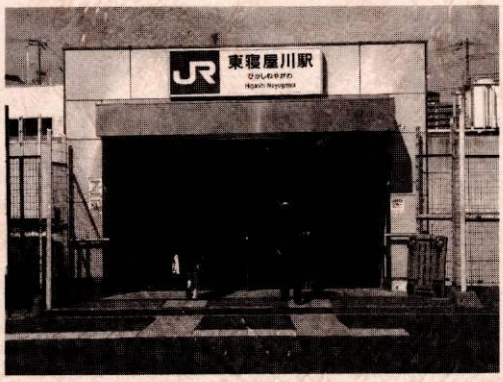
ＪＲ東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー

基本構想



平成１５年３月

寝　屋　川　市

～はじめに～

我が国においては、急速に高齢化が進み平成 27 年(2015 年）には国民４人に１人が 65 歳以上という本格的な高齢社会が到来すると予測されています。また、近年は障害のある人もない人も一緒に暮らせる「ノーマライゼーション」の理念から、高齢者や身体障害者などの自立や社会への参加できるまちの環境づくりが求められています。

本市では、「寝屋川市福祉のまちづくり環境整備要綱」や「寝屋川市バリアフリー都市環境整備計画」などに基づき、高齢者、身体障害者など全ての人が社会へ参加できる福祉のまちづくりを進めてきたところです。

こうしたなか、平成 12 年（2000 年）に「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律（交通バリアフリー法)」が施行され、このたびＪＲ東寝屋川駅周辺地区を「重点整備地区」として

「誰もが安心して便利に快適に利用できる駅づくり」
「人々の“ふれあい”と“やすらぎ”を育むみちづくり」
「快（こころよ）い暮らしを創造する生活環境づくり」

を整備の基本方針とする「ＪＲ東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」を策定いたしました。

今後は、この基本構想をもとに市民・事業者・市がそれぞれ役割分担し、心のバリアフリーづくりやバリアフリーのまちづくりを推進してまいります。

最後になりましたが、この基本構想の策定にあたり「アンケート調査・タウンウォッチング調査・意見募集による提言」などに、ご協力いただきました皆様をはじめ、調査・検討にご尽力を賜りました関係各位に対しまして、感謝申し上げますとともに、市民の皆様のご理解とご協力をお願い申し上げます。

平成１５年　３月
寝屋川市長　馬場　好弘

目　次

序　基本構想策定の背景、目的と策定方法 …… ２
第１章　寝屋川市及び市内４駅周辺をとりまく現況 …… ４
　１－１．寝屋川市の位置及び面積 …… ４
　１－２．人口・世帯数 …… ４
　１－３．高齢者や身体障害者等 …… ５
　１－４．市内の公共交通 …… ７
　１－５．市民の利用する主要な施設 …… 10
第２章　ＪＲ東寝屋川駅周辺地区における
交通バリアフリー推進の必要性と意義 … 11
　２－１．市内鉄道４駅及び周辺道路のバリアフリー化の状況 …… 11
　２－２．ＪＲ東寝屋川駅周辺地区における交通バリアフリー推進の必要性 …… 12
　２―３．高齢者や身体障害者などからみた
ＪＲ東寝屋川駅及び周辺道路の問題点 …… 13
　２－４．ＪＲ東寝屋川駅周辺地区の将来方向 …… 14
　２－５．ＪＲ東寝屋川駅周辺地区における交通バリアフリー推進の意義 …… 14
第３章　重点整備地区及び特定経路の設定 …… 15
　３－１．重点整備地区及び特定経路検討のための主要な人の動線 15
　３－２．重点整備地区設定の基本的な要件 …… 17
　３－３．重点整備地区の検討 …… 23
　３－４．特定旅客施設、特定経路の検討 …… 24
　３－５．重点整備地区及び特定経路の設定 …… 28
第４章　重点整備地区の整備方針 …… 31
　４－１．重点整備地区及び周辺地区における交通バリアフリーの整備課題 …… 31
　４－２．交通バリアフリーの整備目標と目標年次 …… 34
　４－３．整備の基本方針 …… 34
　４－４．特定事業の内容 …… 35
第５章　基本構想の実現に向けて …… 37
　５－１．できることからはじめます交通バリアフリーのまちづくり37
　５－２．基本構想実現のための役割分担 …… 38
　５－３．基本構想策定後の取り組み …… 39
　５－４．みんなで取り組む交通バリアフリーのまちづくり …… 40

参考資料 …… 41
参考資料－１　基本構想策定の経過及び連絡調整会設置要綱等 …… 43
参考資料－２　交通バリアフリー法の概要と仕組み …… 46
参考資料－３　高齢者等対象アンケート調査結果の概要 …… 48

序　基本構想策定の背景、目的と策定方法

＜交通バリアフリー基本構想策定の背景＞

近年、高齢者や身体障害者など誰もが支障無く日常生活をおくることができるバリアフリーのまちづくりは、国際障害者年（1981 年）を契機として、人々の意識が高まるとともに、福祉のまちづくりへの取り組みが広がってきました。

本市においても、平成４年に制定された「大阪府福祉のまちづくり条例」をふまえ、昭和 59 年に制定した都市施設などに関するバリアフリーのガイドラインである「寝屋川市福祉のまちづくり環境整備要綱」を平成５年 12 月に見直し、不特定かつ多数の人が社会参加を促進するための福祉のまちづくりに役立ててきました。

また、高齢者や身体障害者など誰もが生活しやすい都市環境を一層整備促進するため、平成９年に「寝屋川市バリアフリー都市環境整備計画」を策定しました。

このような取り組みのなか、平成 12 年５月に「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（通称：交通バリアフリー法）」が公布され、同年 11 月から施行されました。交通バリアフリー法等の整備もふまえ、本市においても市内鉄道４駅（京阪香里園駅、京阪寝屋川市駅、京阪萱島駅、ＪＲ片町線東寝屋川駅）を中心に、さらに、高齢者、身体障害者など誰もが安心して、また、便利に暮らせるバリアフリーのまちづくりを推進していく必要があります。

＜本市における交通バリアフリー基本構想策定の目的＞

市内の鉄道４駅及び周辺状況をみると、京阪３駅周辺は既に市街化が進み、バリアフリーの推進も含めて駅や市街地の整備に取り組んできています。

一方、ＪＲ東寝屋川駅周辺においては、近年も住宅地などの開発が続き、今後も市街地の開発や整備による発展とともに、本駅を最寄駅とする「寝屋川公園」を中心に、市民をはじめ多くの人々の交流の場として発展していくことが期待されています。

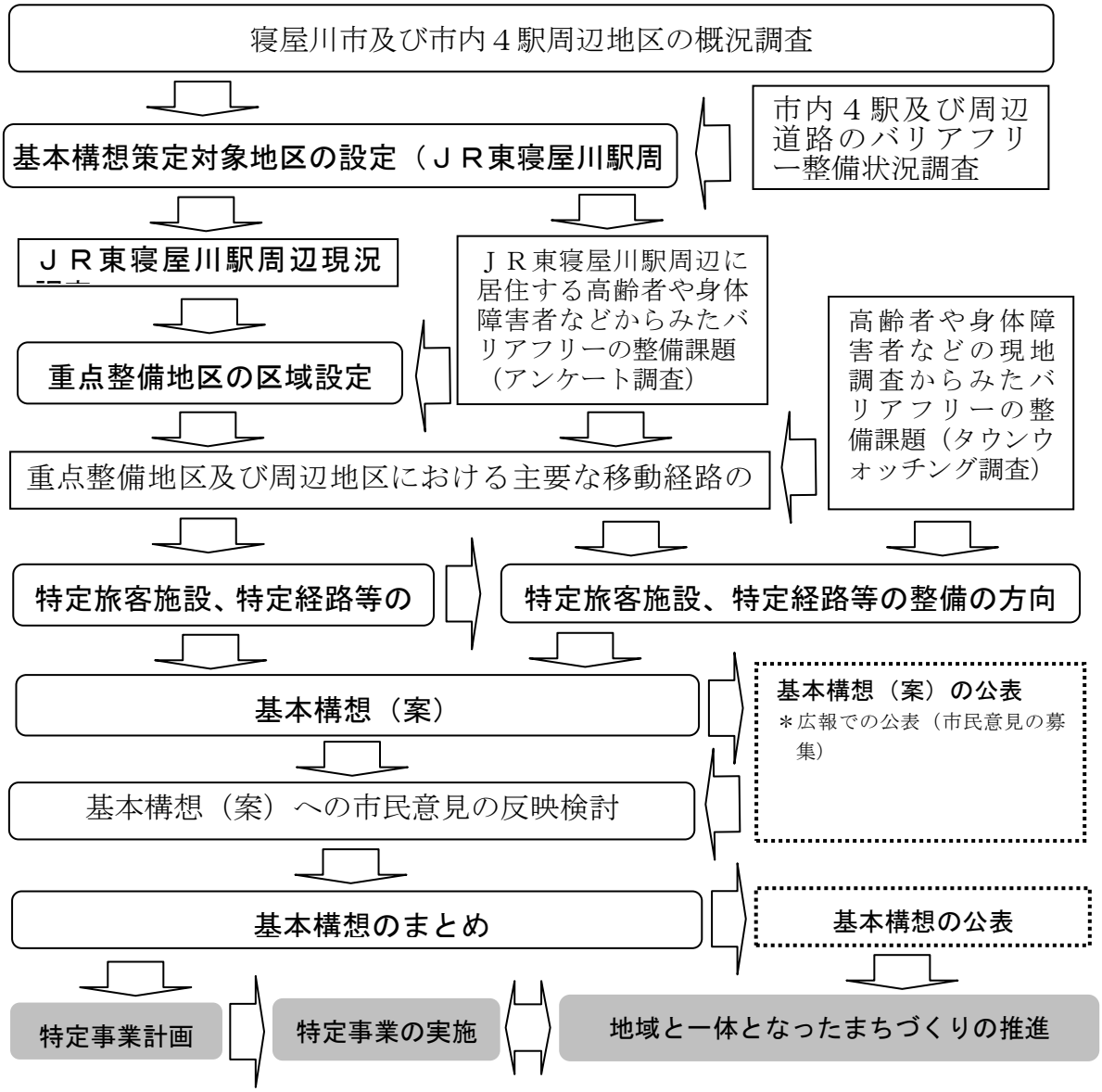
ＪＲ東寝屋川駅周辺地区が、地域の暮らしの中心として、また、多くの人々の交流の場として発展していくためには、高齢者や身体障害者などの移動の円滑化をめざした整備は、重要なまちづくりの課題といえます。

そこで、ＪＲ東寝屋川駅を中心とした地区を「重点整備地区」とし、高齢者や身体障害者などの公共交通機関を利用した移動の円滑化を推進するための課題を整理し、重点的かつ一体的にバリアフリーのまちづくりを推進することを目的に基本構想を策定します。特に、バリアフリーのまちづくりの推進にあたっては、市民及び事業者と市などの連携と協働が求められます。そのため、基本構想の策定にあたっては、高齢者や身体障害者などをはじめ市民の意見を十分に把握し、市民及び事業者と市の連携と協働のもとに、駅や駅周辺地区における一体的なバリアフリーのまちづくりを推進していくこととします。

なお、「基本構想」は、次の手順と体制により策定しました。

バリアフリー：高齢者や障害者のある人が地域の中で、物理的、心理的な障害（バリア）を取り除き、普通に暮らせるようしていくこと

■基本構想策定の手順



■「基本構想」策定の検討組織と体制

ＪＲ東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定連

【連絡調整会】
・学識経験者
・地域住民代表者
・寝屋川市身体障害者福祉会
・寝屋川市老人クラブ連合会
・大阪府枚方土木事務所
・大阪府北部公園事務所
・寝屋川警察署
・西日本旅客鉄道株式会社
・京阪バス株式会社
・寝屋川市
＊企画財政部、保健福祉部、まち建設部、まち政策部
（アドバイザー）
大阪府建築都市部福祉タウン推進グループ

【作業部会】
・大阪府枚方土木事務所
・大阪府北部公園事務所
・寝屋川警察署
・西日本旅客鉄道株式会社
・京阪バス株式会社
・寝屋川市
＊企画財政部、保健福祉部、

【事務局】
寝屋川市まち政策部都市計画室

第１章　寝屋川市及び市内４駅周辺をとりまく現況

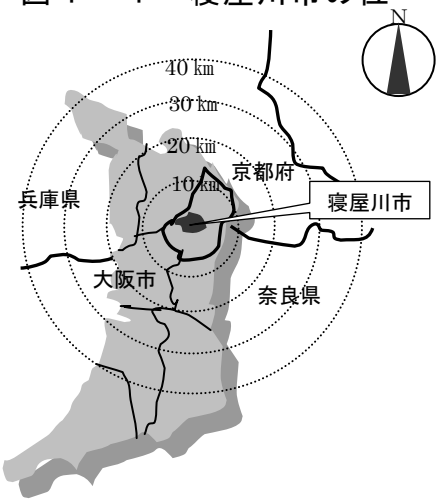
１－１．寝屋川市の位置及び面積

本市は、大阪府の東北部、淀川左岸にあり、大阪市の中心部まで約 15 ㎞、鉄道で約 20 分～30 分のところに位置した面積 2,473ha の都市です。

市の東部は、生駒山系が緑豊かな自然環境を、市の西部は、淀川が水と緑のアメニティ*豊かな環境を形成しています。

＊アメニティ：快適性、ここちよさ

図１－１　寝屋川市の位



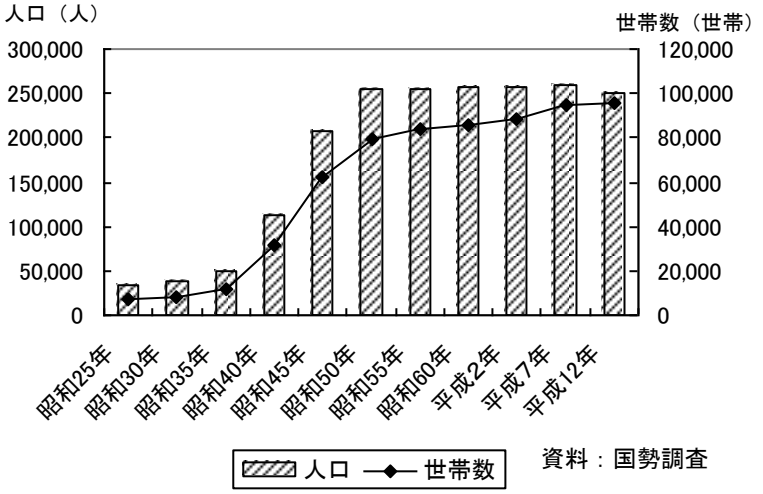
１－２．人口・世帯数

(1)　人口・世帯数の推移

本市は昭和 26 年（1951 年）5 月に人口 31,061 人の都市として市制を施行し、平成 13 年（2001 年）には市制施行 50 周年を迎えました。

市制施行当時は、市内のいたるところに田や畑が広がるのどかな風景も多くみられました。

図１－２　人口及び世帯数の推移



資料：国勢調査

しかし、その後、昭和 30 年代後半から 40 年代の高度経済成長期に大阪市の衛星都市として、みるみるうちに市街化が進み、昭和 35 年（1960 年）の国勢調査では約５万人、１万２千世帯でしたが、昭和 45 年（1970 年）には約 20 万 6 千人、６万２千世帯となり、実にこの 10 年間に人口は約 4 倍、世帯数は約５倍になりました。

