人口及び年齢別人口

本市の人口は平成27(2015)年において、71,112人となっており、平成7(1995)年を境に減少しています。また、65歳以上の老年人口が総人口に占める割合である高齢化率は、平成17(2005)年から平成27(2015)年にかけての10年間で16.9%から26.3%と9.4ポイント上昇しています。



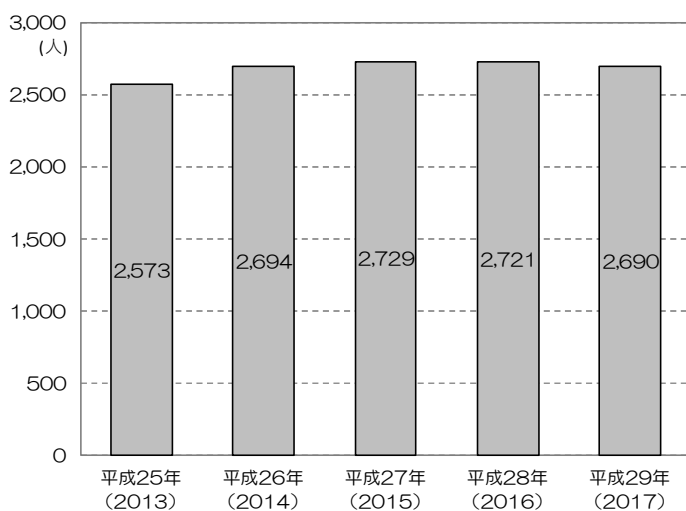
出典：国勢調査（総務省統計局）

図：年齢別人口の推移

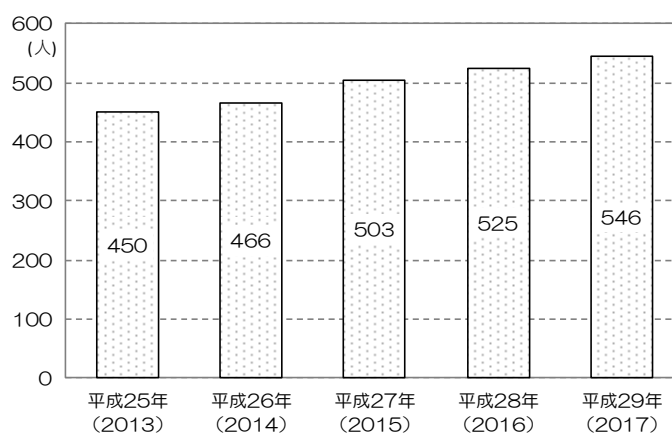
（２）障がい者の状況

本市の障がい者の状況として、身体障害者手帳所持者数は、平成 29（2017）年において 2,690 人となっており平成 25（2013）年を基準にみると増加傾向にあります。また、療育手帳所持者数も年々増加し、平成 29（2017）年には 546 人となっています。

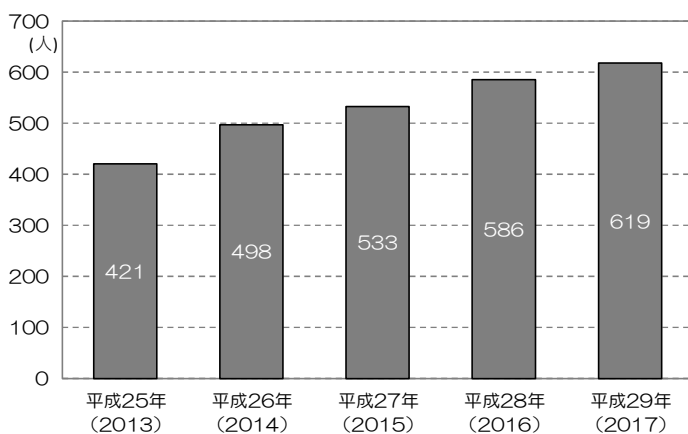
精神障害者保健福祉手帳所持者数は平成 29（2017）年に 619 人となっており年々増加しています。



図：身体障害者手帳所持者数の推移



図：療育手帳所持者数の推移



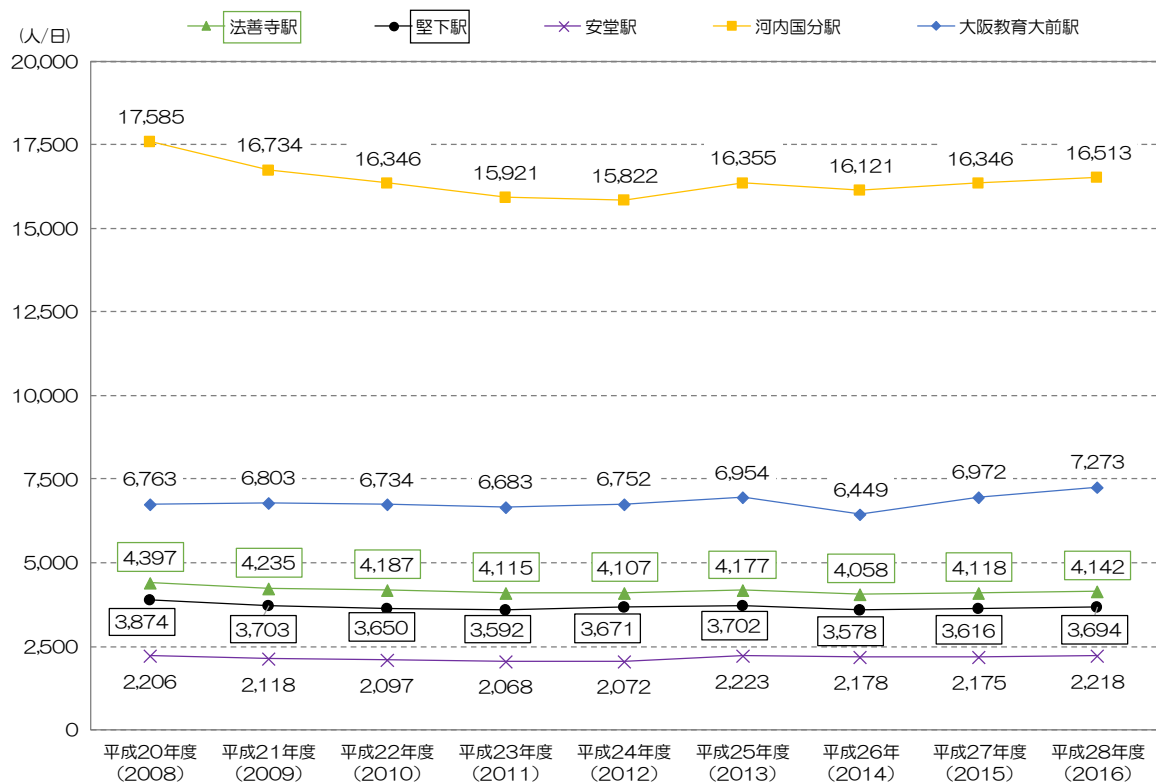
図：精神障害者保健福祉手帳所持者数の推移

出典：柏原市障害福祉課

(3) 公共交通機関の利用状況

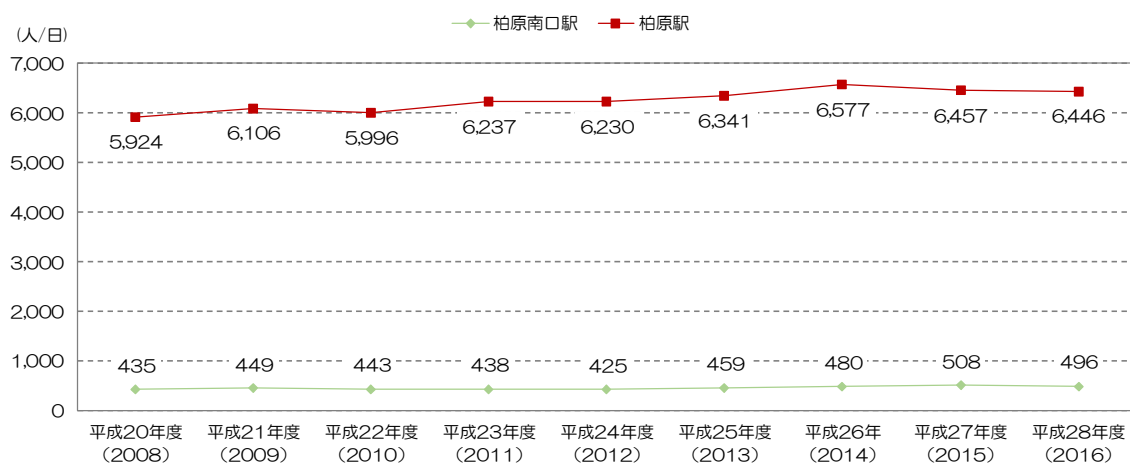
本市域を通過する鉄道は、JR 関西本線と近鉄大阪線・道明寺線があり、市内には9駅（柏原駅はJR・近鉄両駅を兼ねる。）が設置されています。それぞれの駅の利用者数の推移は、およそ横ばい傾向を示しています。

平成28（2016）年度において、市内全9駅の中で1日平均利用者が3,000人以上の駅は多い順から柏原駅（JR：22,192人・近鉄：6,446人）、河内国分駅（16,513人）、高井田駅（9,310人）、大阪教育大前駅（7,273人）、法善寺駅（4,142人）、堅下駅（3,694人）となっています。



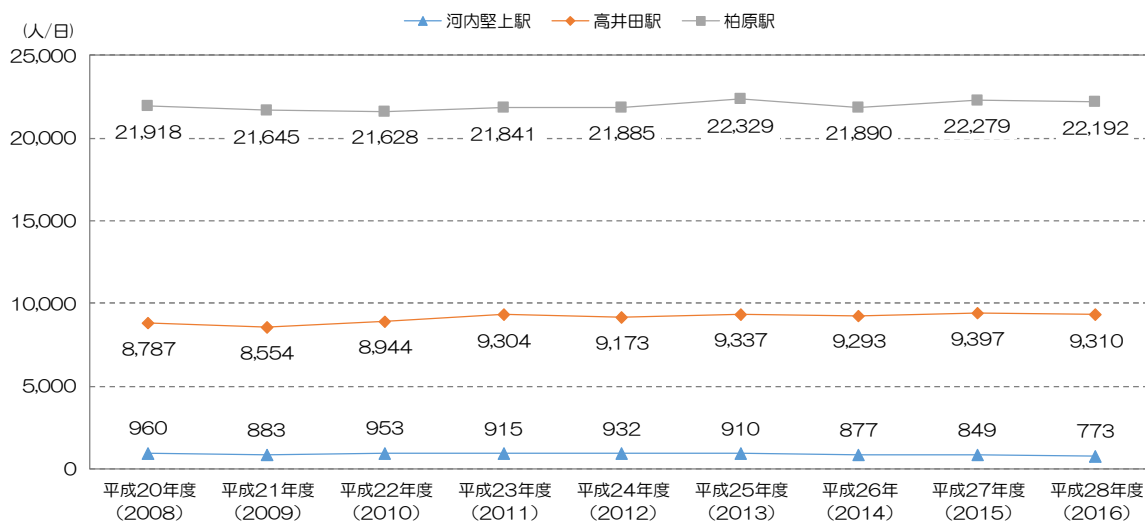
出典：大阪府統計年鑑

図：鉄道駅（近鉄大阪線）の1日あたり利用者数の推移



出典：大阪府統計年鑑

図：鉄道駅（近鉄道明寺線）の1日あたり利用者数の推移



出典：大阪府統計年鑑

図：鉄道駅（JR 関西本線）の1日あたり利用者数の推移

表：各駅の1日平均利用者数

路線	駅名	1日平均利用者数 (平成28 (2016) 年度)	備考
JR関西本線	河内堅上駅	773	
	高井田駅	9,310	河内国分駅周辺地区内
	柏原駅	22,192	柏原駅周辺地区内
近鉄大阪線	法善寺駅	4,142	
	堅下駅	3,694	
	安堂駅	2,218	
	河内国分駅	16,513	河内国分駅周辺地区内
	大阪教育大前駅	7,273	
近鉄道明寺線	柏原南口駅	496	
	柏原駅	6,446	柏原駅周辺地区内