その後も人口・世帯数は増加し、昭和 60 年（1985 年）の国勢調査では、人口約 25 万８千人、世帯数８万５千世帯となりました。

その後、世帯数は増加していますが、最近では人口が減少する傾向にあり、平成７年の国勢調査で 258,443 人であった人口が、平成 12 年では 250,806 人となり、この５年間で 7,637 人減少しています。

なお、世帯数は平成７年では 94,345 世帯でしたが、平成 12 年では 95,313 世帯となり、968 世帯増加しています。

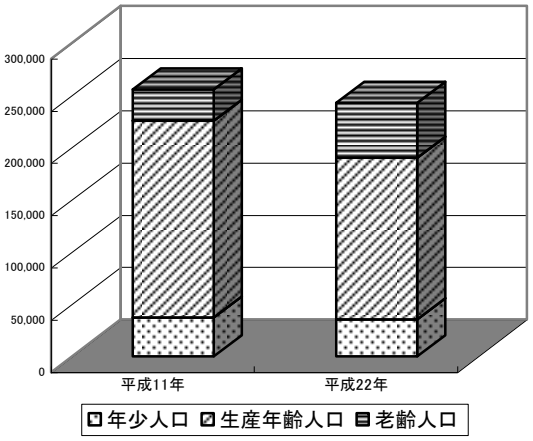
(2) 将来の人口

本市の将来人口について、「第四次寝屋川市総合計画」では、表１－１、図１－３に示すように推計*しています。

この推計結果では、平成 11 年現在の総人口 255,357 人に対して、平成 22 年では、現在（平成 11 年）よりも約１万３千人減少し、総人口 242,397 人になると推計しています。

＊平成５年と 10 年の各 10 月１日現在の住民基　本台帳記録人口をもとに算出した推計値

図１－３　年齢３区分別将来人口の



資料：第四次寝屋川市総合計画より

表１－１　寝屋川市の年齢３区分別将来人口の推計（第四次寝屋川市総合計画より）

	平成 11 年（実績）		平成 22 年（推計）	
	男性	女性	男性	女性
年少人口（０～14 歳）	19,060 人	18,088 人	18,263 人	17,360 人
	37,148 人（14.5%）		35,623 人（14.7%）	
生産年齢人口（15～64 歳）	95,120 人	93,073 人	77,708 人	76,961 人
	188,193 人（73.7%）		154,669 人（63.8%）	
老齢人口（65 歳以上）	12,879 人	17,137 人	22,907 人	29,198 人
	30,016 人（11.8%）		52,105 人（21.5%）	
総人口	127,059 人	128,298 人	118,878 人	123,519 人
	255,357 人（100.0%）		242,397 人（100.0%）	

１－３．高齢者・身体障害者等

(1) 高齢者

本市の将来の高齢者人口について、「第四次寝屋川市総合計画」において推計した結果からみると、表１－１、図１－３に示すように、平成 11 年現在の総人口 255,357 人、老齢（65 歳以上）人口 30,016 人に対して、平成 22 年では、総人口 242,397 人、老齢（65 歳以上）人口 52,105 人となると推計しています。

このように、概ね 10 年後の平成 22 年の老齢人口は、現在（平成 11 年）よりも約２万２千人増加し、総人口に占める 65 歳以上の老齢人口の割合は、現在（平成 11 年）の 11.8%から 21.5%と約 10%増加すると推計しています。

(2) 障害者

平成 14 年６月１日現在の本市の身体障害者手帳所持者は 6,643 人、療育手帳所持者は 1,317 人、合計 7,960 人となっています。ただし、このうち重複手帳所持者が 368 人あり、実手帳所持者は 7,592 人です。

なお、平成 14 年６月１日現在の住民基本台帳人口は 251,676 人で実手帳所持者は人口の約３％となっています。

手帳所持者のうち、身体障害者では、47.8%が１級または２級、知的障害者では 59.0%がＡと、いずれも重度の比率が高くなっています。また、身体障害者手帳所持者の過半が肢体不自由の障害者です。

なお、平成８年 12 月１日では、身体障害者手帳所持者は 5,147 人、療育手帳所持者は 968 人、合計 6,115 人でしたが、いずれの障害種別においても手帳所持者は増加しています。

表１－２　等級別・障害別身体障害者数　（平成14年6月1日現在）

身体障害者		平成14年度						
		1級	2級	3級	4級	5級	6級	計
視力		188	160	48	49	62	58	565
	視力障害	188	160	48	49	62	58	565
聴力		94	191	124	125	3	194	731
	音声・言語・そしゃく	3	5	46	25			79
	聴力障害	91	185	77	100	2	194	649
	平衡機能障害		1	1		1		3
肢体不自由		664	900	672	867	409	183	3,695
	上肢機能障害	365	357	183	182	102	89	1,278
	下肢機能障害	109	183	257	651	207	82	1,489
	体幹機能障害	104	235	199	4	83		625
	四肢機能障害	60	109	23	26	17	11	246
	連動機能障害	26	16	10	4	0	1	57
内臓		958	19	270	405	0	0	1,652
	心臓	431	14	188	172			805
	肝臓	458	1	12	4			475
	呼吸器	66	2	61	28			157
	膀胱・直腸			9	199			208
	小腸	3	1		2			6
	その他		1					1
		1,904 28.7%	1,270 19.1%	1,114 16.8%	1,446 21.8%	474 7.1%	435 6.5%	6,643 100.0%

単位：人

知的障害者	A	B1	B2	計
	777	323	217	1,317
	59.0%	24.5%	16.5%	100.0%

総合計	7,960

出典：寝屋川市保健福祉部

(3) 市内各駅周辺における高齢者・身体障害者の居住人口

市内の鉄道４駅周辺約１㎞圏の町丁に住む高齢者や身体障害者の人口をみると表１－３のようになっています。

この表に示されるように、市内の鉄道駅周辺１㎞圏で最も人口が多い駅は、京阪寝屋川市駅周辺で約 56,000 人が住んでいます。一方、最も少ない駅は東寝屋川駅周辺で約 17,000 人となっています。

表１－３　駅周辺約１㎞圏における高齢者・身体障

		総人口	65歳以上人口	視　力	聴力	肢体不自由	内蔵	その他	合　計
萱島駅	人	28,774	3,493	76	66	448	161	0	751
	%	100.0%	12.1%	0.3%	0.2%	1.6%	0.6%	0.0%	2.6%
香里園駅	人	44,304	5,014	92	117	554	293	0	1,056
	%	100.0%	11.3%	0.2%	0.3%	1.3%	0.7%	0.0%	2.4%
寝屋川市駅	人	56,051	7,422	133	174	879	402	0	1,588
	%	100.0%	13.2%	0.2%	0.3%	1.6%	0.7%	0.0%	2.8%
東寝屋川駅	人	17,093	1,785	51	82	314	110	0	557
	%	100.0%	10.4%	0.3%	0.5%	1.8%	0.6%	0.0%	3.3%

資料：住民基本台帳及び寝屋川市保健福祉部

いずれの駅周辺においても、概ね１割強が 65 歳以上の高齢者で、身体障害者は３％前後となっています。

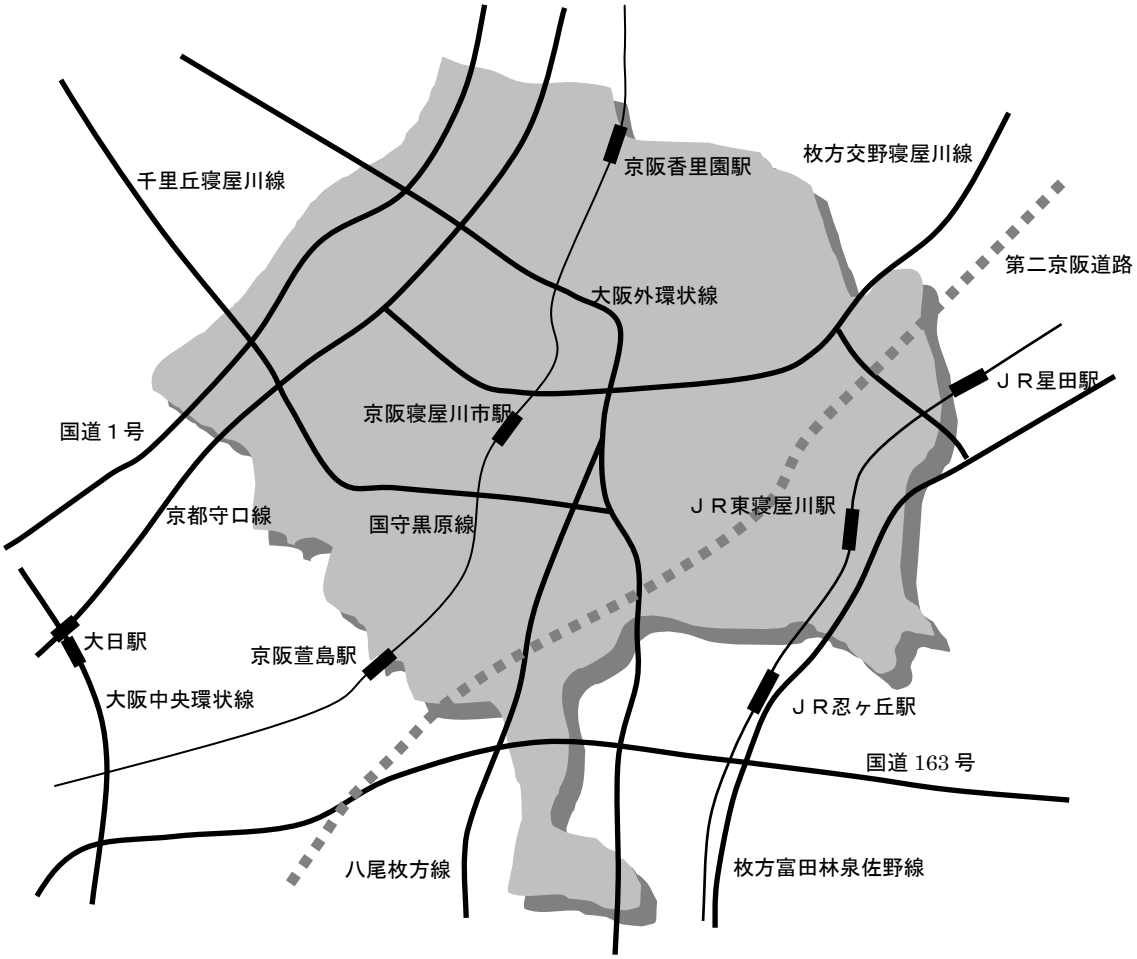
ＪＲ東寝屋川駅周辺では、65 歳以上の高齢者の割合は 10.4%と市内鉄道４駅の中でも最も低くなっていますが、身体障害者は 3.3%と最も高くなっています。ＪＲ東寝屋川駅周辺に住む身体障害者の過半が肢体不自由の方です。

以上のように、市内の各鉄道駅周辺には多くの高齢者や身体障害者が居住し、いずれの鉄道駅周辺においても、円滑に移動できるバリアフリーのまちづくりを推進していくことが求められています。

１－４．市内の公共交通

本市の主要な公共交通は、市内中央部を南北に通過する京阪電車と東部を南北に通過するＪＲ片町線などの鉄道と鉄道の駅を中心にサービスしている乗合バスです。

図１－４　寝屋川市及び周辺の主要な交通網と鉄道駅



(1) 鉄　　道

鉄道は、市内に京阪電車の「香里園」「寝屋川市」「萱島」の３駅とＪＲ片町線の「東寝屋川」駅があります。

これら鉄道駅の乗降客について、平成 10 年と平成 12 年の推移をみると表１－４のようになり、京阪電車の各駅では乗降客は減少しており、一方、JR 片町線の東寝屋川駅では僅かながら増加しており、平成 12 年では１日平均 10,724 人／日の乗降客数となっています。

表　１　－　４　　市内鉄道各駅の１日当たり乗降客数

（人／日）

	平成 10 年			平成 12 年		
	総数	定期	定期外	総数	定期	定期外
京阪香里園駅	70,407	45,252	25,155	67,614	41,618	25,996
京阪寝屋川市駅	81,140	51,840	29,300	80,267	50,570	29,697
京阪萱島駅	34,717	22,520	12,197	31,365	19,859	11,506
ＪＲ東寝屋川駅	10,696	7,502	3,194	10,724	7,508	3,216

資料：京阪電気鉄道株式会社及び西日本旅客鉄道株式会社

また、市内各駅の定期券旅客について、初乗り（市内から市外へ）及び最終降車（市外から市内へ）客の端末交通手段をみると表１－５のようになっています。

ＪＲ東寝屋川駅では、初乗り（市内から市外へ）では、約８割が徒歩で、１割強が自転車で駅へ行っています。最終降車（市外から市内へ）では、約９割が徒歩で、１割弱が自転車で駅から駅周辺の目的地に行っています。

表１－５　市内各駅の定期旅客の端末交通手段　　上段：人　下段：%

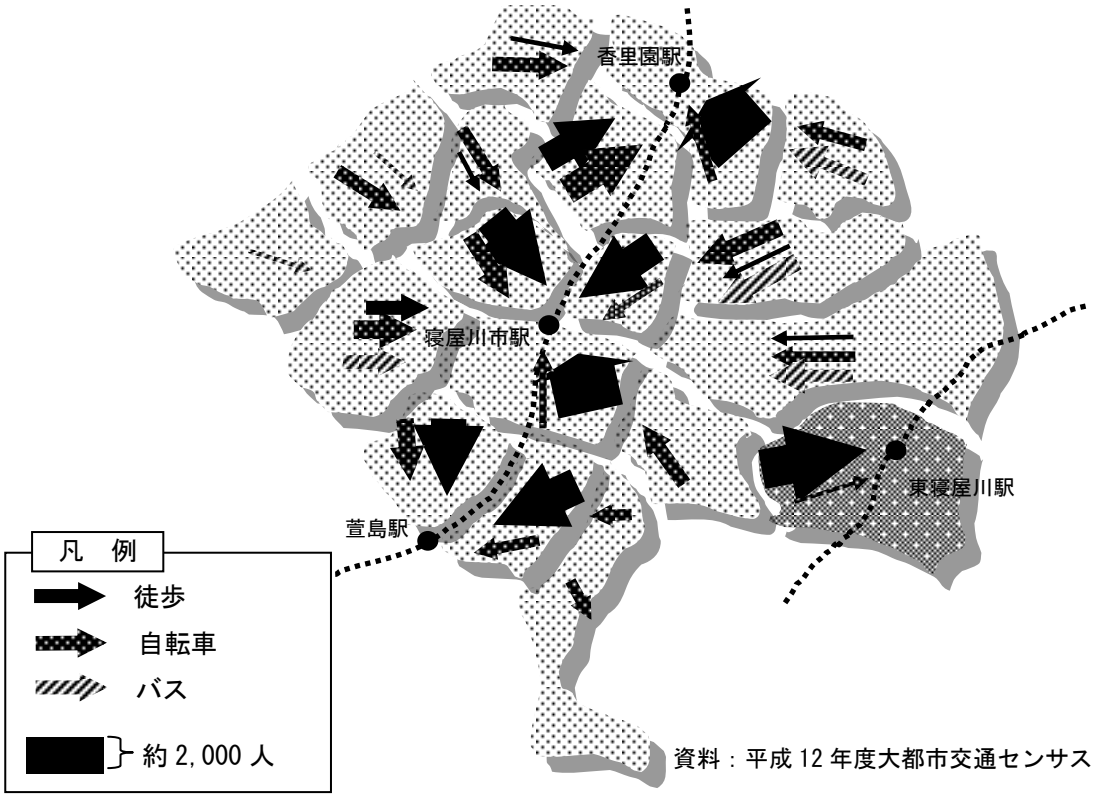
		合計	徒歩	自転車	バイク	車(送迎)	車(その他)	送迎バス	バス	タクシー	その他	不明
香里園	初乗り	19,611 100.0%	8,953 45.7%	4,060 20.7%	574 2.9%	296 1.5%	90 0.5%	－	5,463 27.9%	13 0.1%	0 0.0%	162 0.8%
	最終降車	4,657 100.0%	3,943 84.7%	207 4.4%	15 0.3%		0 0.0%	13 0.3%	353 7.6%	0 0.0%	0 0.0%	126 2.7%
寝屋川	初乗り	19,810 100.0%	7,144 36.1%	7,536 38.0%	736 3.7%	391 2.0%	36 0.2%	－	3,742 18.9%	24 0.1%	23 0.1%	178 0.9%
	最終降車	15,037 100.0	9,848 65.5%	2,684 17.8%	98 0.7%		0 0.0%	200 1.3%	1,851 12.3%	13 0.1%	13 0.1%	330 2.2%
萱島	初乗り	10,844 100.0%	5,769 53.0%	4,214 38.7%	206 1.9%	96 0.9%	40 0.4%	－	304 2.8%	0 0.0%	0 0.0%	255 2.3%
	最終降車	2,089 100.0%	1,855 88.8%	127 6.1%	0 0.0%		0 0.0%	0 0.0%	25 1.2%	0 0.0%	16 0.8%	66 3.2%
東寝屋川	初乗り	2,348 100.0%	1,885 80.3%	297 12.6%	34 1.4%	35 1.5%	46 2.0%	－	33 1.4%	0 0.0%	0 0.0%	18 0.8%
	最終降車	356 100.0%	323 90.7%	33 9.3%	0 0.0%		0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%