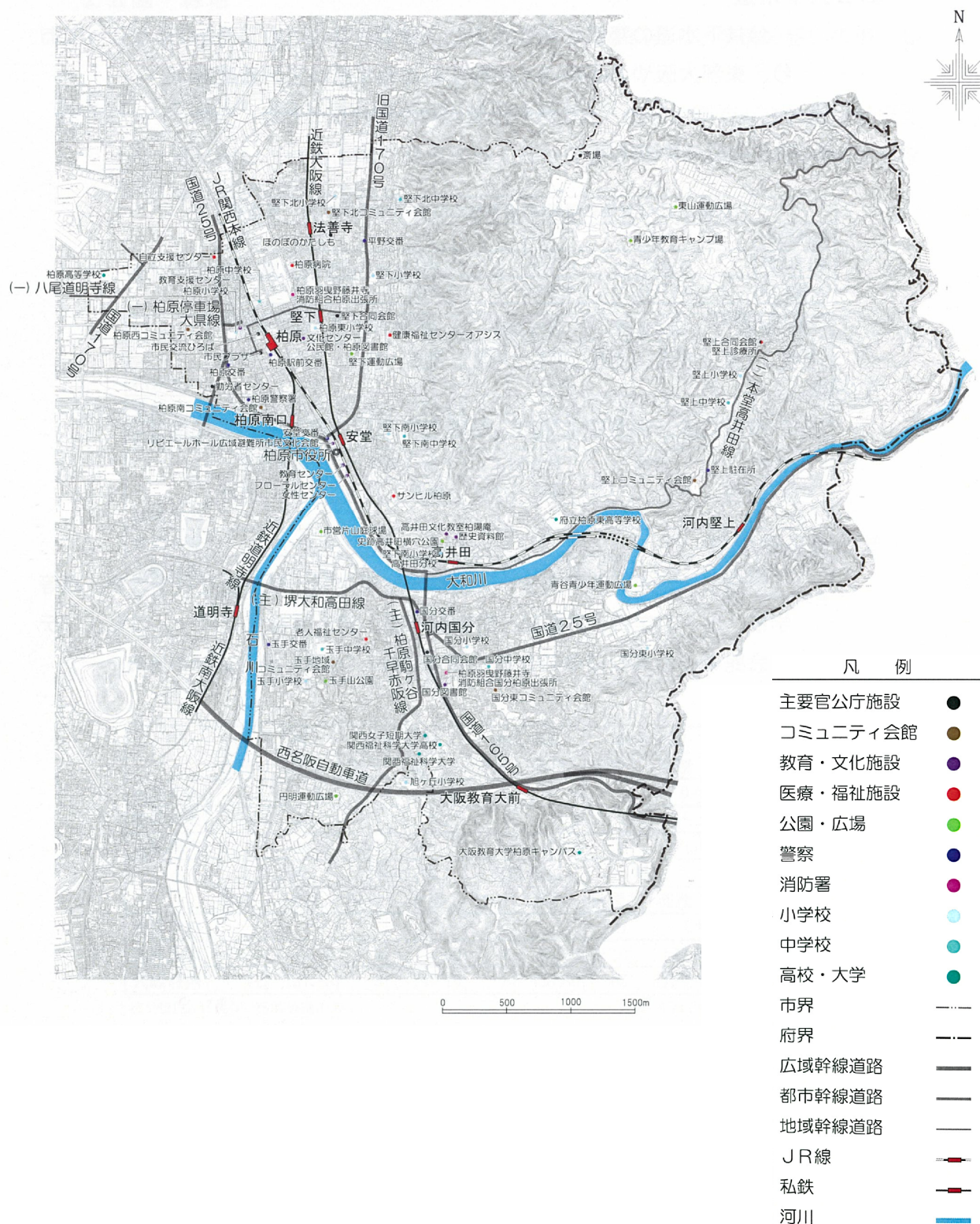
1日あたりの利用者数＝年度乗車人員÷365日×2で算出

赤字：利用者数3,000人/日以上

出典：2017 柏原市統計書

(4) 公共施設等の分布状況

本市における公共施設等の分布は、以下のとおり山間部を除き市内に広く分布していることがわかります。特に柏原駅・堅下駅周辺や河内国分駅周辺に官公庁施設や教育文化施設など不特定多数の利用する施設が多く分布しています。



出典：柏原市都市計画マスタープラン

図：主要な公共施設等の分布

2. これまでの取組

(1) バリアフリーに関するこれまでの取組

本市では平成 15（2003）年度に河内国分駅周辺地区と柏原駅周辺地区を重点整備地区に指定した「柏原市交通バリアフリー基本構想」を策定しており、これに基づき公共交通事業者や道路管理者、公安委員会等の連携の下、鉄道駅と周辺の駅前広場や道路等の一体的なバリアフリー化を進めてきました。以下に柏原市交通バリアフリー基本構想に定めた重点整備地区の概要を整理します。

【河内国分駅周辺地区】

地区の概要	地区の区域と特定経路
■特定旅客施設 ・河内国分駅 ・高井田駅 ■重点整備地区 ・河内国分駅及び高井田駅の2駅を中心としたおおむね 500m の徒歩圏域 ■特定経路 ・国道 25 号 ・国道 165 号 ・府道 堺大和高田線 ・府道 柏原駒ヶ谷千早赤坂線 ・府道 本堂高井田線 ・市道 田辺旭ヶ丘線 ・市道 国分道明寺線 ・市道 原川線 ・市道 国分西 1 号線 ・市道 国分西 19 号線 ・市道 本町 2 号線 ・市道 高井田 19 号線 ■その他経路 ・府道 堺大和高田線 ・市道 原川線 ・市道 国分西 18 号線 ・柏原第二ポンプ場前通路	凡例 ● 特定経路 ●●●●● その他経路 - 重点整備地区 100 0 100 200 300 400 m

【柏原駅周辺地区】

地区の概要

地区の区域と特定経路

■特定旅客施設

- ・ 柏原駅

■重点整備地区

- ・ 柏原駅を中心としたおおむね500mの徒歩圏域

■特定経路

- ・ 国道 25 号
- ・ 旧国道 170 号
- ・ (都) 大県本郷線
- ・ (都) 柏原駅西線
- ・ (都) 上市今町線
- ・ 市道 太平寺上市線
- ・ 市道 清州上市線
- ・ 市道 長瀬川西線
- ・ 市道 長瀬川東線
- ・ 市道 上市法善寺線
- ・ 市道 大県4号線
- ・ 市道 上市9号線
- ・ 柏原西駅前広場
- ・ 安堂駅自由通路

■その他経路

- ・ (都) 大県本郷線
- ・ 府道 柏原停車場大県線
- ・ 市道 太平寺上市線
- ・ 市道 河原7号線
- ・ 市道 上市9号線
- ・ 市道 上市10号線
- ・ 市道 上市14号線

Map showing the designated route (red solid line with dots) and other routes (red dotted line with dots) around Hara Station. The map includes a compass rose, a scale bar (100m to 400m), and labels for various roads and stations.

Labels on the map include: JR 関西本線, 河原7号線, 大県本郷線, 府道 柏原停車場大県線, 大県4号線, 上市今町線, 清州上市線, 上市法善寺線, 市道 太平寺上市線, 市道 長瀬川西線, 市道 長瀬川東線, 市道 上市9号線, 市道 上市10号線, 市道 上市14号線, 柏原西駅前広場, 安堂駅自由通路, 近鉄堅下駅, 近鉄柏原駅, 近鉄柏原南口駅, 近鉄安堂駅, 柏原市役所, 旧国道170号, 国道25号, 長瀬川, 市道 河原7号線, 市道 太平寺上市線, 市道 清州上市線, 市道 長瀬川西線, 市道 長瀬川東線, 市道 上市法善寺線, 市道 大県4号線, 市道 上市9号線, 市道 上市10号線, 市道 上市14号線.

Legend (凡例):

- 特定経路
- ...● その他経路
- 重点整備地区

（２）バリアフリーに関するこれまでの事業の実施状況

本市では平成 15（2003）年度以降「柏原市交通バリアフリー基本構想」に基づき、各重点整備地区内のバリアフリー化を進めています。

【公共交通特定事業の様子】



河内国分駅西口
エレベーター整備



河内国分駅東口
エレベーター整備



JR 柏原駅
券売機カウンター改修

【道路特定事業の様子】



国道25号（整備前）



国道25号（整備後）



上市今町線（整備前）



上市今町線（整備後）

3. 上位・関連計画

(1) 上位・関連計画における基本目標と基本方針

本市のバリアフリー化にかかわる主な上位・関連計画の概要を次に示します。これらの計画と整合を図り、基本構想の策定を進めました。

◇第4次柏原市総合計画

市民が生きいきとし にぎわいにあふれているまち 柏原

～自然と歴史を活かした個性あるまちづくり～

- 地域のつながりの中で誰もが健康で安心して暮らしている
- 産業と豊かな自然が調和し、環境にやさしい事業活動や生活行動を実践している
- 生活の利便性が高く、質の高い快適に暮らせるまちとなっている
- 人権を尊重し、地域への誇りを持った心豊かな個性と能力を発揮する人が育っている
- 健全な行財政運営が行われ、市民主体のまちづくりが実現している

◇柏原市都市計画マスタープラン

- 必要な都市機能がコンパクトにまとまった利便性が高い良好なまちづくり
- 快適な衛生環境の確保
- 利便性、安全性の高い交通基盤の整備及び誰もが快適に移動できる環境の充実
- うるおいと安らぎを与える景観や身近な緑の創出
- 市民主体のまちづくり

◇第3次柏原市地域福祉計画・地域福祉活動計画

みんなで支えあう 心ふれあう やすらぎのまち

◇第7期柏原市高齢者いきいき元気計画

- 高齢者の人権を尊重
- 高齢者とともにいきいきした社会の実現
- 住み慣れた地域での暮らしを支援
- 高齢者の自立生活の支援

◇柏原市障害者計画

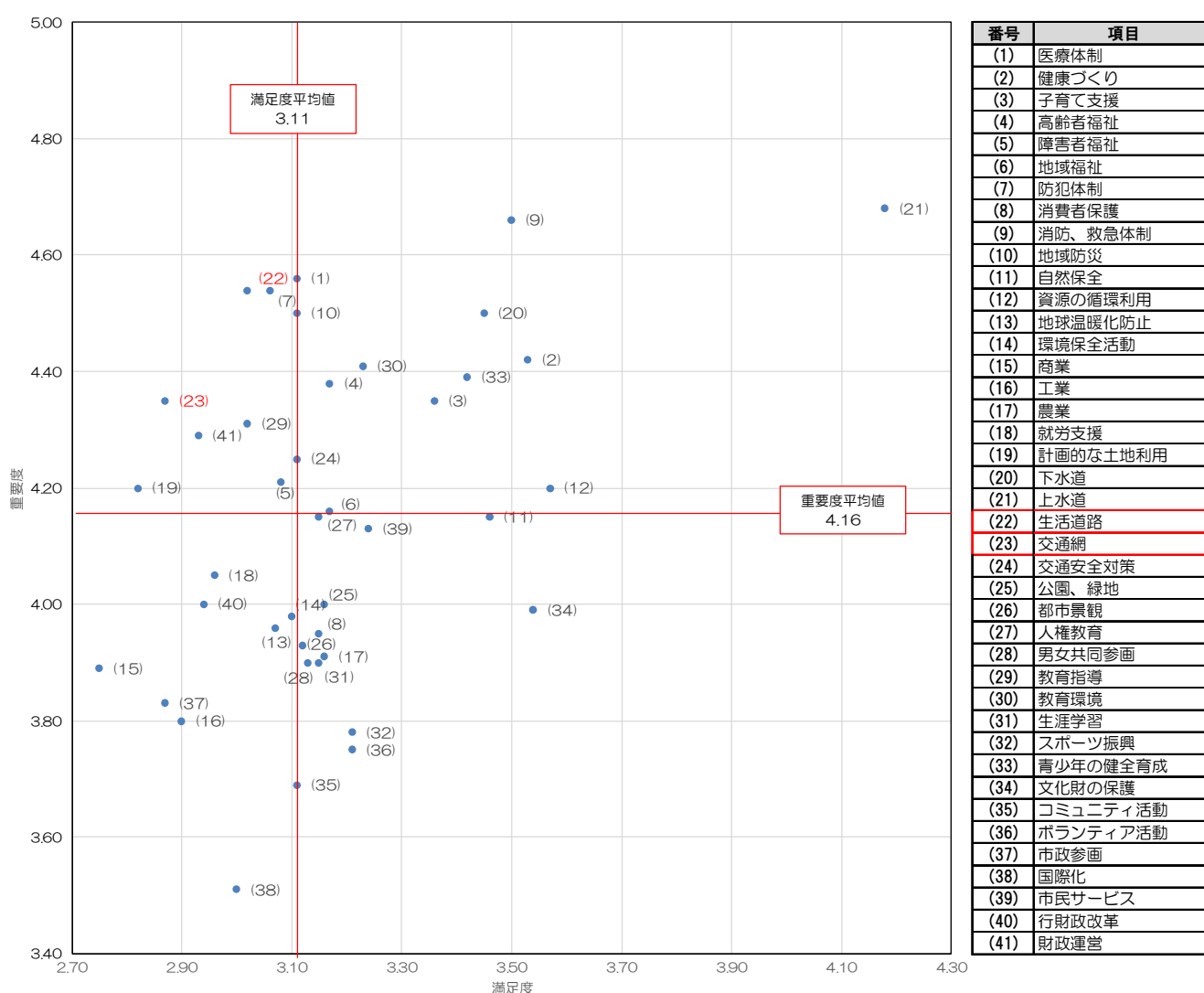
障害の有無によって分け隔てられることなく、
すべての人が基本的人権を有する個人として尊重され、
その尊厳にふさわしい暮らしが実現できる共生の地域社会づくり

(2) 市民アンケート調査

本市では年1回、市民の行政サービスに対する評価やニーズを把握するためアンケートを実施しています。寄せられた意見を見ると、現況のまちづくりについてバリアフリーに関係する「(22)生活道路」と「(23)交通網」について「重要度が高く、満足度は低い」状況にあります。

また、第4次柏原市総合計画策定に係る市民意識調査結果（平成21（2009）年実施）においても「高齢者などが移動しやすい環境の整備（バリアフリー化）」「歩道・ガードレール設置等の交通安全施設の整備」について「重要度は高く、満足度は低い」状況にあります。

つまり、現在のまちづくりにおいてバリアフリーに関係する施策は、取組の推進や改善に対する市民のニーズが高い項目と考えられ、従来の取組に加えてさらに改善を検討する必要があるものと言えます。



出典：平成29（2017）年度市民意識調査結果

図：柏原市が行っている行政サービスに対する評価

4. 高齢者、障がい者等の意向把握（ヒアリング調査）

（１）ヒアリング調査の概要

基本構想の策定に向けて、高齢者や障がい者の方々へ、市全域のバリアフリー化に向けた課題や堅下駅・法善寺駅周辺の問題点や要望等を把握することを目的としたヒアリング調査を実施しました。なお、調整によりヒアリング対応ができない団体等に対して同内容のアンケート調査を実施しました。

表：調査日と調査先

実施日	平成 30（2018）年 7 月 12 日 7 月 23 日 7 月 26 日 8 月 9 日 アンケート期間（7 月 17 日～8 月 10 日）
ヒアリング調査先	肢体障がい者：1 名 聴覚障がい者：1 名 視覚障がい者：1 名 精神・知的障がい者：9 名 介助者：1 名
アンケート回答数	高齢者：7 件 児童・子どもを持つ親：19 件

（２）ヒアリング調査の内容

調査においては市域全体を踏まえたバリアフリー化の課題や堅下駅・法善寺駅周辺の問題点を確認することとし、以下の内容を確認しました。

表：ヒアリング項目

よく利用する施設について	- よく利用する施設（公共施設、病院、公益施設、商業施設等） - 堅下駅・法善寺駅周辺でよく利用する施設 - 施設利用時に直面した問題点
移動手段について	- 施設等への移動手段と問題点 - 鉄道やバス、タクシー等の利用状況 - 鉄道利用時（駅や電車内）の問題点 - バス利用時（バス停やバス車両）の問題点 - タクシー利用時の問題点 - 堅下駅・法善寺駅周辺の移動手段に関する問題点 - その他の移動手段の問題点
歩行（車いすやベビーカーを含む）での移動について	- 歩行している時に生じる問題点 - 堅下駅・法善寺駅周辺の歩行上の問題点 - 信号機の問題点
その他	- 心のバリアフリーやマナーに関する問題点 - 本市、本地域で優先すべきバリアフリー施策 - 市全体のバリアフリー化に向けた課題、問題点

(3) ヒアリング調査の結果

道路の問題点	・地域の主要な道路のうち、歩道が無い箇所への歩道の整備が望まれています。また、歩道の整備された道路においても、歩道幅員の確保や段差、勾配の緩和等について意見が多く、安心して歩ける歩道の整備が望まれています。 ・しかし、歩道の拡幅が困難なことは住民にも認識されており、路側帯の色分けや側溝への蓋設置など、現実的な解決も望まれています。
公共交通の問題点	・鉄道駅（堅下駅・法善寺駅）において、階段の利用が難しくエレベーターを設置してほしいという意見が多くなっています。また、優先出入口について、切符の購入方法やICカードが利用できないなどの問題点もあげられており、利用しやすい駅の整備が望まれています。 ・旅客施設全般の意見として周辺案内や設備等への案内が不足しているとの意見があり、案内設備の充実が求められています。 ・市内循環バスについて、ルートの改善や休日の運行などが望まれています。また、ベビーカーで利用しにくいなど車両のバリアフリー化も求められています。
建築物、設備の問題点	・施設の掲示板や案内板の文字が細いため、読めないといった意見や、精神、知的障がいの方より案内板へのルビ振りを行ってほしいといった意見があり、案内設備の内容の充実が求められています。 ・建築物に関する意見ではトイレに関するものが多く、個室トイレの洋式化の要望があがっています。また、視覚障がい者は、便器洗浄ボタンのタッチパネルを認識できないことがあるため、設備の配置や規格など統一的なものとするなど、わかりやすい設備の整備が望まれています。 ・有事の際の避難や連絡など、インターホンのみでは聴覚障がいを持たれた方は対応できないため、モニターやランプなど視覚的に認識できる設備の整備が求められています。
心のバリアフリー・その他の意見	・鉄道やバスの利用に際して、市民の方が声掛けや手助けを行うことが増えてきたとのことですが、「階段の上り下りで手を貸していただいても不安定でかえって危険な場合がある」など、気遣いが危険な場合もあり、配慮すべきことについて、教育の機会が必要であると指摘されています。 ・自転車の運転や駐輪などのマナーに関する意見や施設職員の対応の向上を求める意見があります。 ・移動しやすい環境を作るため、トイレや歩道の位置、休憩場所などがわかるバリアフリーマップの作成が望まれています。 ・道路や駅など既にバリアフリー化された部分についても利便性向上のため更なる改修を求める意見があります。

5. 課題の整理

本市の状況やヒアリング等の結果を踏まえ、バリアフリーに関する課題を抽出・整理しました。

課題1：高齢者、障がい者等、誰もが活動しやすい環境を整備する必要があります。

全国的な高齢化の進展に伴い、本市においても老年人口・高齢化率が年々増加しているとともに、障がい者等の人口も増加傾向となっています。今後、高齢者、障がい者等の人口は増加することが予想されるため、利便性、安全性の高い交通基盤を整備し誰もが快適に活動できる環境の充実が必要です。

課題2：連続性を持ったバリアフリー整備を行う必要があります。

柏原市交通バリアフリー基本構想の取組状況やヒアリング結果より、1つの道路において歩道が整備されている区間と整備されていない区間が混在している箇所や、施設入口と道路の視覚障害者誘導用ブロックが連続性を持って整備されていないなどの問題があげられました。移動経路上に1つでもバリアがあれば移動できなくなってしまう人もいることから、主要な施設を結ぶ経路について連続したバリアフリー化が必要です。

課題3：高齢者、障がい者等への配慮ができるように市民の意識や知識を高めていく必要があります。

経路上への放置自転車などのマナー違反によって、バリアフリー化された施設がその機能を発揮できていない状況も見られます。バリアフリーのまちづくりを実現するためには、ハード面の施設整備だけでなく、市民ひとりひとりが助け合いの精神を持つ環境づくりも必要であることから、高齢者、障がい者等への配慮（心のバリアフリー）ができるように意識や知識を高めることが必要です。

課題4：段階的かつ継続的なバリアフリーのまちづくりを実践する必要があります。

ヒアリング結果より、既にバリアフリー化された施設等でも利便性向上のため改修を求める意見があることや、柏原市交通バリアフリー基本構想に位置付けた施策で、事業が未了となっているものがあります。また、バリアフリーを取り巻く社会的環境や技術的環境は変化し続けることから段階的かつ継続的なバリアフリーのまちづくりを実践することが必要です。

第3章 バリアフリー化の基本目標と基本方針

1. 基本目標

第4次柏原市総合計画及び柏原市都市計画マスタープラン等を踏まえて、基本構想の基本目標を次のように設定します。

誰もが、安全・安心・快適に 活動できるまち 柏原

本市では、第4次柏原市総合計画を策定し、将来像である「市民が生きいきとし にぎわいにあふれているまち 柏原 ～自然と歴史を活かした個性あるまちづくり～」の実現に向けて取り組んでいます。また、都市計画マスタープランにおいては総合計画の将来像を踏まえ、5つの基本目標を定めています。そのうち、基本構想に関係するものとして「利便性、安全性の高い交通基盤の整備及び誰もが快適に移動できる環境の充実」が掲げられています。

市民が生きいきとし、にぎわいにあふれているまちを作るためには、高齢者や障がい者をはじめ、妊産婦やけが人、乳幼児連れの方など、誰もが安全に安心して移動し、快適に生活できる環境が必要です。また、こうした環境が整備されることで、まちのにぎわいを生み出すことにつながります。そこで、本基本構想の基本目標を「誰もが、安全・安心・快適に 活動できるまち 柏原」として定め、誰もが活動しやすく、住みやすいまちとなるようバリアフリー化に取り組みます。