資料：平成 12 年度大都市交通センサス

さらに、市内居住者の鉄道定期券旅客について、市内の各地区からの主要な駅までの交通手段と利用駅についてみると図１－５のようになっています。

図に示されるように、東寝屋川駅周辺地区居住者の鉄道定期券旅客は、大半が JR 東寝屋川駅まで徒歩で行っています。

図１－５　市内各地からの利用鉄道駅と駅までの主要な交通

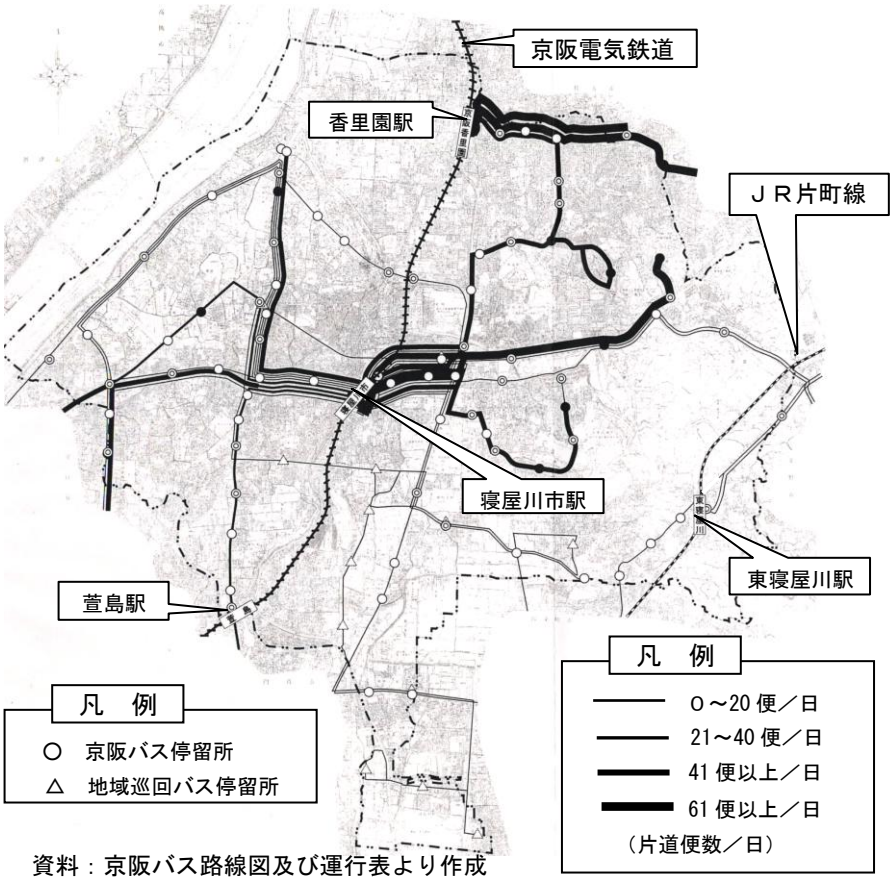


(2) 乗合バス

鉄道を補完する市内の公共交通として乗合バスが、図１－６に示すように市内を縦横に走っています。特に、これら乗合バスの路線は、京阪香里園駅や寝屋川市駅を中心に編成されています。

東寝屋川駅では、星田方面と四条畷方面とを府道枚方富田林泉佐野線を経由し連絡するバスが運行されています。

図１－６　乗合バスルート（サービス頻度）図

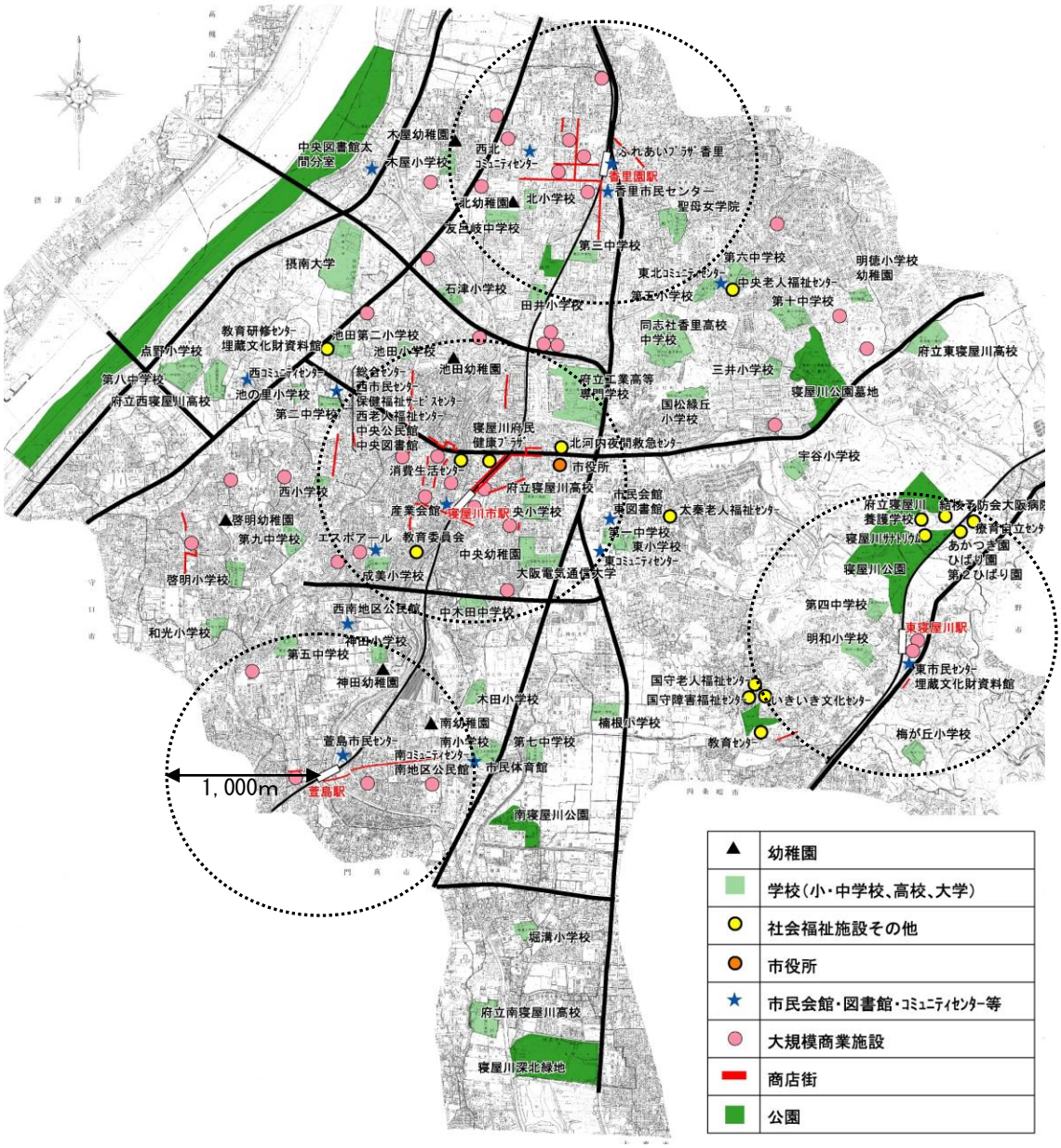


資料：京阪バス路線図及び運行表より作成

１－５．市民の利用する主要な施設

市内の公共施設や商業施設など市民が利用する主要な施設をみると図１－７のようになります。市民の利用する多くの施設は市の中心となっています寝屋川市駅の周辺に集積しています。その他、各鉄道駅周辺にも多くの市民が利用する施設が立地しています。

図１－７　市内の主要な市民利用施設分布図



第２章　ＪＲ東寝屋川駅周辺地区における
交通バリアフリー推進の必要性と意義

２－１．市内鉄道４駅及び周辺道路のバリアフリー化の状況

市内鉄道４駅の構内や駅周辺の主要な道路において、交通バリアフリー法に示される整備基準などを参考に、高齢者や身体障害者などの円滑な移動のためのバリアフリー化の状況について調査を実施しました。

(1) 市内鉄道４駅のバリアフリー施設の整備状況

市内鉄道４駅のバリアフリー施設の設置状況についてみると表２－１のようになっています。

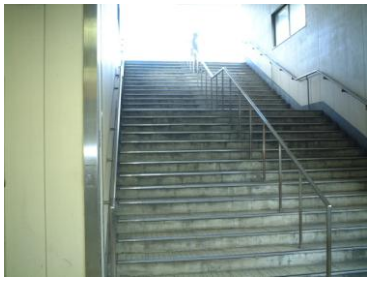
バリアフリー施設の設置が進んでいる駅は、京阪寝屋川市駅や京阪香里園駅で、これらの駅では概ね整っています。京阪萱島駅は、エレベーターが設置されていないなど、車イス使用者の移動（通行・利用）に不便な状況にあります。

ＪＲ東寝屋川駅は、駅前広場からプラットホームまで階段だけであり、駅の利用に際して、車イス使用者のみならず、高齢者、下肢障害者、視覚障害者などの利用に際しても不便な状況にあります。

表２－１　市内各駅のバリアフリー設備の設置状況　○…設置済

チェック項目				ＪＲ片町線	京阪本線		
				東寝屋川	萱島	寝屋川市	香里園駅
エレベーター	駅周辺道路～改札			×	×	○	○
	改札～ホーム	大阪方面		×	×	○	○
		京都方面		×	×	○	○
エスカレーター	道路～改札	上		×	－	○	○
		下		×	－	×	×
	改札～ホーム	大阪方面	上	×	○	○	○
			下	×	×	×	×
		京都方面	上	×	○	○	○
			下	×	×	×	×
階段	踏面、蹴上高（標準）			○	○	○	○
車いす対応券売機				×	○	○	○
車いす用自動改札				×	○	○	×
車いす用トイレ				○	×	○	○
車いす用公衆電話				×	×	○	○
誘導・警告ブロック				○	○	○	○
点字券売機				○	○	○	○
触知図				×	×	○	○

図２－１　東寝屋川駅の駅前広場からプラットホームに至る階段



改札から駅前広場へ上る階段

改札から西側道路へ上る階段

プラットホームの階段

(2) 市内鉄道４駅周辺道路のバリアフリー化の状況

市内４駅周辺の駅前広場や道路についてみると、京阪寝屋川市駅周辺ではバリアフリーも視野に入れた駅前広場の再整備や駅と駅前広場の連絡デッキを設置するなど、比較的バリアフリー化への対応が進みつつあります。

他の駅周辺においても、駅前広場や道路の整備に際してバリアフリーに配慮した整備を推進していますが、いずれの駅周辺の道路も沿道の状況や地形上の制約などから、歩道が未設置あるいは歩道がある場合も幅員や勾配に問題があるなど、円滑な移動を確保していくためには、多くの整備課題が残されています。

これらの課題の中には、不法駐車や放置自転車などが円滑な移動（通行）の支障になっている場合もみられ、市民のマナー向上により、安全に移動（通行）できる環境をつくることもできます。

２－２．ＪＲ東寝屋川駅周辺地区における交通バリアフリー推進の必要性

市民の暮らしの拠点となっている市内鉄道４駅（京阪香里園駅、京阪寝屋川市駅、京阪萱島駅、ＪＲ東寝屋川駅）を中心に、高齢者や身体障害者などが安心して便利に暮らせるよう、市民の理解と協力のもとにバリアフリー化を推進していく必要があります。

特に、公共交通機関を利用した移動の円滑化を推進するためには、市内の鉄道４駅すべての旅客施設とその周辺の道路において一体的にバリアフリー化を推進していくことが望まれます。

しかし、国、府及び本市の財政事情やバリアフリー化を推進するための関係者が多岐にわたることなどから、すべての駅や駅周辺で同時にバリアフリー化への取り組みを推進することは困難な状況にあります。

京阪香里園駅や京阪寝屋川市駅、京阪萱島駅の３駅及び周辺道路については、随時、駅舎や市街地の整備などに際してバリアフリー化の推進に取り組んできています。

ＪＲ東寝屋川駅周辺においては、市街地の開発などによる駅周辺の発展とともに、「寝屋川公園」を中心に人々の交流の場として発展していくことが期待される一方、旅客施設（鉄道駅）においては階段だけであり、駅周辺の道路においても歩行者の安全確保や移動の円滑化を図るための整備が必要です。

ＪＲ東寝屋川駅周辺が、市民の暮らしの拠点として、また、人々の交流の場として発展していくうえで、移動の円滑化の確保は重要な課題であり、交通バリアフリーの推進が必要です。

２－３．高齢者や身体障害者などからみたＪＲ東寝屋川駅及び周辺道路の問題点

ＪＲ東寝屋川駅周辺に居住する高齢者や身体障害者、妊産婦を対象に平成 14 年９月に実施したアンケート調査結果から、東寝屋川駅及び周辺道路において移動（通行）の支障になっている問題箇所をみると図２－２のようになります。

図２－２　高齢者等が移動（通行）に際して困っている問題箇所

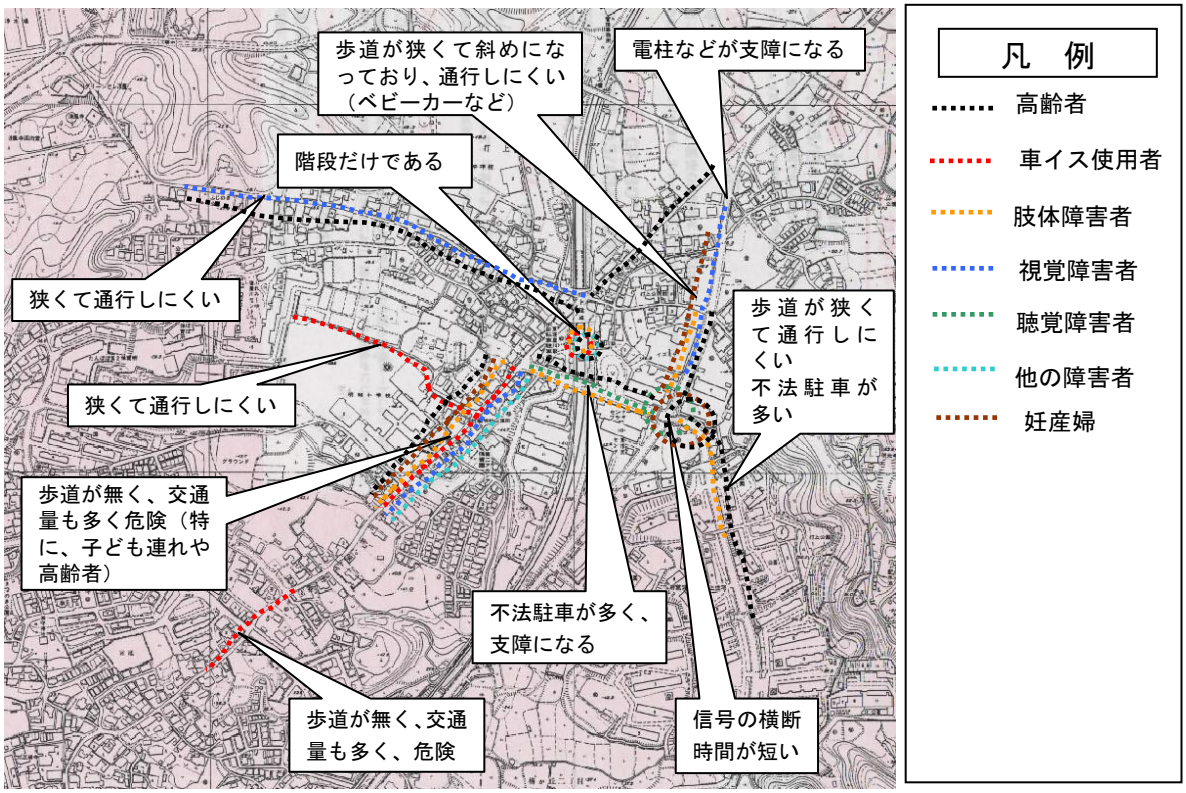


図２－２に示されるように、駅周辺に居住する高齢者や身体障害者などから、主に次のような問題が指摘されています。

・駅周辺道路が狭くて通行しにくい。
・歩道はあるが、狭くて斜めになっており、ベビーカーなどが通行しにくい。
・電柱などが支障になる。
・駅を利用するのに階段を経由しなければならない。
・明和小学校前の道路は、歩道が無い上に交通量も多く危険（子ども連れや高齢者）である。
・駅前の道路は、不法駐車が多く、通行の支障になっている。
・打上団地前の交差点における信号の歩行者用横断時間が短い。

２－４．ＪＲ東寝屋川駅周辺地区の将来方向

寝屋川市の将来像を示す「第四次寝屋川市総合計画－新時代　協働・夢プラン－　ふれあいいきいき元気都市をめざして」では、21 世紀における社会・経済を取り巻く潮流を踏まえ、大阪都市圏・近畿圏における今後の都市化の動向に留意しつつ、広域圏における機能分担と連携を図りながら、独自性を活かした寝屋川市らしいまちをつくることをめざしています。

そのため、「市と市民、事業者がともに協働の輪を育て、それぞれが元気を出して活動し、まちの元気を生み、すべての人々に生きる元気を育み広げていくような寝屋川市を創っていくこと」を基本理念に、

ふ れ あ い い き い き 元 気 都 市・寝 屋 川

を「まちの将来像」として、まちづくりを推進していくこととしています。

「まちの将来像」を実現していくための「まちづくりの基本目標」として、

①　元気でいきいき活動できるまちづくり　　②　安全で安心してくらせるまちづくり

③　文化を創造し生きる力を育むまちづくり　④　くらしを支える活力あるまちづくり

を掲げ、「まちづくりのフレーム」として、平成 22 年の人口を 25 万人と想定しています。

このような本市の将来像の実現に向けて、ＪＲ東寝屋川駅周辺地区においては、次のようなまちづくりの方向をめざしていくこととしています。

東寝屋川駅周辺のまちづくりの方向

良好な景観や緑豊かな歴史文化性等を備え、また、関西文化学術研究都市へのアクセスとなるなど、地域特性を活かした本市の東核としての形成をすすめます。

このような本市の東核としての役割を果たしていくためには、市民の暮らしを支え、広域から訪れる人々に対してもやさしいバリアフリーのまちづくりを推進していくことが必要です。

２－５．ＪＲ東寝屋川駅周辺地区における交通バリアフリー推進の意義

ＪＲ東寝屋川駅及び周辺地区における交通バリアフリーの推進は、市民や寝屋川公園などに訪れる人々に対して、便利で快適な交流の場を提供していくことになります。

高齢者や身体障害者などの公共交通機関を利用した円滑な移動を支援していくとともに、バリアフリーの推進による人の集積を促進し、ＪＲ東寝屋川駅及び周辺地区が地域の暮らしの中心として、また、多くの人々の交流の場として、また、関西文化学術研究都市の玄関口として充実し、本市の東核の発展を促進する一翼を担うという意義を有しています。

第３章　重点整備地区及び特定経路の設定

３－１．　重点整備地区検討のための主要な人の動線

高齢者や身体障害者などの公共交通機関を利用した移動の円滑化の確保のために、重点的に整備を推進する重点整備地区の設定については、駅への人の動線をもとに検討していく必要があります。

ＪＲ東寝屋川駅周辺では、主に、次のような駅への人の動線があります。

① 駅と寝屋川公園や東市民センター、埋蔵文化財資料館、商業施設など周辺施設を結ぶ人の動線

② 駅及び駅周辺施設と周辺の住宅地を結ぶ人の動線

これらの人の動線は、行き先や目的などによりいくつかの経路が考えられますが、主要な人の動線としては、表３－１や図３－１に示すような経路に集約されます。

表３－１　人の主要な動線と主な利用目的

主要な人の動線	主な利用者や利用目的
駅周回ルート	駅や周辺施設の利用のために、駅周辺の居住者や寝屋川公園あるいは周辺施設に訪れた多くの人が利用しています。
寝屋川公園ルート	市民をはじめ多くの人が寝屋川公園内の散策に利用している他、駅や周辺住宅地から寝屋川公園北部に立地する大阪病院などへの経路として利用されています。
国守ルート	国守町などの住宅地から駅への経路として多くの人が利用しています。
梅が丘ルート	梅が丘団地などの住宅地から駅への経路として多くの人が利用しています。
打上ルート	道路沿道に立地する商業施設や寝屋川公園北部に立地する大阪病院などへの経路として利用されている他、星田方面の住宅地から駅への経路として多くの人が利用しています。

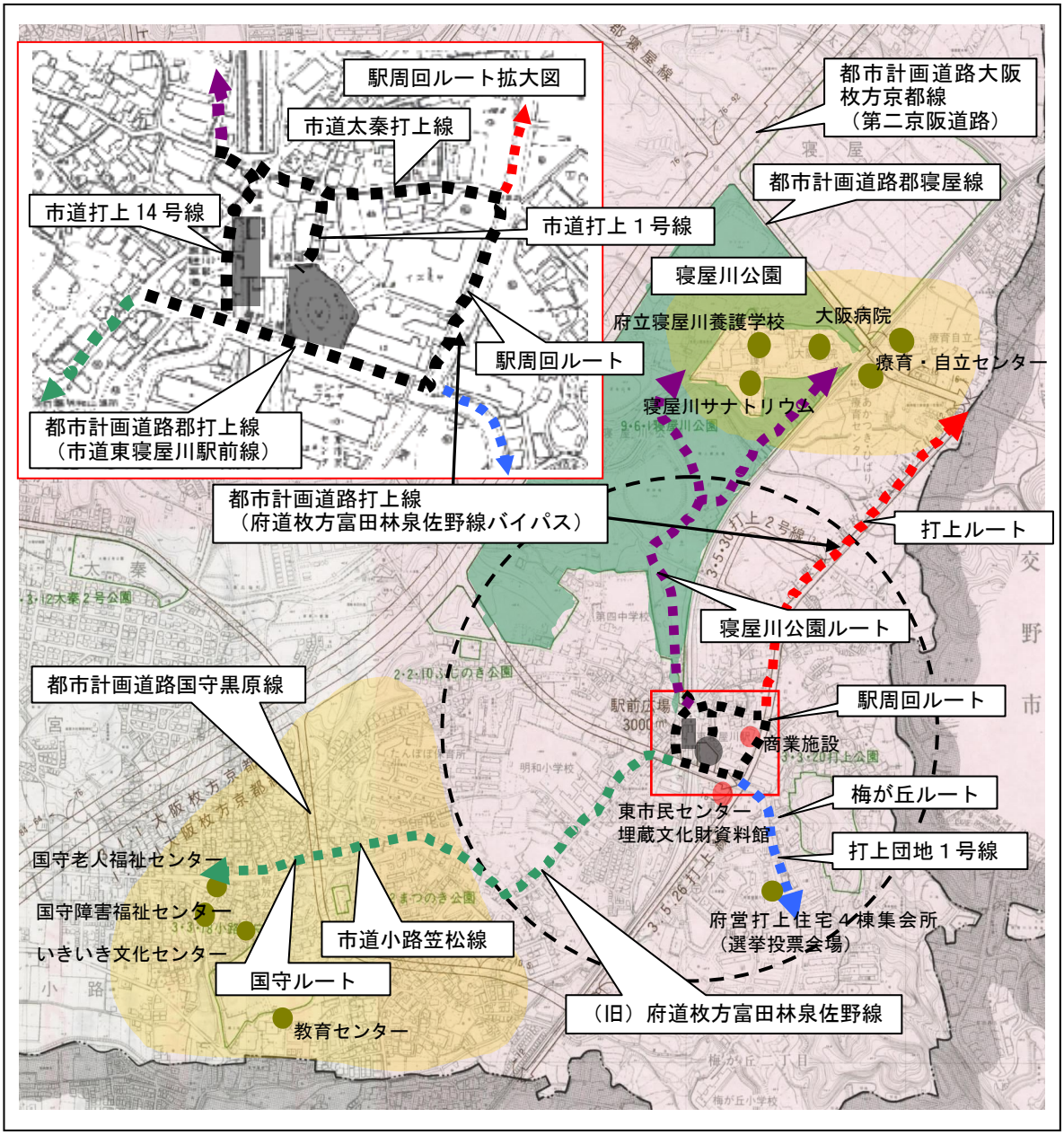
これら主要な人の動線について、移動の支障となっている問題を解消し、円滑な移動を確保するための整備が必要です。

また、急な地形であるほど駅へ徒歩で行く人の圏域は小さくなり、一般的にＪＲ東寝屋川駅周辺のような丘陵地のところでは、鉄道駅から概ね500mまでは徒歩により駅へ行く人が多く、500mを超えると自転車やバイク、乗合バスなどにより駅へ行く人が多くなります。

しかし、ＪＲ東寝屋川駅周辺では、バスサービスが道路状況などにより府道枚方富田林泉佐野線を走る路線だけであるため、徒歩では駅の利用が不便な地区においても徒歩で行く人が大半を占めています。

なお、将来は、図３－１に示す都市計画道路の整備に伴う幹線道路網や交通の流れの変化に対応して、ＪＲ東寝屋川駅周辺においてバスの走行環境も変化すると想定されます。

図３－１　ＪＲ東寝屋川駅周辺の主要な人の動線と都市計画道路網図



凡　例

- ＪＲ東寝屋川駅
- 駅前広場
- 駅周辺の市民等が利用する公共施設
- 寝屋川公園
- その他の市民等が利用する公共施設等
- 主要な人の動線
- ＪＲ東寝屋川駅から徒歩では不便なゾーン
- 都市計画道路
- ＪＲ東寝屋川駅から 500ｍの圏域

３－２．重点整備地区設定の基本的な要件

「交通バリアフリー法」では、重点整備地区の設定について概ね表３－２に示す３つの要件が求められています。ＪＲ東寝屋川駅周辺の主要な人の動線もふまえ、これらそれぞれの要件についてみると次の(1)～(3)のようになります。

表３－２　「交通バリアフリー法」における重点整備地区設定要件

項　　目	内　　容
施設の立地からみた要件	駅から徒歩圏（約 500m～１㎞まで）にあり、相当数の高齢者や身体障害者等が利用する施設などを含む地区
事業実施の必要性など整備課題からみた要件	駅や道路、公共用施設について、高齢者や身体障害者等の利用の状況や既に行われたバリアフリー化のための事業の状況から総合的に判断して、バリアフリー化への事業が特に必要であると認められる地区
事業の効果からみた要件	他の地区に優先して、かつ、各事業の整合性を確保してバリアフリー化のための事業が実施されることが、重点整備地区のみならず、都市全体の様々な機能を増進する上で、有効かつ適切であると認められる地区

(1) 施設の立地からみた要件

ＪＲ東寝屋川駅周辺に立地する市民等の利用する施設について、主な利用対象者や交通手段をみると表３－３のようになります。

表３－３　ＪＲ東寝屋川駅周辺の市民等が利用する施設と交通手段

１㎞圏に立地する施設	主な利用対象者	交通手段		備　　考
		公共交通	東寝屋川駅からの交通手段	
寝屋川公園	府民他	鉄道、バス	徒歩（駅に隣接）	
東市民センター	東寝屋川駅周辺居住の市民	バス	徒歩（駅に隣接）	鉄道による利用はほとんど無いと考えられる
埋蔵文化財資料館	寝屋川市民他	鉄道、バス等	徒歩（駅に隣接）	
国守老人福祉センター 国守障害福祉センター いきいき文化センター	東寝屋川駅周辺居住の市民	バス	バスサービスは無く、徒歩のみ	駅から約１㎞あり、徒歩での利用は不便
教育センター	寝屋川市民	バス	バスサービスは無く、徒歩のみ	駅から約１㎞あり、徒歩での利用は不便
府立寝屋川養護学校 療育・自立センター	府民等	鉄道、バス	バス又は徒歩	駅から約１㎞あり、徒歩での利用は不便
寝屋川サナトリウム	寝屋川市民他	鉄道、バス	バス又は徒歩（送迎用バス有）	駅から約１㎞あり、徒歩での利用は不便
大阪病院	寝屋川市民他	鉄道、バス	バス又は徒歩（送迎用バス有）	駅から約１㎞あり、徒歩での利用は不便
駅周辺の商業施設	寝屋川市民他	鉄道、バス	徒歩（駅に隣接）	
府営打上住宅４棟集会所	寝屋川市民		徒歩	

表３－３に示されるように、ＪＲ東寝屋川駅周辺には、市民をはじめ多くの人が訪れる寝屋川公園が駅の近くにあり、駅前広場の向い側に東市民センターや埋蔵文化財資料館があります。また、駅前広場に隣接して買い物施設などがあります。