2. 基本方針

基本目標を実現するために、本市におけるバリアフリーの課題や上位関連計画、バリアフリー法等を踏まえながら、次の4つの基本方針を定めます。

＜高齢者、障がい者等が安全・安心・快適に活動できるまちづくりの推進＞

高齢者や障がい者をはじめ、妊産婦や乳幼児連れ等誰もが、安全・安心・快適に活動できるよう、ユニバーサルデザインの考え方にに基づき、道路をはじめ、鉄道、バス等の公共交通施設や建築物等のバリアフリー化に取り組みます。

＜重点的かつ一体的なバリアフリー化の推進＞

移動経路上にひとつでもバリアがあれば移動できなくなってしまう人にとって、連続したバリアフリー化が重要であることから、利用頻度の高い施設や経路について重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進することにより、安全・安心・快適に移動等ができるネットワークを構築し、効果的なバリアフリー化を図っていきます。

＜心のバリアフリーの促進＞

市民が生きいきとし、にぎわいにあふれているまちを作るためには、建築物や道路といったハード面における整備だけではなく、ソフト面として市民ひとりひとりが高齢者、障がい者等への理解を深める「心のバリアフリー」の充実が不可欠です。

高齢者、障がい者等に対するサポート意識の醸成やマナーの向上に向けて、各種広報・啓発活動や学校教育等を通じた意識の高揚や知識の向上を図る取組を進めます。

＜継続的に取り組むバリアフリー＞

バリアフリー化の整備は完了したら終わりとするのではなく、計画（Plan）、事業実施（Do）、検証（Check）、改善（Action）のPDCAサイクルを通じて、段階的かつ継続的に発展（スパイラルアップ）させていくことが重要です。

また、バリアフリーを取り巻く社会的環境や技術的環境は変化し続けるものであり、本基本構想においても、整備状況の確認や検証を行い、状況に応じて見直すなど、柔軟かつ継続的な取組を進めます。

3. 整備等の基本的な考え方

(1) 鉄道駅・バス

「公共交通移動等円滑化基準」に沿った整備を図ることを基本とし、必要に応じて「公共交通機関の旅客施設・車両等に関する移動等円滑化整備ガイドライン」や「大阪府福祉のまちづくり条例」の内容を踏まえた整備を図ります。

【鉄道の配慮事項】

施設 設備	高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが利用できる設備を整備するとともに、エレベーター、エスカレーター、スロープ、手すり、多目的トイレ、改札口、券売機等を誰もが安全で利用しやすいものとなるよう、必要に応じて改修の検討を進めます。
経路	駅の出入口からプラットフォームへ通じる経路については、高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが可能な限り単独でアプローチできるようバリアフリー化を図ります。
プラット ホーム	プラットフォームには、視覚障がい者の転落を防止するため、視覚障害者誘導用ブロックを敷設するとともに、内方線付き点状ブロック、端部への転落防止柵等を設置し、必要に応じてホーム柵の設置を検討します。
情報案内	誰もが利用できるよう、案内板や情報案内設備等の充実を図ります。
維持管理	バリアフリー化が図られた施設や設備においては、その効果が持続するよう維持修繕に努めます。

【バス停・バス車両の配慮事項】

施設 設備	新規バスの導入時には高齢者、障がい者等の利用状況を勘案し、バリアフリーに配慮した車両の導入を検討します。
情報案内	高齢者、障がい者等のバスの利用状況に応じた配慮を行うとともに、分かりやすい情報案内の提供を図ります。
維持管理	バリアフリー化が図られた施設や設備においては、その効果が持続するよう維持修繕に努めます。

（２）建築物

「建築物移動等円滑化基準」に沿った整備を図ることを基本とし、必要に応じて「建築物移動等円滑化誘導基準」や「高齢者、障害者等の円滑な移動等に配慮した建築設計標準」、「大阪府福祉のまちづくり条例」の内容を踏まえた整備を図ります。

【建築物の配慮事項】

施設 設備	高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが利用できる設備を整備するとともに、エレベーター、エスカレーター、スロープ、手すり、多目的トイレ等を誰もが安全で利用しやすいものとなるよう、必要に応じて改修の検討を進めます。
経路	道路等や車いす使用者用駐車施設から受付や多目的トイレなどへの経路について、高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが可能な限り単独でアプローチできるようバリアフリー化を図ります。
情報案内	誰もが利用できるよう案内板や情報案内設備等の充実を図ります。
維持管理	バリアフリー化が図られた施設や設備においては、その効果が持続するよう維持修繕に努めます。

（３）道路

「道路移動等円滑化基準」に沿った整備を図ることを基本とし、必要に応じて「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」の内容を踏まえた整備を図ります。

【歩道のある道路の配慮事項】

経路	歩道の設置されている生活関連経路においては、交差点周辺で生じている急なすりつけ勾配の緩和や段差の縮小、駐車場などへの車両乗入れ部における平坦性の確保、視覚障害者誘導用ブロックの敷設、夜間における明るさの確保等の経路のバリアフリー化を図ります。
維持管理	バリアフリー化が図られた道路においては、その効果が持続するよう維持修繕に努めます。

【歩道の無い道路の配慮事項】

経路	歩道の設置されていない生活関連経路においては、溝蓋等の設置や区画線による歩行スペースの確保、歩行しやすい舗装面の確保等の整備に努め、歩道の整備を検討します。
----	--

（４）路外駐車場

「路外駐車場移動等円滑化基準」に沿った整備を図ることを基本とし、必要に応じて「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」や「大阪府福祉のまちづくり条例」の内容を踏まえた整備を図ります。

【路外駐車場の配慮事項】

施設 設備	道路や施設出入口等からの距離ができる限り近くなる位置に車いす使用者用駐車施設を設置することとします。
経路	道路や施設出入口等から車いす使用者用駐車施設まで、安全に移動できる経路の確保を図ります。
維持管理	バリアフリー化が図られた施設や設備においては、その効果が持続するよう維持修繕に努めます。

（５）都市公園

「都市公園移動等円滑化基準」に沿った整備を図ることを基本とし、必要に応じて「都市公園の移動等円滑化整備ガイドライン」や「大阪府福祉のまちづくり条例」の内容を踏まえた整備を図ります。

【都市公園の配慮事項】

施設 設備	高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが安全で利用しやすいよう、施設及び設備のバリアフリー化を図ります。
経路	道路や施設出入口等から園内の施設まで、安全に移動できる経路の確保を図ります。
維持管理	バリアフリー化が図られた施設や設備においては、その効果が持続するよう維持修繕に努めます。

（６）交通安全

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に係る信号機に関する基準」に沿った整備を図ります。

【交通安全の配慮事項】

施設 設備	高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが安全に歩行できる経路を確保するため、公安委員会等の関係機関と調整し、道路整備とあわせて設備のバリアフリー化を図ります。
維持管理	バリアフリー化が図られた設備においては、その効果が持続するよう維持修繕に努めます。

（７）その他（駅前広場、連絡通路）

「道路移動等円滑化基準」に沿った整備を図ることを基本とし、必要に応じて「道路の移動等円滑化整備ガイドライン」や「大阪府福祉のまちづくり条例」の内容を踏まえた整備を図ります。

【駅前広場、連絡通路の配慮事項】

経路	道路等から施設出入口について、高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが可能な限り単独でアプローチできるようバリアフリー化を図ります。
情報案内	誰もが利用できるよう、わかりやすい情報案内の充実などを図り、交通結節点として利便性の向上を図ります。
維持管理	バリアフリー化が図られた施設や設備においては、その効果が持続するよう維持修繕に努めます。

第4章 重点整備地区及び生活関連施設・生活関連経路の設定

1. 重点整備地区の設定

(1) 重点整備地区の要件

バリアフリー化の整備にあたっては、バリアフリー化された経路や施設における連続性や一体性の確保が重要な課題となります。そのため、基本構想を作成する際には重点整備地区の要件にあった重点整備地区の位置及び区域について定めるものとしており、次のような要件を満たす区域について定めます。

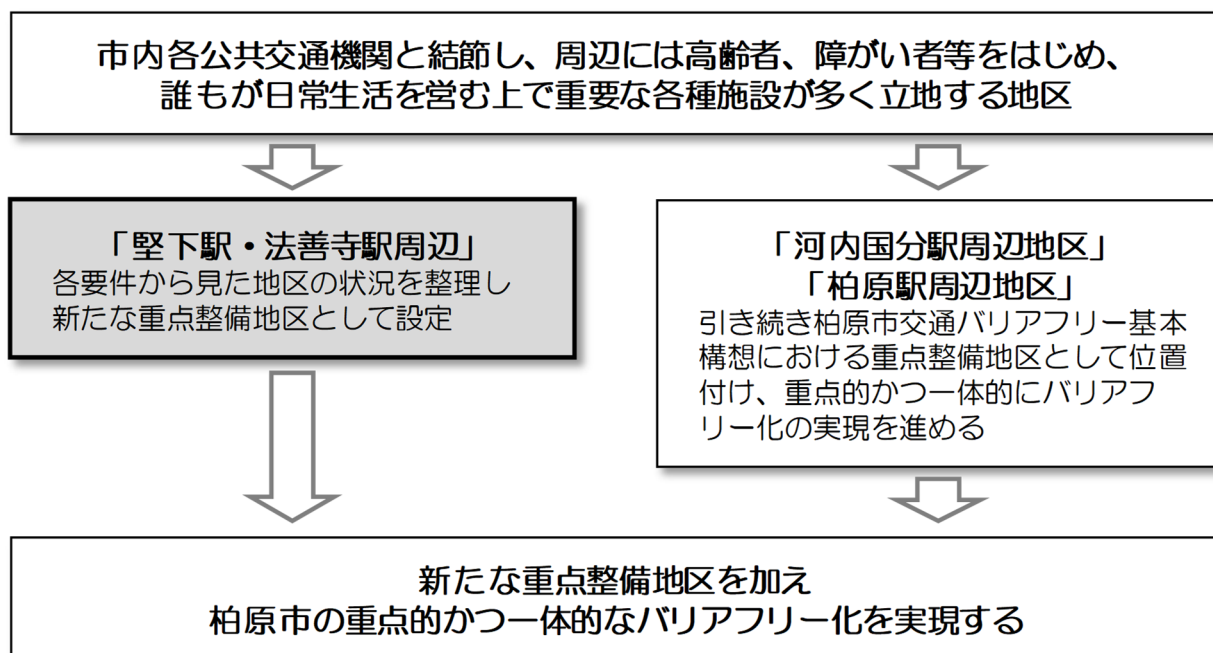
表：重点整備地区の要件

配置要件	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る地区 「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」(法第2条第21号イ) - 生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区 - 地区全体の面積がおおむね400ha(半径約1.12kmの圏域)未満 - 生活関連施設のうち特定旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね3以上所在すること - これらの施設を利用する相当数の高齢者、障がい者等により、公共施設等の相互間の移動が徒歩で行われることが見込まれること 等
課題要件	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 「生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設(道路、駅前広場、通路その他一般交通の用に供する施設をいう。)について移動等円滑化のための事業を実施することが特に必要と認められる地区であること」(法第2条第21号ロ) - 高齢者や障がい者の徒歩若しくは車いすによる移動又は施設の利用状況 - 土地利用や諸機能の集積の実体及び将来の方向性 - 想定される事業の実施範囲等の観点から総合的に判断される地区
効果要件	バリアフリー化の事業を重点的かつ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 「当該地区において移動等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」(法第2条第21号ハ) - 勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な増進(交流と社会参加、消費生活の場、勤労機会の提供) - 各事業の整合性を確保して実施させることについて、実施可能性や集中的・効果的な事業実施の可能性

（２）重点整備地区の考え方

先の重点整備地区の要件を踏まえ、本市における主要な旅客施設の周辺のうち高齢者、障がい者等をはじめ、誰もが日常生活を営む上で重要な各種施設が複数立地する「堅下駅・法善寺駅周辺」を重点整備地区とします。

なお、「河内国分駅周辺地区」と「柏原駅周辺地区」については、引き続き柏原市交通バリアフリー基本構想における重点整備地区として位置付け、重点的かつ一体的にバリアフリー化の実現を進めるものとします。



図：重点整備地区の考え方

（３）各要件から見た堅下駅・法善寺駅周辺の状況

堅下駅・法善寺駅周辺は、以下のとおり重点整備地区として求められる要件を満たしています。

＜配置要件＞

- 堅下駅や法善寺駅周辺には駅や官公庁施設や福祉施設といった不特定かつ多数の人が利用する生活関連施設として特別特定建築物に該当する施設が3つ以上（ほのぼのかたしも、堅下合同会館、健康福祉センターなど）あります。
- 「堅下駅」「法善寺駅」は国がバリアフリー化の目標（移動等円滑化の促進に関する基本方針）として定める1日あたりの利用者が3,000人以上の駅に該当しています。



健康福祉センター

＜課題要件＞

- 堅下地域において、アンケート調査（総合計画）の住民意向として「バリアフリー化をはじめ、誰もが歩きやすい歩行者空間を整備する」ことが求められています。また、堅下駅より東の府道184号線や旧国道170号の一部等に歩道の幅員が狭い箇所もみられます。
- 堅下駅及び法善寺駅は優先出入口によりバリアフリー化がされていますが、スロープ勾配が急であったり、券売機や改札が無いなど、切符やICカードの利用において不便な状況にあります。



堅下駅優先出入口

＜効果要件＞

- 堅下駅や法善寺駅の周辺は商業地として位置付けられており、駅を中心としたバリアフリー化を進めることにより、高齢者、障がい者等をはじめとする、地域住民の暮らしを支える商業地の活性化に寄与することが期待されます。



市道 本郷平野線

（４）重点整備地区（堅下駅・法善寺駅周辺地区）の設定

重点整備地区は、地区全体の面積がおおむね 400ha 未満（半径約 1.12km）の地区であって、生活関連施設の選定対象となる施設のうち、特定旅客施設や特別特定建築物に該当するものがおおむね 3 以上所在し、当該施設を利用する相当数の高齢者、障がい者等により当該施設相互間の移動が通常徒歩で行われることが見込まれる地区をいいます。また、重点的かつ一体的にバリアフリー化の事業を実施する必要があるとともに総合的なまちづくりの推進に寄与することも求められています。

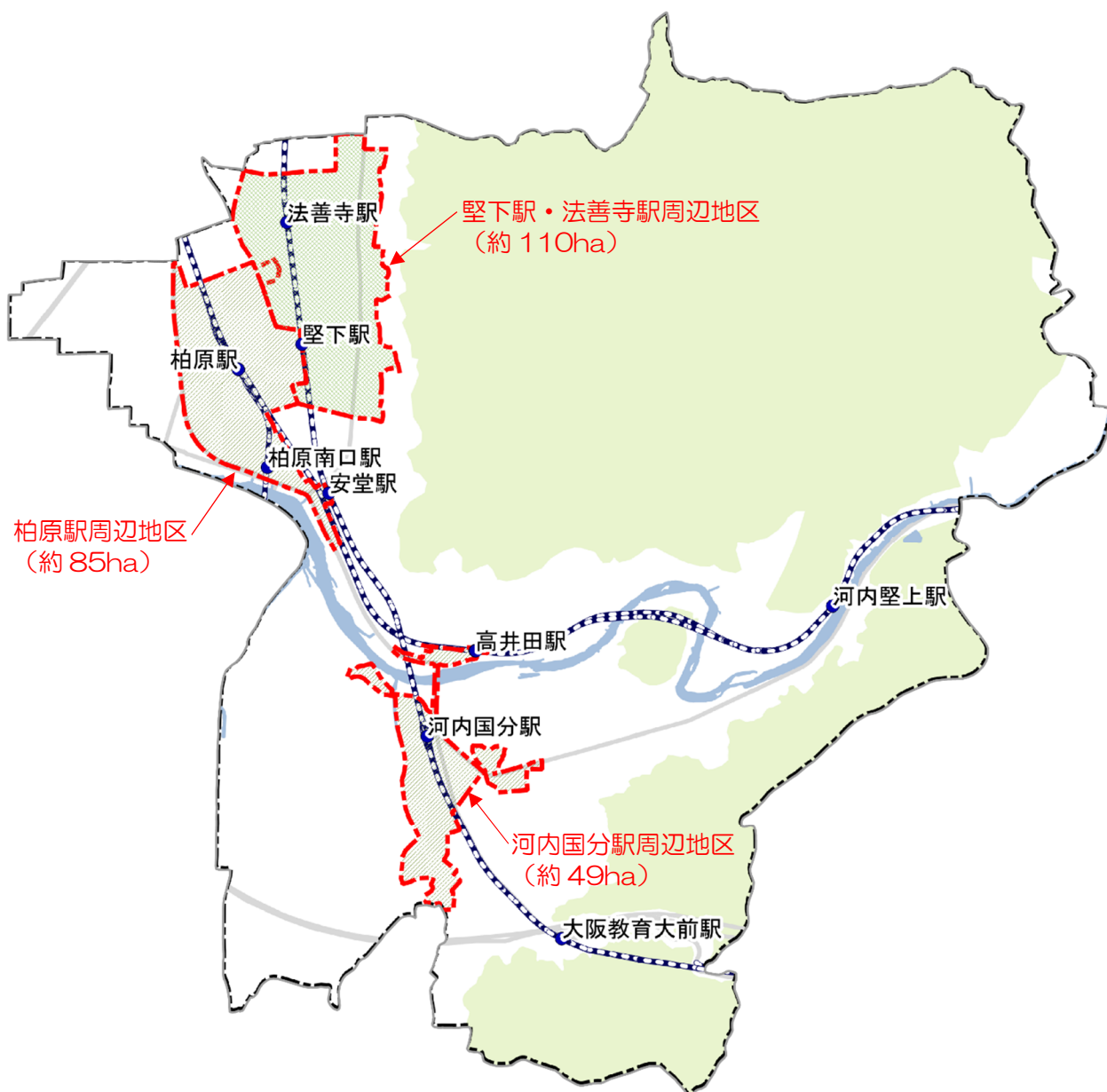
堅下駅・法善寺駅周辺の重点整備地区の区域は、以下に示すとおり、先の重点整備地区の要件に基づき、生活関連施設を含む範囲とし、堅下駅と法善寺駅のそれぞれを中心としたおおむね半径 500m 内で設定します。



図：重点整備地区と周辺施設（堅下駅・法善寺駅周辺地区）

（５）本市のバリアフリー化を重点的かつ一体的に実施する地区

本市のバリアフリー化を重点的かつ一体的に実施する地区（重点整備地区）は、柏原市交通バリアフリー基本構想で定めた「河内国分駅周辺地区」と「柏原駅周辺地区」に加え、「堅下駅・法善寺駅周辺地区」とします。なお、河内国分駅周辺地区及び柏原駅周辺地区については、柏原市交通バリアフリー基本構想に定めた重点整備地区として引き続き整備を進めます。



図：バリアフリー化を重点的かつ一体的に実施する地区

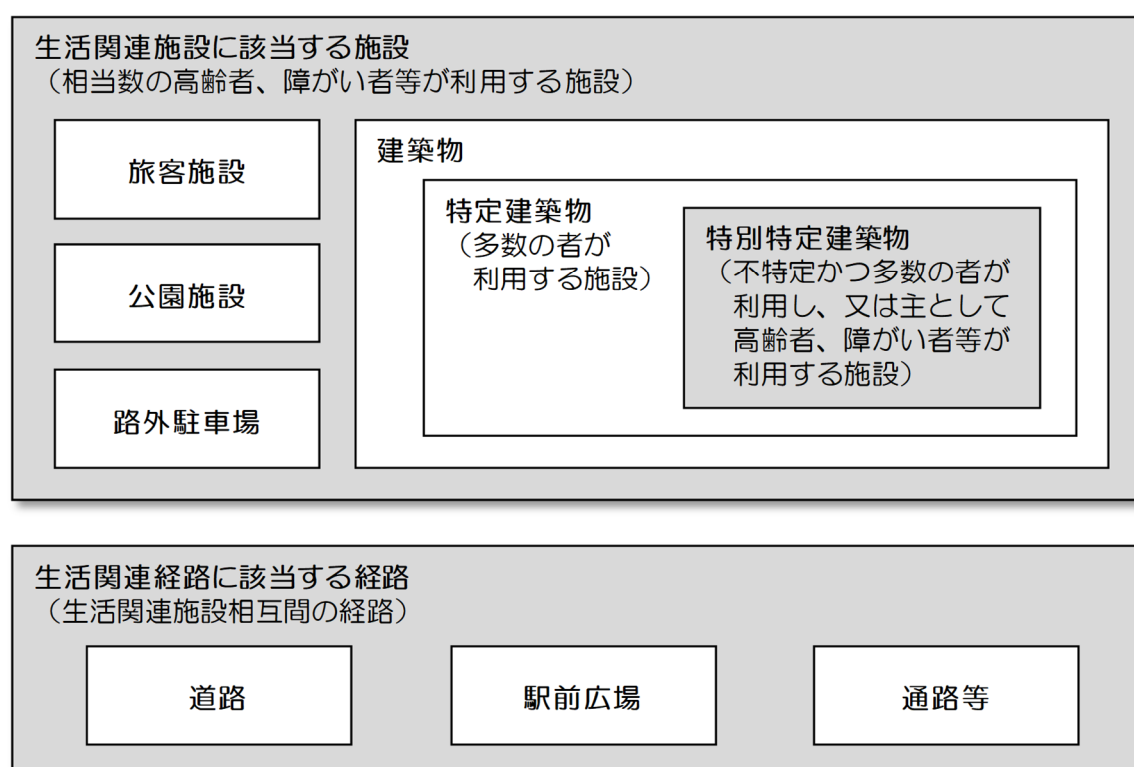
2. 生活関連施設・生活関連経路の設定

(1) 生活関連施設・生活関連経路について

生活関連施設はバリアフリー法において「高齢者、障害者等が日常生活又は、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」（法第2条第1項第21号イ）と定義されています。該当する施設としては旅客施設、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設が想定されます。

また、生活関連経路は生活関連施設を相互に結ぶことによりバリアフリーのネットワークを形成していくものです。

このうち、施設の利用の状況など地域の実情を踏まえ、具体的にどの施設を生活関連施設とするかについては、基本構想を策定する市町村が定めるものとされています。



図：生活関連施設、生活関連経路の範囲

※建築物においては特別特定建築物のうち、新築等の際に 2,000 m²以上（公衆便所においては 50 m²以上）のものが移動等円滑化基準の適合義務の対象になります。

■参考 特定建築物と特別特定建築物

特定建築物（法2条1項16号）

学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームその他の多数の者が利用する政令で定める建築物又はその部分をいい、これらに附属する建築物特定施設を含むもの