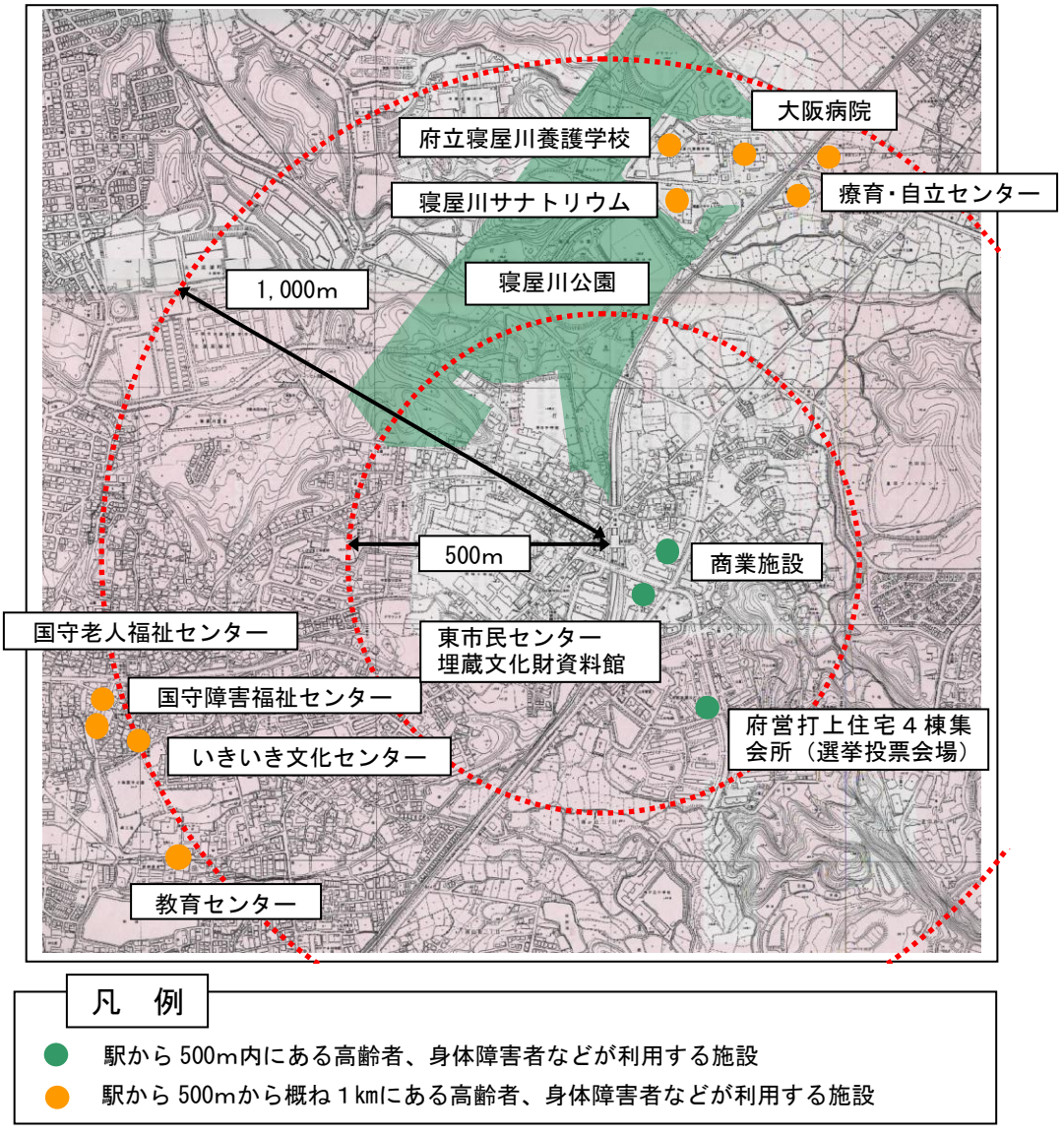
この他、寝屋川公園の北側、駅の北方約 800mには、医療や福祉などの施設が集積しており、駅の西方約１㎞には、高齢者や身体障害者などが利用する国守障害福祉センタ

ーや国守老人福祉センターがあり、近くにはいきいき文化センター、教育センター、小路国守公園などがあります。

駅の南東約 250mには、選挙に際して投票会場となる府営打上住宅４棟集会所があります。

これらＪＲ東寝屋川駅の周辺に立地する施設のなかで、主に鉄道（ＪＲ東寝屋川駅）を経由して利用される施設は、寝屋川公園、埋蔵文化財資料館、府立寝屋川養護学校、療育・自立センター、寝屋川サナトリウム、大阪病院などです。しかし、府立寝屋川養護学校や療育・自立センター、寝屋川サナトリウム、大阪病院は、駅から約１kmあり、徒歩での利用が不便であるため、送迎バスが運行されている施設もあります。

図３－２　駅から約１kmにある高齢者や身体障害者等が利用する施設分布図



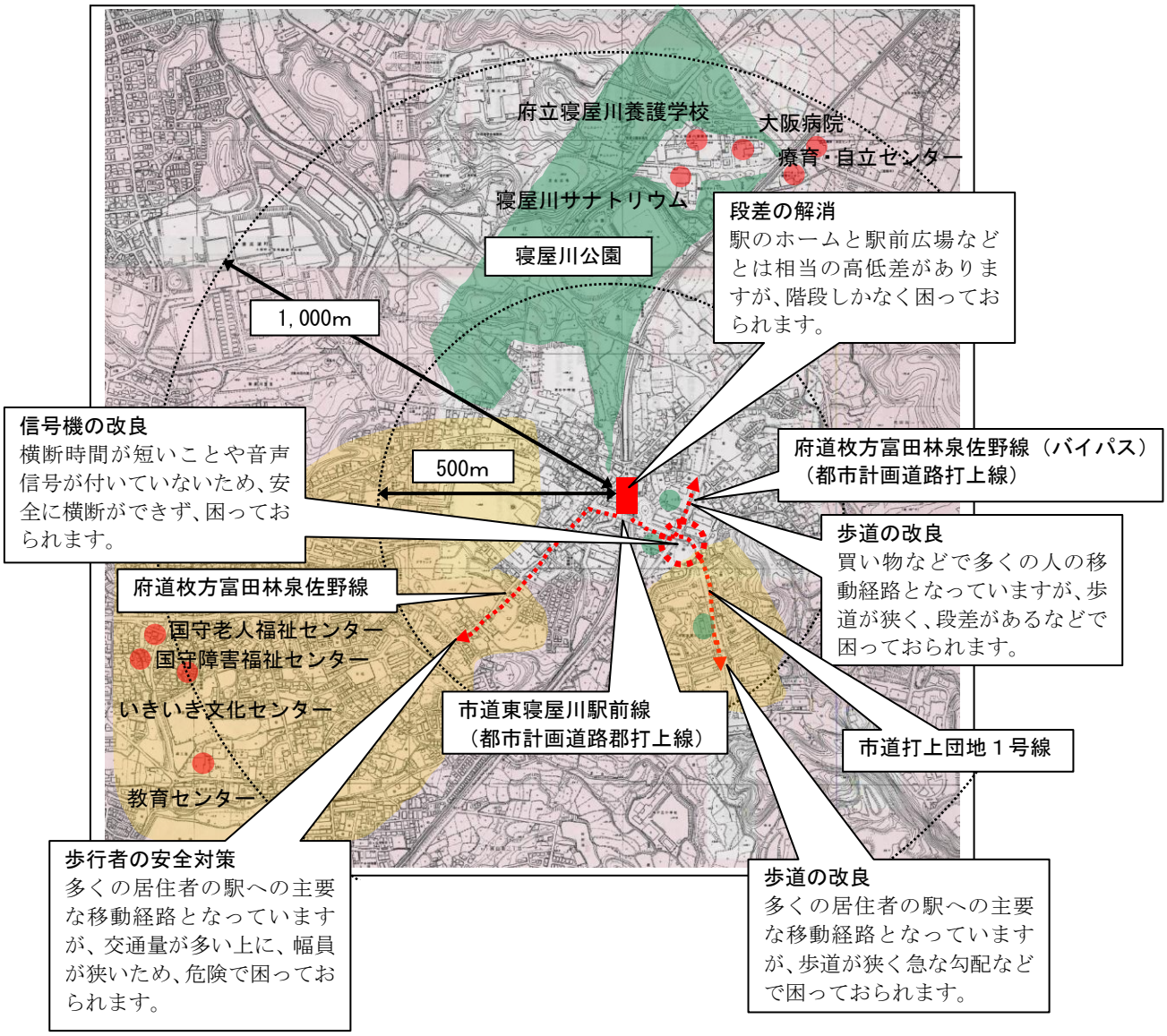
(2) 事業実施の必要性など整備課題からみた要件

ＪＲ東寝屋川駅をはじめ周辺の道路については、まだ多くの円滑な移動の支障となる箇所があります。

ＪＲ東寝屋川駅から概ね１㎞圏に居住する高齢者や身体障害者、妊産婦を対象にしたアンケート調査の結果では、ＪＲ東寝屋川駅の段差の解消、明和小学校前の道路（府道枚方富田林泉佐野線）における歩行者の安全対策、府道枚方富田林泉佐野線バイパスや市道東寝屋川駅前線、打上団地１号線などの歩道の拡幅や舗装の改良が多くの方から求められています。

また、駅前広場東側の府道枚方富田林泉佐野線バイパスの交差点では、高齢者や身体障害者などが安全に横断できる信号機の改良などが求められています。

図３－３　高齢者、身体障害者などからみた整備課題



(3) 事業の効果からみた要件

高齢者や身体障害者をはじめ、あらゆる人々の暮らしの利便を向上し、人々の交流を促進していくためには、駅や駅周辺のバリアフリー化を進めていくことが必要です。

ＪＲ東寝屋川駅周辺においては、公共交通機関を経由して利用される施設とＪＲ東寝屋川駅との間を中心に、高齢者や身体障害者などの円滑な移動（通行）を確保するための整備を推進することにより、暮らしの利便が向上し、交流が促進されるなど、本市の東核としての充実に向けた多様な効果を得ることができると考えられます。

そこで、駅からの距離*や施設の位置、居住地の集積状況をもとに、図３－４に示すブロックに分割し、「人の集積面（主な通行者・利用者)」や「アンケート調査等における居住者の要望面」「バリアフリー整備の効果面」「バリアフリー整備の事業実施面」などから、事業の効果や課題、整備の優先性などについて整理すると表３－４のようになります。