特別特定建築物（法2条1項17号）

不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なものとして政令で定めるものをいう。

特別特定建築物（令5条）		特定建築物（令4条）	
1	盲学校、聾学校又は養護学校	1	学校
2	病院又は診療所	2	病院又は診療所
3	劇場、観覧場、映画館又は演芸場	3	劇場、観覧場、映画館又は演芸場
4	集会場又は公会堂	4	集会場又は公会堂
5	展示場	5	展示場
6	百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗	6	百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗
7	ホテル又は旅館	7	ホテル又は旅館
8	保健所、税務署その他不特定かつ多数の者が利用する官公署	8	事務所
-	-	9	共同住宅、寄宿舍又は下宿
9	老人ホーム、福祉ホームその他これらに類するもの（主として高齢者、障害者等が利用するものに限る。）	10	老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するもの
10	老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの	11	老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの
11	体育館（一般公共の用に供されるものに限る。）、水泳場（一般公共の用に供されるものに限る。）若しくはボーリング場又は遊技場	12	育館、水泳場、ボーリング場その他これらに類する運動施設又は遊技場
12	博物館、美術館又は図書館	13	博物館、美術館又は図書館
13	公衆浴場	14	公衆浴場
14	飲食店	15	飲食店又はキャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの
15	郵便局又は理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む店舗	16	郵便局又は理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む店舗
-	-	17	自動車教習所又は学習塾、華道教室、囲碁教室その他これらに類するもの
-	-	18	工場
16	車両の停車場又は船舶若しくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合いの用に供するもの	19	車両の停車場又は船舶若しくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合いの用に供するもの
17	自動車の停留又は駐車のための施設（一般公共の用に供されるものに限る。）	20	自動車の停留又は駐車のための施設
18	公衆便所	21	公衆便所
19	公共用歩廊	22	公共用歩廊

（２）生活関連施設の選定について

１）選定の考え方

本基本構想では、生活関連施設の要件となる高齢者、障がい者等が日常生活又は、社会生活において利用する施設で、堅下駅や法善寺駅を最寄りとして立地している施設のうち、次のような考えに基づき生活関連施設を選定します。

なお、民間商業施設などを新たな生活関連施設とするかどうかについては、今後、段階的かつ継続的な発展（スパイラルアップ）を行う中で必要な議論を得て判断し、対応していくこととします。

＜選定要件＞

- ・相当数の高齢者、障がい者等の徒歩による施設間移動が見込まれる施設等
- ・堅下駅・法善寺駅の各駅を中心とした徒歩圏（駅から概ね 500m～1,000m）に立地する主要な施設

＜選定の考え方＞

- ・１日あたりの平均的な利用者数が 3,000 人以上である旅客施設
- ・行政サービスの窓口機能を有する市の主要な施設、並びに公共建築物を中心とした福祉・医療・文化教養施設及び教育機関、その他上記に準ずる施設で同様の役割を担う施設
- ・他の生活関連施設となる施設に隣接するなど、一定の条件を満たす公共施設である公園、路外駐車場
- ・民間施設については、床面積 2,000 ㎡以上の病院、又は集配機能のある郵便局

2) 生活関連施設の設定

堅下駅・法善寺駅周辺地区における生活関連施設は、選定の考え方をもとに堅下駅及び法善寺駅を最寄りとして想定される範囲内の以下の施設とします。

区分		生活関連施設
旅客施設	利用者数 3,000 人/日以上である 旅客施設	堅下駅 法善寺駅
官公庁施設	行政サービスの窓口機能を有する 市の主要な施設	堅下合同会館
医療・福祉 施設	公共建築物並びに 床面積 2,000 m ² 以上の病院	市立柏原病院 健康福祉センター ほのぼのかたしも
文化・教養 施設	公共建築物並びに同様の役割を担う 施設	なし
学校施設	盲・ろう・養護学校	なし
公園	他の生活関連施設に隣接している 都市公園	なし
路外駐車場	他の生活関連施設に隣接している 路外駐車場	なし
その他施設	集配機能のある郵便局 その他施設	堅下北スポーツ広場

（２）生活関連経路の選定について

１）選定の考え方

生活関連経路はバリアフリー法において「生活関連施設相互間の経路」（法第2条第1項第21号ロ）と定義されています。

本基本構想では、重点整備地区内において駅や生活関連施設間を結び、バリアフリー化に向けた取組の必要性がある経路を地形的制約や沿線の市街化状況、住民の意見等を踏まえて次のような考えに基づき生活関連経路として選定します。

<施設間を結ぶ経路>

- ・ 旅客施設と生活関連施設を結ぶ経路
- ・ 生活関連施設間を結ぶ経路
- ・ 生活関連経路のネットワーク（連続性）を構築するために必要な経路

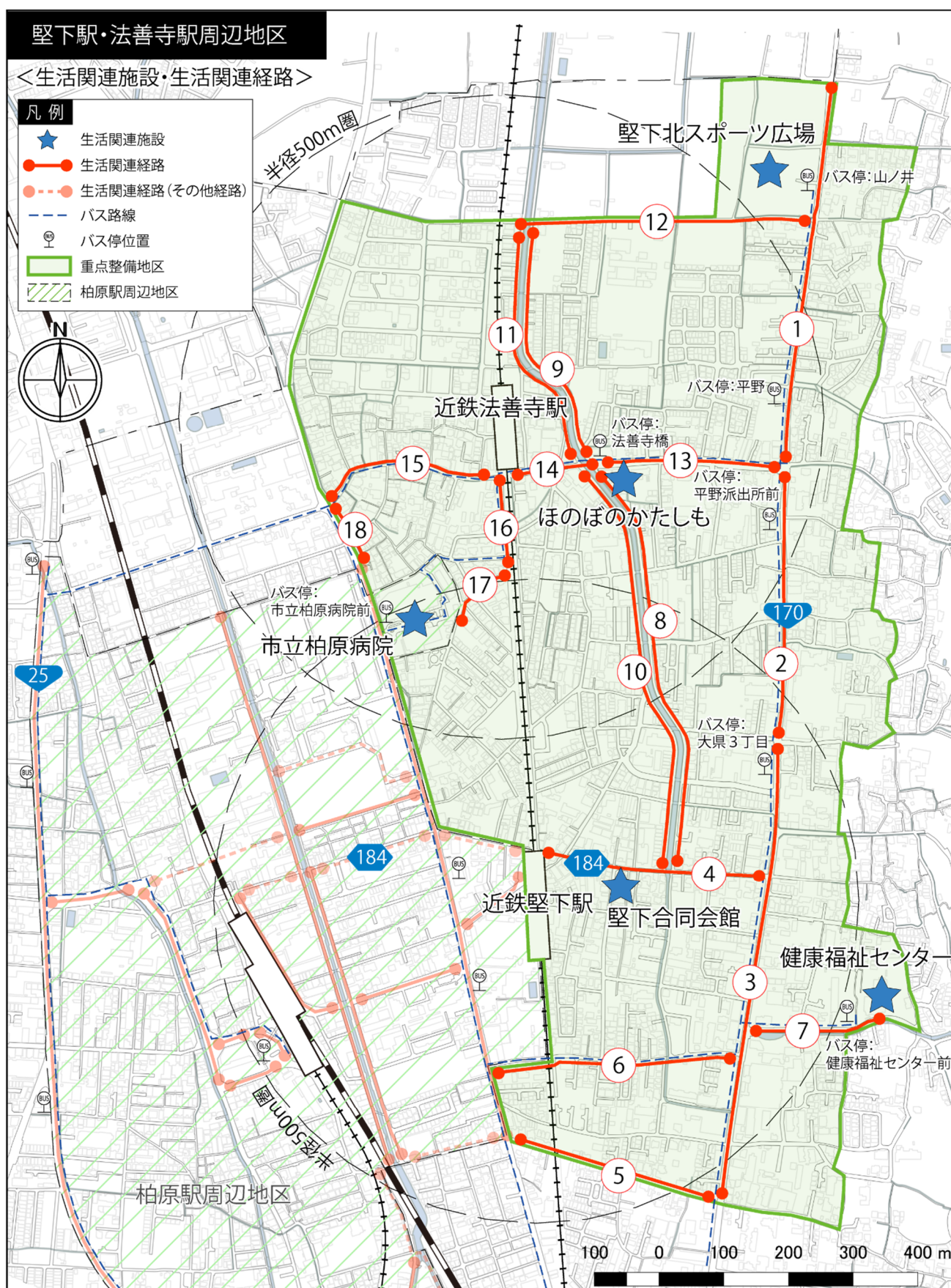
<その他の考慮>

- ・ 市民の意見や地形的制約、沿道の市街化状況などを考慮して選定します。

2) 生活関連経路の設定

堅下駅・法善寺駅周辺地区における生活関連経路は、選定の考え方をもとに生活関連施設間を結び以下の経路とします。

路線名等				管理者	延長 (m)
道路	1	旧国道 170 号	市境～平野交差点	大阪府	約 700m
	2	旧国道 170 号	平野交差点～堅下小学校前交差点	大阪府	約 420m
	3	旧国道 170 号	堅下小学校前交差点～太平寺北交差点	大阪府	約 730m
	4	府道 184 号線	堅下駅～大県交差点	大阪府	約 360m
	5	市道 太平寺上市線	上市法善寺線～旧国道 170 号	柏原市	約 340m
	6	市道 大県上市線	上市法善寺線～旧国道 170 号	柏原市	約 390m
	7	市道 大県信貴線	旧国道 170 号～健康福祉センター前	柏原市	約 200m
	8	市道 恩智川東線	府道 184 号線～本郷平野線	柏原市	約 660m
	9	市道 恩智川東線	本郷平野線～山ノ井法善寺線	柏原市	約 410m
	10	市道 恩智川西線	府道 184 号線～本郷平野線	柏原市	約 660m
	11	市道 恩智川西線	本郷平野線～山ノ井法善寺線	柏原市	約 410m
	12	市道 山ノ井法善寺線	恩智川西線～旧国道 170 号	柏原市	約 460m
	13	市道 本郷平野線	旧国道 170 号～恩智川東線	柏原市	約 300m
	14	市道 本郷平野線	恩智川東線～法善寺駅	柏原市	約 120m
	15	市道 本郷平野線	法善寺駅～上市法善寺線	柏原市	約 300m
	16	市道 法善寺 31 号線	法善寺駅～ 法善寺 32 号線	柏原市	約 160m
	17	市道 法善寺 32 号線	法善寺 31 号線～市立柏原病院前	柏原市	約 120m
	18	市道 上市法善寺線	本郷平野線～市立柏原病院前	柏原市	約 110m
駅前 広場等	-	なし	-	-	-



第5章 総合的なバリアフリー化に向けて

1. バリアフリー化の更なる促進

(1) 重点整備地区におけるバリアフリーのまちづくりの推進

重点整備地区においては地区構想に定める特定事業等の取組によって、重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進していきます。なお、河内国分駅周辺地区及び柏原駅周辺地区については、柏原市交通バリアフリー基本構想に定めた整備を引き続き実施するとともに、柏原市バリアフリー基本構想への移行検討を進めます。

取組区域

【柏原市バリアフリー基本構想】

- ・ 堅下駅・法善寺駅周辺地区

【柏原市交通バリアフリー基本構想】

- ・ 河内国分駅周辺地区
- ・ 柏原駅周辺地区

(2) 重点整備地区外におけるバリアフリー化の促進

柏原市内には重点整備地区外であっても、主に徒歩による利用が多い道路や、高齢者、障がい者等がよく利用する施設があり、バリアフリー整備を奨励する必要があります。また、高齢者、障がい者等が安全で快適に暮らしていけるよう、道路や建物等のハード整備だけでなく、私たちひとりひとりが高齢者、障がい者等の気持ちになって考え、協力していくことが重要です。以下に促進すべき取組の概要を示します。