整備の優先性が高く、整備の効果が得られるブロックからバリアフリー化を推進していくことが必要です。

＊駅から概ね 500m以内の徒歩圏と 500mを超える徒歩圏外に分割

図３－４　ブロック分割図

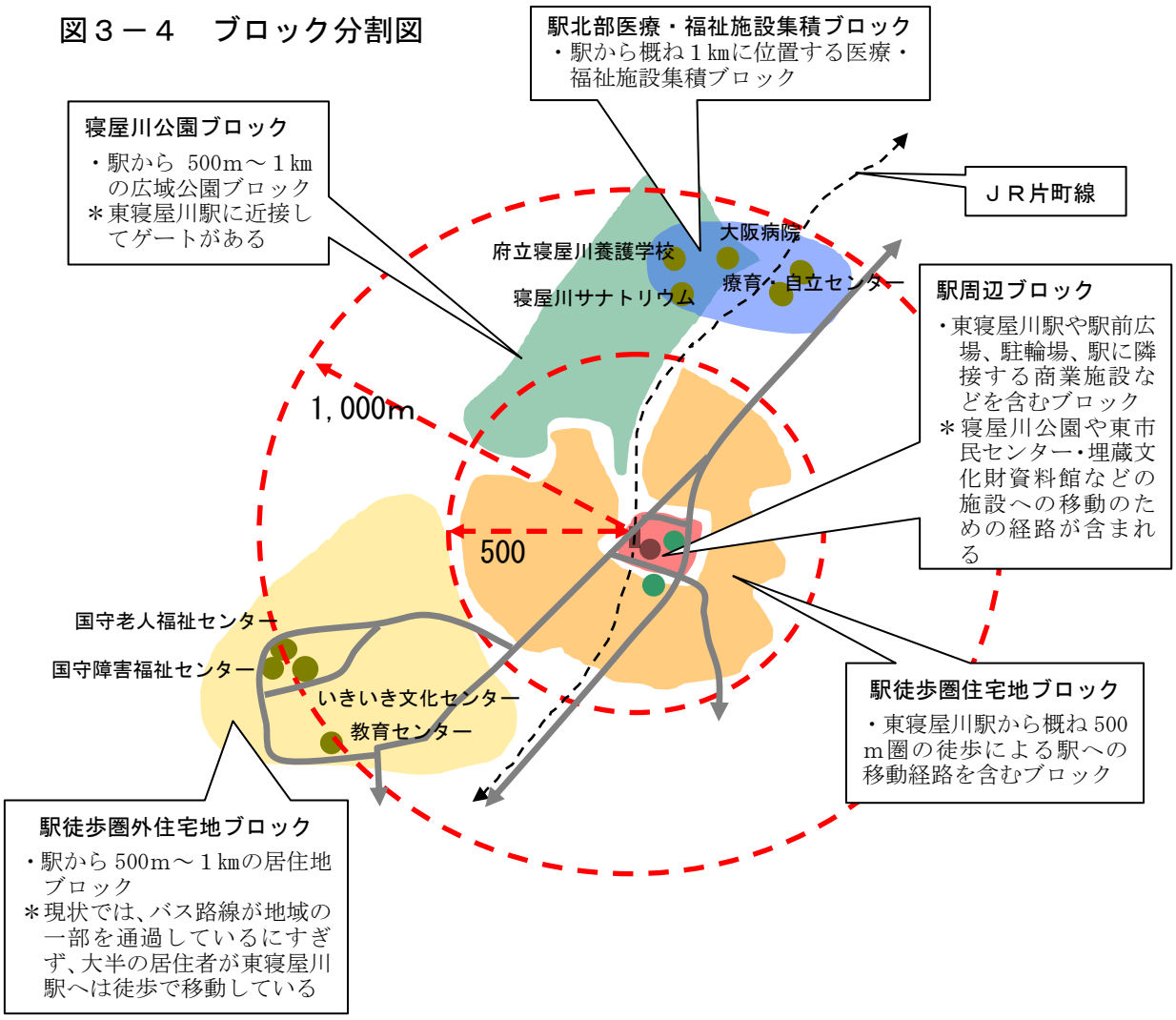


表３－４　各ブロックのバリアフリー整備の効果及び課題と優先性

ブロック名	人の集積面 （市民等の利用施設立地状況）	アンケート調査等における居住者の要望面	バリアフリー整備の効果面	バリアフリー整備の事業実施面 （主要な移動経路となる都市計画道路などの整備状況）	整備の優先性
駅周辺ブロック	・東寝屋川駅 ・駅前広場 ・駐輪場 ・ショッピングセンター ・東市民センター ・埋蔵文化財資料館 ・寝屋川公園のゲート	・歩道が狭い ・段差がある ・不法駐車や放置自転車が多いなど、日常的に利用する地区として整備の要望が高い	・駅のバリアフリー化とあわせ駅周辺でのバリアフリー化の推進により、高齢者や身体障害者などの駅周辺一体における円滑な移動が確保できる。 ・駅周辺への人の集積を促進し、駅周辺の活性化に寄与する。 ＊人の集積による市の東核としての充実が図れる	・駅東側の都市計画道路打上線＜W=12m＞（府道枚方富田林泉佐野線バイパス）や駅南側の都市計画道路郡打上線＜W=16m＞はバリアフリー法の整備基準に満足しないが、都市計画道路として整備済である ・駅北側の市道太秦打上線は、一方通行道路であるが、バリアフリー法の整備基準に従い整備するとすれば、道路の拡幅など沿道関係権利者の協力が必要であり、用地買収を伴う大規模な事業となる	東寝屋川駅周辺地区において、最も人が集積する地区としてバリアフリー化の推進効果が高く、最も優先して整備を図るべきブロックである。 **◆最も優先して整備を図るべきブロック**
駅徒歩圏居住地ブロック	－	・旧府道枚方富田林泉佐野線は交通量が多い上に、歩道が無く、幅員が狭いため危険（特に、高齢者や子ども連れ）という意見がかなりある他、 ・歩道に電柱などがあり狭い ・不法駐車が多い などの意見がある	・東寝屋川駅を経由し市民が利用する施設は立地しないが、駅からの徒歩圏内の居住地からの主要な経路のバリアフリー化が推進される ＊ただし、地形上から縦断勾配が相当あり、車イス、下肢障害者等に対する整備効果が得にくいと考えられる ＊また、駅周辺の整備がなされていないと、駅を経由した移動の円滑化の効果は得られない	・駅東側の都市計画道路打上線＜W=12m＞（府道枚方富田林泉佐野線バイパス）や梅が丘団地内道路はバリアフリー法の整備基準に満足しないが整備済である ・旧府道枚方富田林泉佐野線をバリアフリー法の整備基準に従い整備するとすれば、道路の拡幅など沿道関係権利者の協力が必要であり、用地買収を伴う大規模な事業となる ・旧府道枚方富田林泉佐野線の整備は、都市計画道路国守黒原線の全線整備後において、交通流が変化し、府道枚方富田林泉佐野線バイパスへの交通量の転移が期待できる。そのため、旧府道枚方富田林泉佐野線の一方通行化とともに、安全性を確保すべき道路改良等の整備を、都市計画道路国守黒原線の整備と併せて行うことも考えられる ・梅が丘など団地内道路は、地形上から縦断勾配などバリアフリー法の整備基準を満たすことは難しい	東寝屋川駅周辺徒歩圏居住者の駅利用に際するバリアフリー化推進の効果は高いが、駅周辺の整備が推進されないとその整備効果が得られない。 **◆駅周辺ブロックの整備に引き続き優先して整備を図るべきブロック**
駅徒歩圏外居住地ブロック	・国守老人福祉センター ・国守障害福祉センター ・いきいき文化センター ・教育センター	－	・国守障害福祉センターなどの施設への徒歩による移動経路としては、距離が遠く、不便である。 ・国守障害福祉センターなどは、東寝屋川駅を経由し、利用されることが少なく、整備効果を得にくい。	・市道小路笠松線＜W=12～15m＞はバリアフリー法の整備基準に満足しないが、道路構造令に基づき整備済である	徒歩による東寝屋川駅への利用が不便であるため、経由経路における整備が推進されないとバリアフリー化推進の効果はあまり得られない。 **◆バス等により移動の円滑化を確保すべきブロック**
寝屋川公園ブロック	・寝屋川公園を経由して ・寝屋川サナトリウム ・府立寝屋川養護学校 ・大阪病院 ・療育・自立センター	・寝屋川公園ゲート前の市道の幅員が狭く、通行しにくいという意見がある	・大阪病院などの施設への徒歩による移動経路としては、距離が遠く、不便であるため、整備効果は得られにくいが、高齢者や身体障害者などの公園利用に際して円滑な移動が確保できるため、整備効果が高い。 ＊ただし、駅周辺の整備がなされていないと、駅を経由した移動の円滑化の効果は得られない	・寝屋川公園内の園路は、バリアフリーに配慮した整備も進められている	寝屋川公園利用者に対するバリアフリー化推進の効果は高いが、駅周辺の整備が推進されないとその整備効果が得られない。 **◆公園の整備に伴いバリアフリー化の整備が望まれるブロック**
駅北部医療・福祉施設集積ブロック	・寝屋川サナトリウム ・府立寝屋川養護学校 ・大阪病院 ・療育・自立センター ・寝屋川公園のゲート	・歩道に電柱などがあり狭い ・不法駐車が多い などの意見がある	・大阪病院などの施設への徒歩による移動経路としては、距離が遠く、不便である。 ・そのため、既に、施設側で独自のバスサービスも実施されている。 ・移動経路の整備効果は得にくいと考えられる。	・駅東側の都市計画道路打上線＜W=12m＞（府道枚方富田林泉佐野線バイパス）はバリアフリー法の整備基準に満足しないが、都市計画道路として整備済である	徒歩による東寝屋川駅への利用が不便であるため、経由経路における整備が推進されないとバリアフリー化推進の効果はあまり得られない。 **◆バス等により移動の円滑化を確保すべきブロック**

３－３．重点整備地区の検討

ＪＲ東寝屋川駅周辺地区において、着実にバリアフリー化を推進していくためには、事業の効果や実施面などに配慮し、重点整備地区を設定していく必要があります。

特に、ＪＲ東寝屋川駅周辺において、駅周辺ブロックは、次のようにバリアフリー化を推進していく要（かなめ）となる地区です。

周辺居住者や周辺施設利用者が集積し、駅と駅周辺の交通施設*や寝屋川公園、東市民センター・埋蔵文化財資料館、商業施設などを連絡する主要な移動経路を含む最もバリアフリー化を推進すべき重要な地区です。

また、駅を中心に交通バリアフリーの効果を得るためには、他のブロックに優先して整備を推進する必要がある地区です。

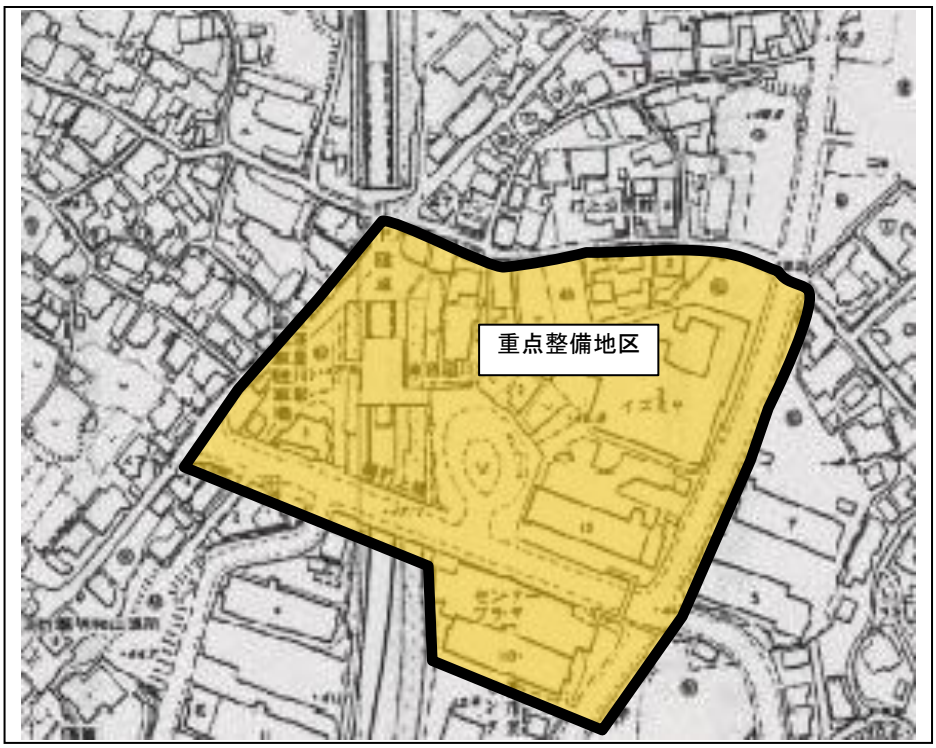
＊バスやタクシーなどとの乗換が行われる駅前広場や駐輪施設

他のブロックにおいてもバリアフリー化の推進は重要な課題ですが、主要な移動経路は、地形上の制約や沿道に民家が建ち並ぶなど、道路の整備に向けては、地域の関係者の理解と協力を得ながら事業に取り組んでいくことが必要です。そのため、交通バリアフリー法の整備基準に適合した整備や目標とする年次（2010 年）までの整備には多くの課題を有しています。

そこで、図３－５に示すように、ＪＲ東寝屋川駅周辺地区では、駅周辺ブロック約３ha を 2010 年の目標年次までに着実にバリアフリー化を推進する「重点整備地区」とします。

また、「重点整備地区」外についても、居住地から駅への主要な移動経路において、移動の円滑化を確保するための整備を推進します。

図３－５　重点整備地区の設定図



３－４．特定旅客施設、特定経路の検討

(1) 特定旅客施設や特定経路の要件・条件

特定旅客施設や特定経路は、交通バリアフリー法では、次のように定められています。

■特定旅客施設…次のいずれかの条件をみたす旅客施設です。

① １日当たりの平均的な利用者の人数が 5,000 人以上の旅客施設

② 当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者の人数が①の旅客施設と同程度と認められる旅客施設

③ その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要が特に高いと認められる施設

■特定経路

駅と高齢者や身体障害者などが利用する施設を結ぶ主たる動線において、移動の円滑化を促進するために、一定の期間（2010 年まで）に「交通バリアフリー法」などに定められる整備基準にしたがい整備を行う道路などです。

＊特定経路の整備については、「交通バリアフリー法」では幅２ｍ以上の歩道の設置や段差の解消など、移動の円滑化を確保するための整備基準が設けられています。

(2) 特定旅客施設や特定経路として検討する施設

ＪＲ東寝屋川駅の１日当たりの乗降客数は平成 12 年において 10,724 人です。したがって、１日の利用者の人数は 5,000 人以上あり、東寝屋川駅を特定旅客施設とします。

また、特定経路は、駅と周辺施設や住宅地を結ぶ主要な人の動線となっている「駅周回ルート」「寝屋川公園ルート」「国守ルート」「梅が丘ルート」「打上ルート」など、図３－６に示す５ルートを候補として検討します。

これら特定経路の候補として検討する５ルートの現状や課題について整理すると表３－５のようになります。

図３－６　特定経路として検討する主要な人の動線図

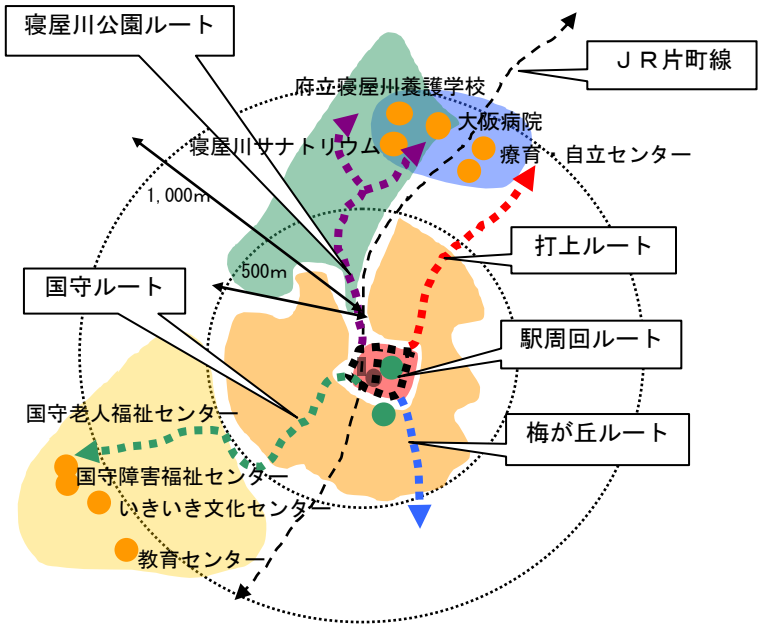


表３－５　特定経路として検討するルートのバリアフリー整備の課題と効果

特定経路として検討するルート	ルートの主な利用目的 ◆…主な利用　◇…その他	アンケートにおける要望等	都市計画	整備に向けての課題	バリアフリーの課題と効果
駅周回ルート	**◆駅や駅周辺施設の利用** ・寝屋川公園 ・東市民センター・埋蔵文化財資料館 ・駅周辺商業など	・歩道が狭い ・段差がある ・不法駐車や放置自転車が多い など、日常利用する道路として整備の要望が高い	・駅東側…打上線＜W=12m>整備済 ＊府道枚方富田林泉佐野線バイパス ・駅南側…郡打上線＜W=16m＞整備済	・沿道は、全て市街化されているため、拡幅等による整備が必要な道路について、沿道関係者と調整を図りつつ整備を推進していく必要がある。	・駅とともに周辺でのバリアフリー化により、駅周辺地区一帯において高齢者や身体障害者などの円滑な移動が確保でき、また、駅周辺の活性化に寄与する。
寝屋川公園ルート	**◆公園内の散策等** **◇寝屋川公園を経由して次の施設の利用** ・寝屋川サナトリウム ・府立寝屋川養護学校 ・大阪病院 ・療育・自立センター	・寝屋川公園ゲート前の市道の幅員が狭く、通行しにくい などの意見がある	－	－	・東寝屋川駅から寝屋川公園内を経由し、大阪病院などへの施設を徒歩で利用するには距離が遠く、不便である。 ・駅からこれら施設への円滑な移動のために、バスサービスなどの充実が望まれる。 ・本ルートは大阪病院などの施設への移動経路としては考えにくい。 ・ただし、公園内のバリアフリー推進は、高齢者や身体障害者などの公園利用の促進に結びつく。
国守ルート	**◆住宅地から駅や駅周辺施設の利用** **◇次の施設の利用** ・国守老人福祉センター ・国守障害福祉センター ・いきいき文化センター ・教育センター	・交通量が多い上に、歩道が無く、幅員が狭いため危険（特に、高齢者や子ども連れ） という意見がかなり多くある	－	・沿道は、全て市街化されているため、特に、（旧）府道枚方富田林泉佐野線について、沿道関係者と調整を図りつつ整備を推進していく必要がある。	・東寝屋川駅から本経路を経由し、国守障害福祉センターなどの施設を徒歩で利用するには距離が遠く、不便である。また、国守障害福祉センターなどは、東寝屋川駅を経由し、利用されることが少ない施設と考えられる。 ・駅からこれら施設や周辺の住宅地などへの円滑な移動のために、バスサービスなどの充実が望まれる。 ・ただし、駅から概ね 500ｍの徒歩圏内居住地については、本経路のみが移動経路となるため、安全性の確保等の対策が必要である。
梅が丘ルート	**◆住宅地から駅や駅周辺施設の利用** **◇次の施設の利用** ・府営打上住宅４棟集会所（選挙の投票会場）	・歩道が狭い ・不法駐車が多い などの意見がある	－	・地形上の制約から勾配等について、バリアフリー法の整備基準を満足することが困難である。	・東寝屋川駅を経由して市民が利用する施設は立地しない。 ・駅からの徒歩圏内の居住地であり、本経路が主要な移動経路となるため、バリアフリーの推進が求められる。 ・ただし、地形上から縦断勾配が相当あり、車イス、下肢障害者等に対する整備効果は得にくいと考えられる。
打上ルート	**◆住宅地から駅や駅周辺施設の利用** **◇次の施設の利用** ・寝屋川サナトリウム ・府立寝屋川養護学校 ・大阪病院 ・療育・自立センター	・歩道の電柱などが支障 などの意見がある	打上線＜W=12m>整備済 ＊府道枚方富田林泉佐野線バイパス	・沿道は、全て市街化されているため、拡幅等が必要な場合、沿道関係者と調整を図りつつ整備を推進していく必要がある。	・東寝屋川駅から本経路（歩道）を経由し、大阪病院などへの施設を徒歩で利用するには距離が遠く、不便である。 ・駅からこれら施設や周辺住宅地などへの円滑な移動のために、バスサービスなどの充実が望まれる。