1) 建築物や施設のバリアフリー

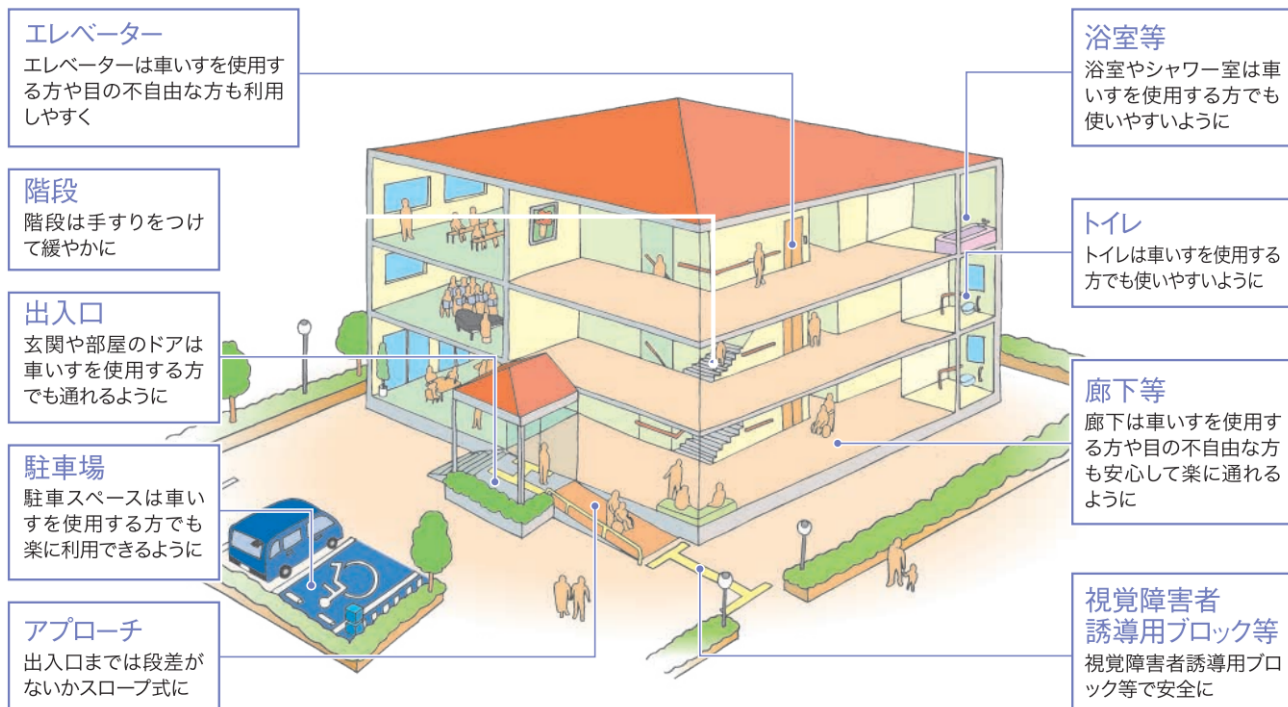
誰もが利用しやすい建築物をめざすユニバーサルデザインの考え方により、建築物移動等円滑化基準や大阪府福祉のまちづくり条例などに基づき、高齢者、障がい者等の目線に立ったバリアフリー化を促進します。

特にバリアフリー化の必要性が高いと考えられる施設や、市民から要望のある施設等について設備の必要性等を検討した上で、施設設置管理者へ整備を働きかけていきます。なお、小規模な段差の解消や、わかりやすい案内板の設置など、比較的容易に行えるバリアフリー化については可能な限り早期に取り組みます。

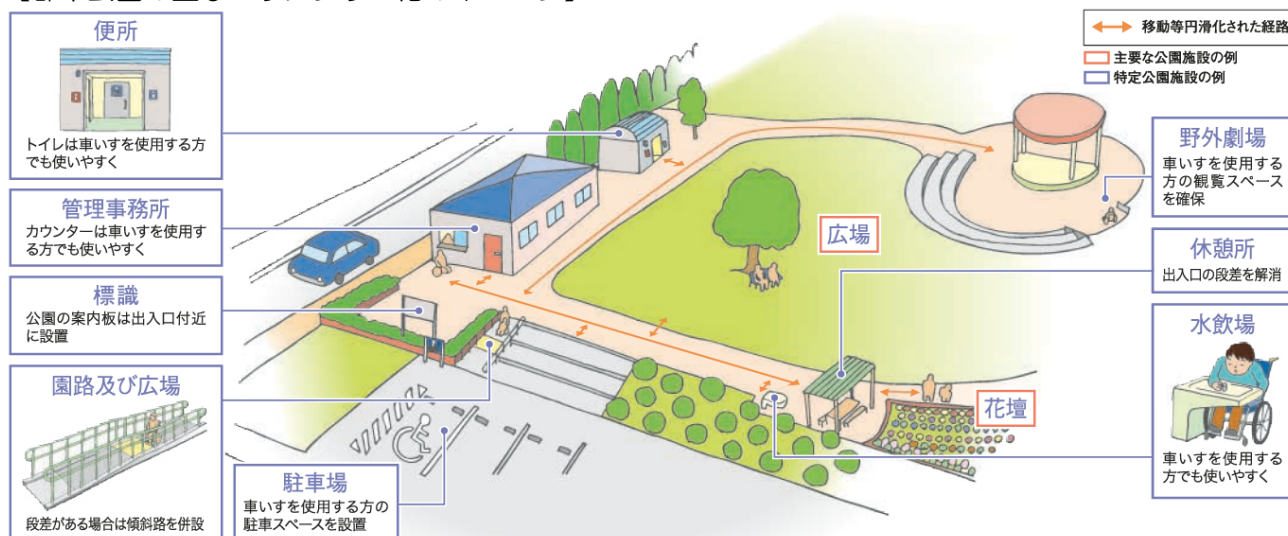
取組の内容

- ・ 大阪府福祉のまちづくり条例などに基づく建築物のバリアフリー化の促進
- ・ バリアフリー対応の公園整備と適切な維持管理
- ・ オストメイト対応等の多目的トイレの設置促進 など

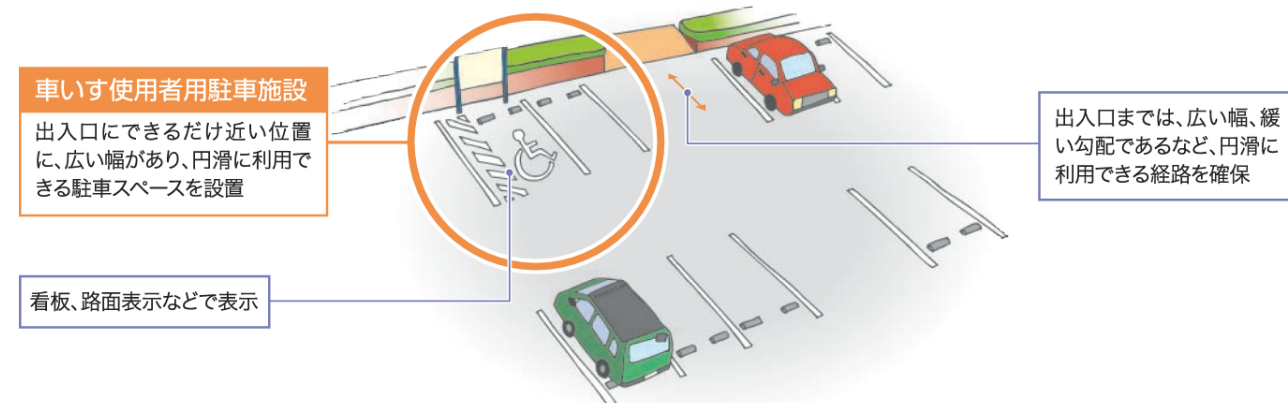
【建築物の主なバリアフリー化のイメージ】



【都市公園の主なバリアフリー化のイメージ】



【路外駐車場の主なバリアフリー化のイメージ】



出典：バリアフリー法の解説（国土交通省）

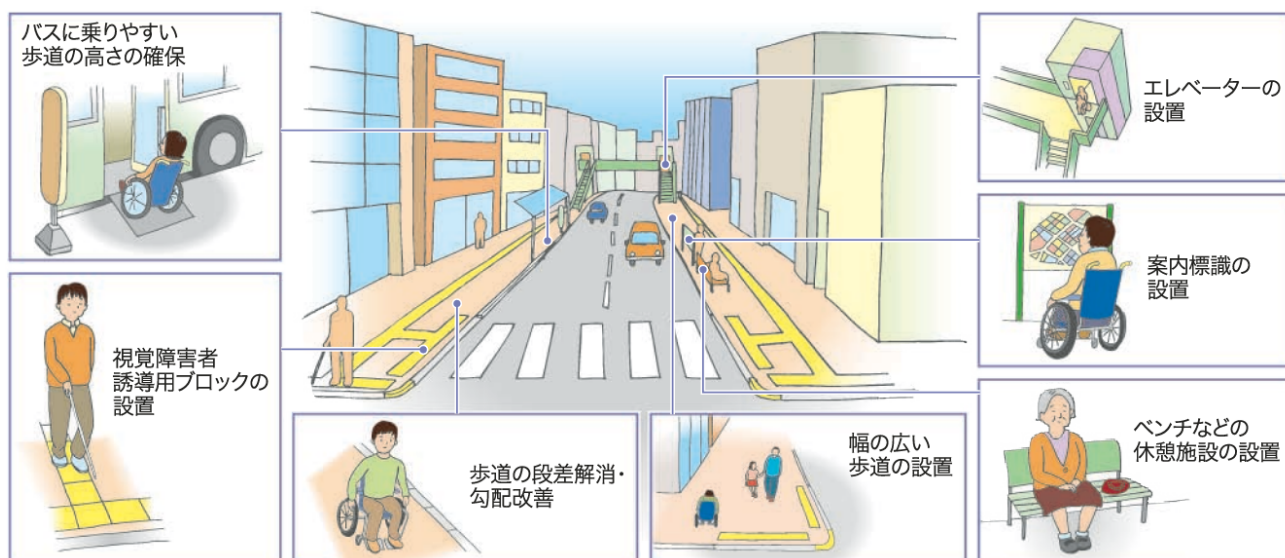
2) 交通のバリアフリー

市内の主要幹線道路や歩行者が多い道路等については、安全で快適に利用できる交通環境づくりを進めます。また、高齢者、障がい者等の中には、身体的な制約などにより現在のバリアフリー化では公共交通機関の利用が困難な場合もあります。そのため、タクシー事業者や福祉団体による輸送サービスを提供する事業者と連携し、公共交通機関を利用できない人の移動等円滑化を図るとともに技術的・社会的な動向を考慮しながら公共交通機関の更なるバリアフリー化を進めます。

取組の内容

- ・ 利用しやすい歩行空間の整備（段差の解消、交通安全施設の充実等）
- ・ 公共交通機関（鉄道、バス）の利便性の向上
- ・ タクシー事業者との連携検討
- ・ 自転車と歩行者の分離検討 など

【道路の主なバリアフリー化のイメージ】



出典：バリアフリー法の解説（国土交通省）

3) 情報のバリアフリー

障がいの有無にかかわらず、誰もが必要な情報を得ることができるような支援の充実や、情報手段に配慮した取組を進めます。また、災害時等において、高齢者、障がい者等は状況等に関する情報の入手・利用が困難であることに対して、視覚、音声、点字等の多様な手段によるわかりやすい情報提供に努めます。

取組の内容

- ・視覚や聴覚、言語機能などの障がい者等へのコミュニケーション支援の充実※1
- ・緊急時の情報提供手段確保の検討
- ・バリアフリーマップの作成 など

※1：コミュニケーション・援助支援の参考例

【コミュニケーションボード】

知的障害者や自閉症の人など、自分の気持ちを言葉にできない、言葉が理解できない人もいます。そういった方でも、絵記号や写真等を用いて、自分の意思を指差すだけで伝えることができます。コミュニケーションボードは、様々な自治体や商業施設などに導入されており、場面に応じていくつかのパターン（鉄道駅用、店舗用など）が準備されています。



コミュニケーション支援ボード（東京 IEP 研究会）↑

http://www.hkd.mlit.go.jp/zygyoka/z_eizen/kondan/asahikawa/2nd/siryoku7.pdf

公共交通機関におけるコミュニケーション支援ボード（（公財）交通エコロジー・モビリティ財団）→

http://www.ecomo.or.jp/barrierfree/comboard/comboard_top.html

出典：発達障害、知的障害、精神障害のある方とのコミュニケーションハンドブック（国土交通省）

【ヘルプマーク】

ヘルプマークとは、援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくなるよう、作成されたマークです。ヘルプマークは東京都が作成し、全国に普及が進んでいます。大阪府域では、大阪府と一般財団法人大阪府地域福祉推進財団との協働事業として、オール大阪による啓発を進めており、平成 29（2017）年 6 月から大阪府及び市区町村で配布を開始しています。



4) 心のバリアフリー

高齢者、障がい者等が快適に暮らすためには施設整備（ハード整備）だけでなく、周囲の人たちの理解が必要です。高齢者、障がい者等について正しく理解し、対等な立場となって、お互いに助け合うといった「心のバリアフリー」を促進します。

取組の内容

- ・関係団体等と連携したバリアフリー教室の開催
- ・ホームページや広報を活用した情報提供
- ・交通安全教室の開催や自転車マナーアップキャンペーンによる啓発

【心のバリアフリーの促進による効果】

- ・市民の声掛けや手助けの促進によるバリア解消
- ・歩道にはみ出した生垣や歩道上の商店の看板、のぼり等のバリア解消
- ・国際シンボルマークの知識や理解の促進
- ・車いす使用者用駐車場、多目的トイレなどの施設の利用マナーの向上
- ・自転車の走行、駐輪マナーの向上 など

あなたの **声かけ・見守り** が
目の不自由な方の **支え** になります

目が見えない・見えにくいと、困ったときに自分から人を探して声をかけることが難しいです。

誘導案内をする際の3つのポイント

- 1 どうすればよいかわかりましょう**
どのようにお手伝いし、ご案内すればよいかは、人によって違います。まずは、聞いてみましょう。
ご案内が終わった後は、「それでは、お気を付けて」とご挨拶を。
- 2 周りの状況を伝えましょう**
案内中は、周囲の状況を伝えるようにしましょう。
階段や列車への乗降等の注意を要する場所は、一旦立ち止まり、手すりや段差を確認してもらってから、ご案内しましょう。
- 3 お手伝いが必要ないときもあります**
手伝いは必要と書かれても応じる必要はありません。
「お気を付けて」と声をかけ、無理のない範囲で見守りましょう。

お願い
次の行為は、目の不自由な方の歩行の妨げになり、ホームからの転落につながりかねない大変危険な行為ですので、おやめ下さい。

- スマートフォン等の「ながら歩き」は、お控え下さい。
- 黄色い点状ブロックの上で立ち止まったり、荷物を置いたりしないで下さい。

JAFRA 国土交通省

出典：平成 29（2017）年度「駅ホームでの声かけ・見守り促進キャンペーン」ポスター（国土交通省）

障害者のための国際シンボルマーク

車椅子使用者に限らず、障害のある全ての人が利用できる建物や施設を示す世界共通マークです。



視覚障害者のための国際シンボルマーク

視覚に障害のある人のための世界共通マークです。信号が青になったことを音声で知らせる音響装置付信号機など、視覚に障害のある人が利用する機器等に表示されています。



ベビーカーマーク

ベビーカーを利用しやすい環境づくりに向けて作成されたマークです。公共交通機関や公共施設などのエレベーター、鉄道やバスの車両スペースなどに表示され、安全な使用方法を守ったうえでベビーカーを折りたたまずに利用できるなど、ベビーカーを安心して利用できる場所・設備をあらわしています。



耳マーク

聴覚に障害のある人のための国内で使用されているマークです。受付カウンターなどに掲示してあります。他にもコミュニケーションマークとして「手話マーク」などがあります。



ハート・プラスマーク

身体の内部に疾患のある人のためのマークです。外見からわかりにくいいため、誤解をうけることがあります。そのような人の存在を視覚的に示し、理解と協力を広げるために作られたマークです。



ほじょ犬マーク

身体障害者補助犬同伴の啓発のためのマークです。公共施設や交通機関、スーパーやレストランなどの民間施設では、身体障害者補助犬を同伴するのを受け入れる義務があります。



ヘルプマーク

外見からわからなくても、周囲の人に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくするように東京都福祉保健局が作成したマークです。



オストメイトマーク

オストメイト（人工こうもん、人工ぼうこうをつけた人）を示すマークです。オストメイト対応トイレなどに使用されています。



運転者車両標識

障害のある人や、70歳以上の高齢者が車を運転するときに車に表示するマークです。



●身体障害者標識



●聴覚障害者標識



●高齢運転者標識

出典：こころと社会のバリアフリーハンドブック（国土交通省）

2. 市民、事業者、行政の協働によるバリアフリー化の推進

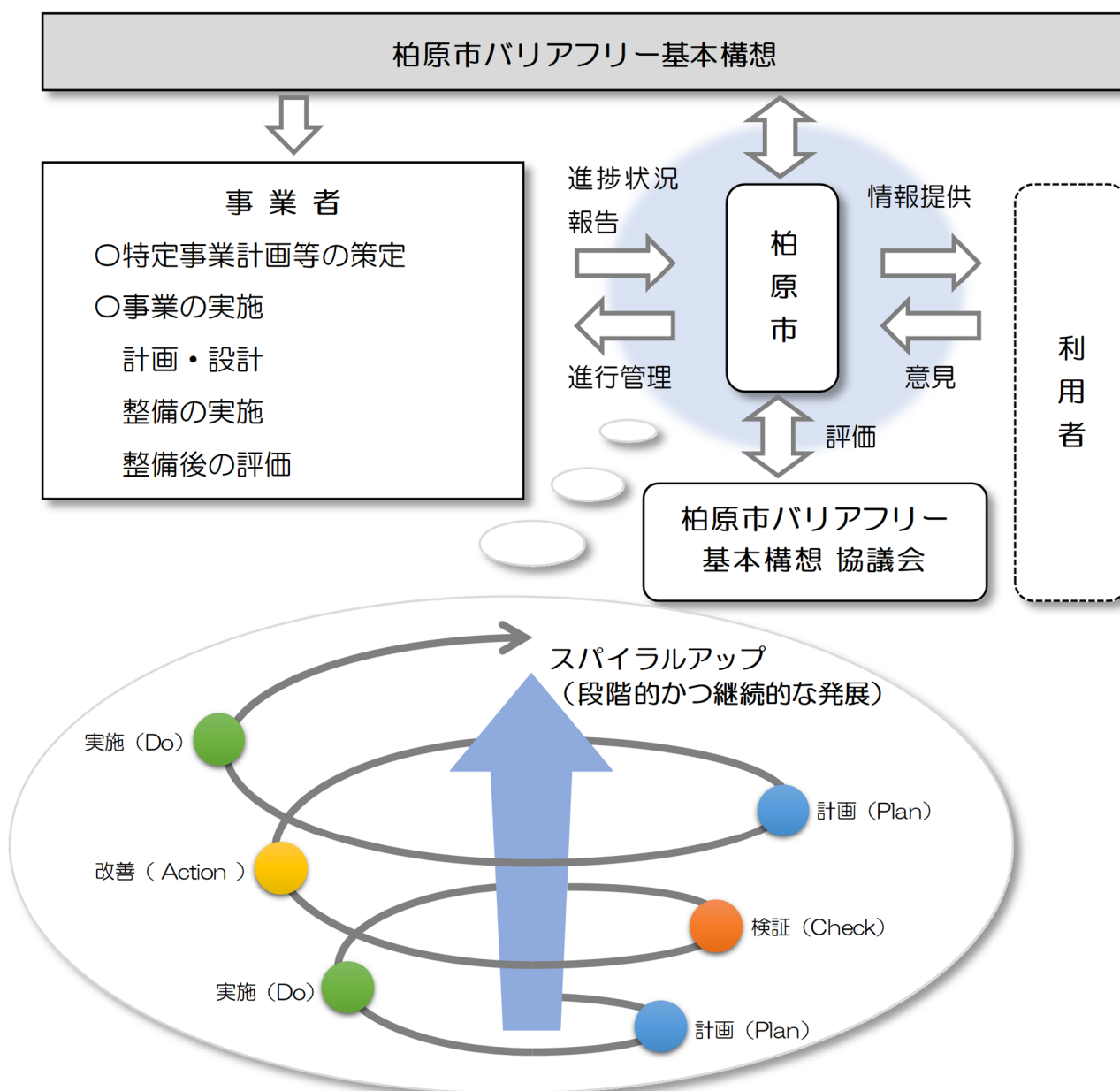
本基本構想に基づき、総合的なバリアフリー化を進めていくためには、市民、施設設置管理者、関係行政機関の連携が重要であり、利用者の意見聴取や事業実施後の点検・評価、その後の事業への反映等の仕組みを市民参画の下に確立することが求められます。今後、市民、事業者、行政が相互に協力して役割分担を図り、バリアフリー化を推進していきます。

表：市民、事業者、行政の役割

市民の役割		・ バリアフリーに対する点検、評価への積極的な参加 ・ 高齢者、障がい者等の立場に立った行動の心がけ ・ 各事業者のバリアフリー化に対する協力
事業者の役割		・ 基本構想に基づくバリアフリー化の実施及び維持管理 ・ バリアフリー化にあたっての利用者の意見聴取及び集約 ・ 職員、従業員の心のバリアフリー教育の推進
行政	国・府の役割	・ 基本構想に基づくバリアフリー化の充実及び維持管理 ・ バリアフリーに関する情報提供及び費用面での支援 ・ 心のバリアフリーに関する啓発、教育活動の推進
	市の役割	・ 基本構想の策定と段階的かつ持続的な発展（スパイラルアップ） ・ 基本構想に基づくバリアフリー化の実施及び維持管理 ・ 庁内関係部署の連携によるバリアフリー推進体制の確立 ・ 心のバリアフリーに関する啓発、教育活動の推進

3. 基本構想の見直し・評価

今後、人口減少や少子高齢化の進行など周囲の状況が大きく変わり、バリアフリーに限らず、様々な変化が生じてくることが予想されます。本基本構想及び特定事業計画が効率的に、着実に実施されるよう、PDCA サイクルによるスパイラルアップ（段階的かつ継続的な発展）に取り組み、定期的な見直し及び評価を随時実施していきます。



図：スパイラルアップのイメージ