表３－５に示されるように、駅周回ルートは、駅とともにバリアフリー化を推進することにより、次のように、駅や駅周辺一帯における円滑な移動の確保や駅周辺の活性化に寄与するルートです。

駅周回ルートは、駅や駅周辺施設の利用に際していずれの方面からも利用され、駅と寝屋川公園、東市民センター・埋蔵文化財資料館、商業施設を結ぶ最もバリアフリー化を推進すべき重要な経路です。

また、駅や駅周辺施設を結ぶ回廊（周回道路）となっているルートです。

駅を中心に交通バリアフリーの効果を得るためには、他の経路に優先して整備する必要があります。

また、国守ルート及び梅が丘ルート、打上ルートは、主に駅と住宅地を結ぶルートで、バリアフリー化の推進は重要な課題です。順次、沿道地域の理解と協力を得ながら整備に取り組むことが必要です。

寝屋川公園ルートについては、公園の整備とあわせてバリアフリー化の推進が必要です。

これらのルートのうち、特定経路は、重点整備地区内の駅と高齢者や身体障害者などが利用する施設を結ぶ経路とし、次のように設定します。

特定経路

駅と東市民センター・埋蔵文化財資料館、寝屋川公園、商業施設などを結ぶ重点整備地区内の以下の経路を特定経路とします。

・駅周回ルート…市道東寝屋川駅前線、市道打上 14 号線、（旧）府道枚方富田林泉佐野線、市道太秦打上線、府道枚方富田林泉佐野線（バイパス）、市道打上１号線

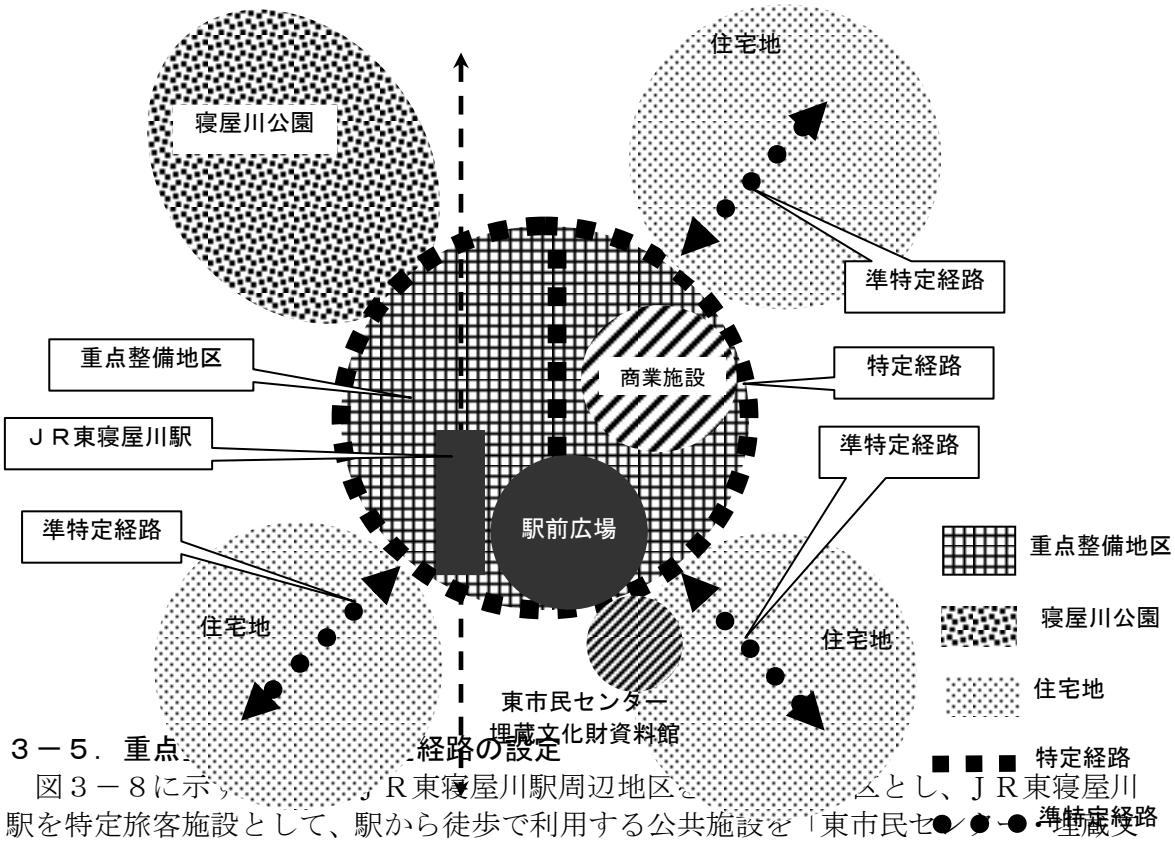
そのため、特定経路（重点整備地区）と住宅地を結ぶ主要な人の動線を準特定経路とし、次のように設定します。

準特定経路

特定経路（重点整備地区）と周辺住宅地を結ぶ以下の経路を準特定経路とします。

・国守ルート…府道枚方富田林泉佐野線（旧）及び市道小路笠松線
・梅が丘ルート…市道打上団地１号線
・打上ルート…府道枚方富田林泉佐野線（バイパス）

図３－７　重点整備地区及び特定経路等の設定概念図



３－５．重点整備地区及び特定経路の設定

図３－８に示すように、ＪＲ東寝屋川駅周辺地区を重点整備地区とし、ＪＲ東寝屋川駅を特定旅客施設として、駅から徒歩で利用する公共施設を「東市民センター・埋蔵文化財資料館」「寝屋川公園」とし、特定旅客施設と公共施設を結ぶ道路を特定経路と位置づけ、整備を推進します。

また、ＪＲ東寝屋川駅と住宅地を結ぶ主要な歩行者経路を準特定経路と位置づけ、沿道地域の理解と協力を得ながら整備を推進します。

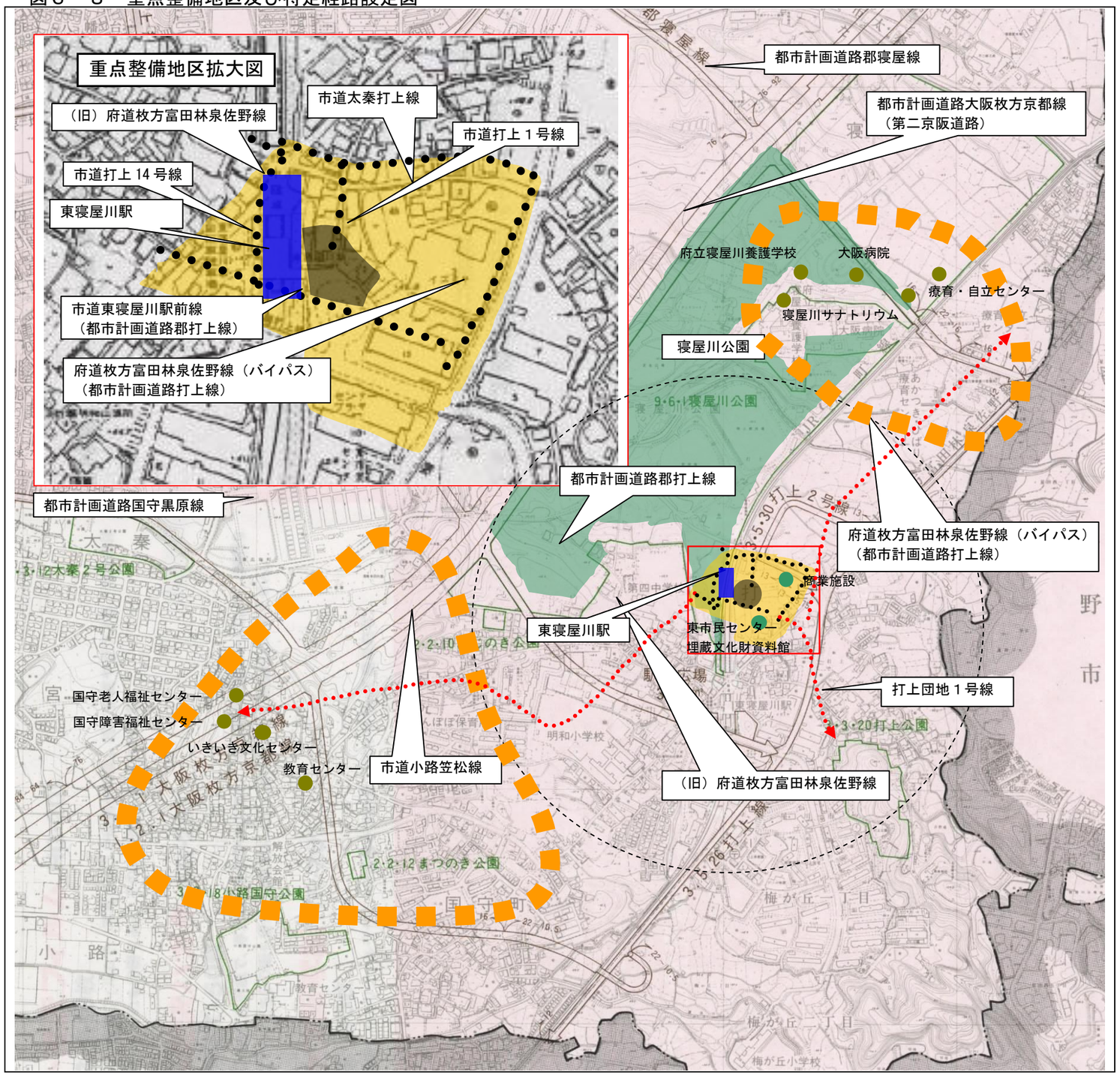
特定経路、準特定経路は、表３－６に示す考え方により整備を推進します。

なお、駅から500ｍを超える徒歩による駅の利用が不便な地域については、バスサービスなども視野に入れた移動の円滑化を検討していきます。

表３－６　特定経路及び準特定経路の整備等の考え方

経路の種類	整備等の考え方
特定経路	沿道地域の協力を得ながら、2010 年（平成 22 年）までに、交通バリアフリー法の整備基準の適合をめざした整備を推進します。
準特定経路	沿道地域の理解と協力を得ながら、整備内容や事業期間などについて検討し、順次、移動の円滑化の確保をめざした整備を推進します。

図３－８　重点整備地区及び特定経路設定図



凡　　例

- 重点整備地区
- 特定旅客施設
- 特定経路（駅前広場）
- 特定経路（道路）
- 準特定経路
- 高齢者、身体障害者などが駅から徒歩で利用できる公共施設
- 寝屋川公園（高齢者、身体障害者などが駅から徒歩で利用できる公共施設）
- 高齢者、身体障害者などが利用する公共施設（駅から徒歩での利用が不便な施設）
- バスサービスなども視野に入れた駅までの移動の円滑化を検討するゾーン
- 都市計画道路
- ＪＲ東寝屋川駅から 500ｍの圏域

第４章　重点整備地区の整備方針

４－１．重点整備地区及び周辺地区における交通バリアフリーの整備課題

特定旅客施設や特定経路、準特定経路等における移動の円滑化（バリアフリー化）に関する整備課題を、

① 交通バリアフリー法に示される整備基準*

＊「移動円滑化のために必要な旅客施設及び車両等の構造及び設備に関する基準」及び「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」、「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係る信号機等に関する基準を定める規則」

② 駅周辺に居住する高齢者や身体障害者などのアンケート調査

③ タウンウォッチング調査*及び意見交換会

＊高齢者や身体障害者などの参加による現地での実態点検調査（平成 14 年 10 月 27 日（日）実施）

以上の①～③について整理すると表４－１、表４－２のようになります。

表４－１　重点整備地区における特定旅客施設及び特定経路等の整備課題（その１）

種類		施設名 都市計画道路名	交通バリアフリー法の整備基準からみた主要な整備課題	高齢者や身体障害者等からみた主要な整備課題	
				アンケート調査からみた主要な整備課題	タウンウォッチング調査からみた主要な整備課題
重点整備地区	特定旅客施設	東寝屋川駅	・エレベーター等の設置による円滑な通行経路の確保 ・運行情報提供の文字・音声案内設備、移動円滑化主要設備設置案内標識の設置 ・車イス用券売機や自動改札の設置 ・文字・音声等列車接近警告案内設備の設置	・階段だけであり、エレベーター・エスカレーターなどを設置して欲しい ・電光掲示等の情報が少ない ・路線図等の案内表示が分かりにくい ・トイレが利用しにくい ・改札口の幅を広げて欲しい ・券売機が少なく利用しにくい	・エレベーター・エスカレーターを設置して欲しい（車イス使用者等） ・３ケ所ある階段で、1 ケ所はスロープが必要（視覚障害者） ・事故など運行情報を得るため、電光掲示板が必要（聴覚障害者） ・路線図の文字が小さく、高い場所にあるので見づらい（高齢者） ・券売機の場所が分からないため、音声ガイドの設置（視覚障害者） ・音声探知券売機の設置（視覚障害者） ・券売機に足下のスペースがなく、切符が買いにくい（車イス使用者） ・駅員が買ってくれるような対応が欲しい（車イス使用者）
	特定経路	市道東寝屋川駅前線 都市計画道路郡打上線 注）駅前広場を含む	・歩道有効幅員の確保 ・地下浸透構造舗装 ・横断勾配の改良 ・バス停にベンチ・上屋の設置	・不法駐車や放置自転車が多い ・駐輪場の前当たりに横断歩道の設置（歩道と車道の段差の解消）	・歩道の黄色いポールが支障（視覚障害者） ・雨で点字ブロックが滑る（杖使用者）、つまずく（高齢者） ・舗装ががたがたで歩きにくい（車イス使用者・妊産婦） ・サインの高さや色が分かりにくい（杖使用者、高齢者） ・休憩スペースやベンチが無い（杖使用者） ・グレーチングの幅を狭くして欲しい（車イス使用者） ・路上の看板や張り出し物が危険（視覚障害者）

表４－１　重点整備地区における特定旅客施設及び特定経路等の整備課題（その２）

種類		施設名 都市計画道路名	交通バリアフリー法の整備基準からみた主要な整備課題	高齢者や身体障害者等からみた主要な整備課題	
				アンケート調査からみた主要な整備課題	タウンウォッチング調査からみた主要な整備課題
重点整備地区	特定経路	市道打上14号線	・地下浸透構造舗装	－	・中央の樹木が支障、目の高さに枝がある（視覚障害者） ・点字ブロックと舗装に段差がある（杖使用者） ・歩道のでこぼこやバリカーなどが支障（視覚障害者） ・駅の場所を表示する案内が欲しい（聴覚障害者） ・グレーチングに車イスの車輪がはまる（車イス使用者）
		（旧）府道枚方富田林泉佐野線	－	－	・柵がチェーンであるため、視覚障害者には危険（高齢者） ・交差点で点字ブロックに段差があり平坦でない（妊産婦）
		市道太秦打上線	・歩道の設置 ・地下浸透構造舗装	・道路の幅員が狭く、危険	・道に低い壁や石が出ており、危険（視覚障害者、高齢者） ・溝のグレーチングにつまずく、杖がはまる（視覚障害者、杖使用者） ・はみ出し営業が支障（視覚障害者） ・路上駐車が通行の支障（視覚障害者） ・グレーチングを避けて歩くと車が来るので危険（妊産婦）
		府道枚方富田林泉佐野線（バイパス） 都市計画道路打上線	・歩道有効幅員の確保 ・地下浸透構造舗装 ・横断勾配の改良 ・横断歩道部の段差の改良	・歩道幅員が狭い ・電柱や柱が支障 ・でこぼこがある ・道路が斜めで歩きにくい ・放置自転車が多い ・路上に看板などが張り出している	・点字ブロックや側溝に段差がある（杖使用者、高齢者） ・車道を若干狭め、勾配を緩めて欲しい（視覚障害者） ・歩車道分離に柵がなく危険なため、手すりを設置（高齢者） ・交差点の歩道が狭く、車イスでは待ちにくい（聴覚障害者） ・放置自転車、店舗のはみ出し営業、植栽が支障（杖使用者、高齢者） ・手すりに広告吊り用の針金が出ており、危険（視覚障害者） ・歩きながらの喫煙や看板が危険（妊産婦） ・宅地側駐車場と歩道にかなりの段差があり危険（高齢者） ・溝のグレーチングに杖がはまる（視覚障害者）
		市道打上１号線	・地下浸透構造舗装 ・視覚障害者誘導用ブロックの敷設	－	－
	その他交通安全対策		－	・市道東寝屋川駅前線は不法駐車が多い（歩道に営業車が駐車している）	・府道枚方富田林泉佐野線バイパスと打上団地１号線の交差点の信号の青時間が短い。音声信号の設置（視覚障害者） ・交番所前の交差点に音声信号の設置（視覚障害者） ・寝屋川公園入口の交差点の横断青時間が短い（杖使用者） ・市道太秦打上線の路上駐車が危険（視覚障害者）

表４－２　重点整備地区周辺における準特定経路、公共施設等の整備課題

種類		施設名 都市計画道路名	交通バリアフリー法の整備基準からみた主要な整備課題	高齢者や身体障害者等からみた主要な整備課題	
				アンケート調査からみた主要な整備課題	タウンウォッチング調査からみた主要な整備課題
重点整備地区周辺	準特定経路	（旧）府道枚方富田林泉佐野線	・歩道の設置 ・地下浸透構造舗装 ・溝に蓋が無い箇所があり危険	・歩道が設置されていなく、幅員も狭く、交通量も多く大変危険	・歩道が無く、危険（高齢者、妊産婦） ・溝の段差につまずき、危険（高齢者） ・溝に目の細かいグレーチングをかければ幅員が広がる（高齢者）
		市道小路笠松線	・歩道有効幅員の確保 ・地下浸透構造舗装 ・横断勾配の改良 ＊縦断勾配の改良も求められるが地形上から改良は難しい	－	－
		府道枚方富田林泉佐野線（バイパス） 都市計画道路打上線	・歩道有効幅員の確保 ・地下浸透構造舗装 ・横断勾配の改良 ＊縦断勾配の改良も求められるが地形上から改良は難しい	・歩道（幅員）が狭い ・電柱や柱が支障 ・平坦でない ・道路が斜めで歩きにくい	－
		市道打上団地１号線	・歩道有効幅員の確保 ・地下浸透構造舗装 ・横断勾配の改良 ＊縦断勾配の改良も求められるが地形上から改良は難しい	・歩道が狭い ・電柱が支障 ・勾配があり、車イスは通行不可 ・段差や傾きがあり、歩きにくい ・不法駐車が多い	・交通量が少ないのに車道が広く、歩道が狭い（聴覚障害者） ・車道の切り下げ勾配が急で危険である。（高齢者） ・歩道と隣接宅地と 80 ㎝の段差があり、柵もなく危険（視覚障害者）
	その他交通安全対策		－	・府道枚方富田林泉佐野線と市道東寝屋川駅前線の交差点の信号の横断時間が短い ・音声信号機の設置をしてほしい	・府道枚方富田林泉佐野線（旧道）と市道東寝屋川駅前線の交差点に信号機を設置してほしい（高齢者）
	バスサービス		・国守障害福祉センターや周辺住宅地等へのバスサービスの充実 ・大阪病院等へのバスサービスの充実	－	－
公共施設	寝屋川公園		－	－	・点字案内板があっても、その案内板がどこにあるのかわからないので、意味がない。（視覚障害者） ・音声ガイド装置のボタンもあったが、そのボタンの場所がわからない。音声も小さい（視覚障害者） ・案内板の下が空いているが、車イスの足の高さでないので、足が入らず近づきにくい。（車イス使用者） ・バリカーは車イスで一応通れるが、通りにくい。（車イス使用者） ・案内板の位置が低く腰が痛くなる。（視覚障害者）
	東市民センター・埋蔵文化財資料館		－	－	・スロープの入り口に段差がある（後ろ向きで入らないと、行けないぐらいの段差で一人では通れない（車イス使用者） ・市民センター前にもスロープがほしい（高齢者）

表４－１や表４－２に示すアンケート調査やタウンウォッチング、意見交換会及び現地調査によって抽出された現状や整備課題など利用者の意見について、「ＪＲ東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定連絡調整会」において検討を重ねました。

これら利用者の意見は、「特定旅客施設や特定経路、準特定経路など特定事業として取り組むもの」と「市民や事業者がすぐにでも取り組めるもの」などに反映しています。

４－２．交通バリアフリーの整備目標と目標年次

ＪＲ東寝屋川駅周辺は、市街地の開発や整備による発展とともに、「寝屋川公園」を中心に市民をはじめ多くの人々の交流の場として発展していくことが期待されています。地域の暮らしの中心として、人々の交流の場として、一層発展していくために、ＪＲ東寝屋川駅周辺地区の交通バリアフリーの整備目標及び目標年次を次のように定めます。

整備目標及び目標年次

・ＪＲ東寝屋川駅を中心に、駅及び周辺地区を「重点整備地区」とします。
・ＪＲ東寝屋川駅を「特定旅客施設」とし、駅周辺に立地する「東市民センター・埋蔵文化財資料館」「寝屋川公園」などの公共施設と特定旅客施設を結ぶ道路を「特定経路」とします。また、駅と住宅地を結ぶ主要な歩行者経路を「準特定経路」とします。

ＪＲ東寝屋川駅周辺において、高齢者や身体障害者をはじめ誰もが自由に移動できる環境を創ることをめざします。

そのため、特定旅客施設や特定経路は、2010 年（平成 22 年）を目標年次に、重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進するとともに、準特定経路は、順次、沿道地域の理解と協力を得ながらバリアフリー化を推進します。

バリアフリー化に向けては、単に目の不自由な人には点字ブロックを整備すれば良いという視点ではなく、全ての人にとって快適なまちづくりをめざすユニバーサルデザインに配慮しつつ、整備を推進します。

・なお、情勢の推移などにより、必要に応じ基本構想を見直していくものとします。

４－３．整備の基本方針

ＪＲ東寝屋川駅周辺において、高齢者や身体障害者をはじめ誰もが自由に移動できる環境を創造していくため、特定旅客施設や特定経路などについて次の基本方針にしたがい整備を推進します。

(1) 誰もが安心して、便利に快適に利用できる駅づくり（特定旅

ＪＲ東寝屋川駅において、高齢者や身体障害者など誰もが身体及び精神的な負担を感じず、安全かつ円滑に移動及び利用できるよう、駅前広場や周辺道路からプラットホームまでの段差解消や案内・情報の充実とともに、階段や視覚障害者誘導用ブロック、トイレの改善などを図り、誰もが安心して、便利に快適に利用できる駅づくりをめざします。

(2) 人々の“ふれあい”と“やすらぎ”を育むみちづくり（特定経路）

駅を周回する特定経路は、周辺施設の利用に際する経路として移動の円滑化を図るのみならず、永く培われた地域の歴史を継承するとともに、駅周辺が地域の暮らしの拠点、交流の場として発展していくための整備が望まれます。

特定経路において、歩道の改良や駅前広場のバス停におけるベンチの設置などにより、高齢者や身体障害者をはじめ多くの人々が安全かつ円滑に通行できるようにしていくとともに、重点整備地区が、地域の暮らしの拠点、交流の場として発展するよう、人々の“ふれあい”と“やすらぎ”を育むみちづくりをめざします。

(3) 快（こころよ）い暮らしを創造する生活環境づ

高齢者や身体障害者をはじめ誰もが安心して、便利に快適な暮らしができるよう、駅と住宅地を結ぶ準特定経路における移動の円滑化のための整備を推進するとともに、交差点における安全な横断対策や歩行の支障になっている放置自転車・違法駐車対策、各種の案内・情報の充実、高齢者などがバスを利用しやすくしていくための低床バスの導入、駅まで徒歩で行くことが不便な地域に対するバスサービスなどの検討を推進し、快い暮らしを創造する生活環境づくりをめざします。

４－４．特定事業の内容

重点整備地区の特定旅客施設や特定経路等における整備課題を踏まえ、表４－３に示す各事業の実施によりＪＲ東寝屋川駅周辺地区の重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進します。

注）法第６条第４項に定められている関係機関との協議成立

①公共交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社	協議成立日	平成 15 年２月 28 日
	京阪バス株式会社	協議成立日	平成 15 年２月 28 日
②道路管理者	大阪府枚方土木事務所（府道管理者）	協議成立日	平成 15 年２月 28 日
	寝屋川市（市道管理者）	協議成立日	平成 15 年２月 28 日
③公安委員会	大阪府寝屋川警察署（大阪府公安委員会）	協議成立日	平成 15 年２月 28 日

表４－３　特定事業の内容

種別	対象施設		事業者	対象区間	実施すべき事業の内容
公共交通特定事業	特定旅客施設	東寝屋川駅	西日本旅客鉄道	―	誰もが安全、円滑に移動ができるよう段差を解消
					ホームの改修とあわせた階段の蹴上げの改良
					視覚障害者誘導用ブロックの状況に応じた修繕
					移動円滑化のための主要設備配置案内の整備検討
					車イス使用者などが利用しやすくなるようトイレの修繕
					安全対策として列車の非常停止装置設置の検討
					その他、高齢者や身体障害者など誰もが利用しやすい駅となるように必要な整備を検討。なお、構造や費用について検討し、関係機関と調整を行う
	特定車両（乗合バス）		京阪バス	―	公共交通による移動の円滑化を一体的に推進するための低床バスの導入促進
道路特定事業等	特定経路	市道東寝屋川駅前線 ＊含駅前広場	寝屋川市	（旧）府道枚方富田林泉佐野線～府道枚方富田林泉佐野線（バイパス）打上団地前交差点	歩道の有効幅員確保のための障害物の移動による改善
					舗装や横断勾配改善など歩道の改良
					誰もが分かりやすい案内標識の設置
					駅前広場が快適になるようベンチやシェルターなどの設置及び必要に応じて照明設備を増設
		市道打上14号線	寝屋川市	市道東寝屋川駅前線～（旧）府道枚方富田林泉佐野線	視覚障害者が安全、円滑に通行できるよう点字・音声案内標識の設置
		（旧）府道枚方富田林泉佐野線	大阪府	市道打上14号線～市道太秦打上線打上交差点	沿道地域の理解と協力のもと、高齢者や身体障害者などの移動の円滑化を確保するよう歩道を改善
		市道太秦打上線	寝屋川市	（旧）府道枚方富田林泉佐野線打上交差点～府道枚方富田林泉佐野線（バイパス）打上バイパス東交差点	現状の道路及び水路幅員を基本に、沿道地域の理解と協力を得ながら、水路の蓋かけや路面の改良、舗装デザイン等の改善により、安全で快適な歩行空間の形成を図る
		府道枚方富田林泉佐野線（バイパス）	大阪府	市道太秦打上線打上バイパス東交差点～市道東寝屋川駅前線打上団地前交差点	段差解消や横断勾配改善、舗装の改善など歩道の改良
		市道打上１号線	寝屋川市	市道太秦打上線～市道東寝屋川駅前線（駅前広場）	歩行者優先道路として、視覚障害者誘導用ブロックの敷設や路面の改良、舗装デザイン等による改善
	準特定経路	市道小路笠松線	寝屋川市	（旧）府道枚方富田林泉佐野線笠松交差点～国守町西交差点	歩道有効幅員未確保区間における歩道有効幅員確保ための植栽桝の撤去等による改良
					視覚障害者誘導用ブロック未整備区間における設置の検討
		府道枚方富田林泉佐野線（バイパス）	大阪府	市道太秦打上線打上バイパス東交差点～府道枚方富田林泉佐野線大阪病院前交差点	沿道地域の理解と協力のもと、高齢者や身体障害者などの移動の円滑化を確保するよう歩道を改良
		市道打上団地１号線	寝屋川市	府道枚方富田林泉佐野線（バイパス）打上団地前交差点～府営打上住宅４棟集会所前交差点	歩道の有効幅員確保のための車道側拡幅及び舗装や横断勾配改善のための歩道改良の検討
					沿道宅地と段差がある区間への安全柵等の設置
		（旧）府道枚方富田林泉佐野線	大阪府	市道東寝屋川駅前線～市道小路笠松線笠松交差点	側溝整備、車線幅員縮小、区画線設置などにより、可能な限り歩行者通行帯を整備する
交通安全特定事業			大阪府公安委員会	―	主要な交差点等において、視覚障害者をはじめ誰もが安全な横断ができるよう音響機能や歩行者用青時間延長機能をもつ信号機の整備
					違法駐車等の取り締まりの強化と防止のための啓発の充実
その他	寝屋川公園		大阪府	―	ＪＲ東寝屋川駅から大阪病院に至る園内主要経路における夜間照明増設の検討及びＪＲ東寝屋川駅側公園ゲートの視覚障害者用案内の改善検討
	バスサービス		寝屋川市 京阪バス	―	市内巡回バスや周辺幹線道路の整備進捗状況などを視野に入れたコミュニティバス等バスサービスの検討

第５章　基本構想の実現に向けて

５－１．できることからはじめます交通バリアフリーのまちづくり

基本構想では、ＪＲ東寝屋川駅周辺地区を重点整備地区とし、ＪＲ東寝屋川駅を周回する経路を特定経路として、いずれの方面からも駅や駅周辺の施設を安全に便利に快適に利用できる回廊（周回道路）として、バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進していくこととしました。また、誰もが安心して、便利に快適な暮らしができるよう、駅と住宅地を結ぶ主要な人の動線を準特定経路とし、移動の円滑化のための整備を推進することとしました。

これらの特定経路や準特定経路などの整備を推進するとともに、基本構想の実現に向けて、市民や事業者（公共交通事業者、道路管理者、交通安全事業者等）がすぐにでもできる交通バリアフリーの取り組みからはじめていくこととします。

「できることからはじめよう」心のバリアフリー

■人にやさしい心づくり
- 街角で困っている人を見かけたときに、声をかけることや手助けをするなど

■マナーの向上
- 安全で快適な歩行空間を確保するために、迷惑駐車や自転車の放置の自粛など

「できることからはじめます」バリアフリーのまち

■ＪＲ東寝屋川駅では…
- 駅の出入口にインターフォン設置の検討
- 排水溝蓋の改良
- 一般用トイレや車イス用トイレの案内の改善
- プラットホームの音声案内音量の改善
- 電車の円滑な乗降のための渡し板の設置と駅員の適切な対応

■道路では…
- 車イスなどの通行の障害となっているポールの間隔の改善
- 視覚障害者誘導用ブロックの点検・整備
- 路上の看板や張り出し物、突起物などの除去
- 側溝の蓋かけ
- 水路等の蓋を細かな溝目を使用したグレーチングに取替

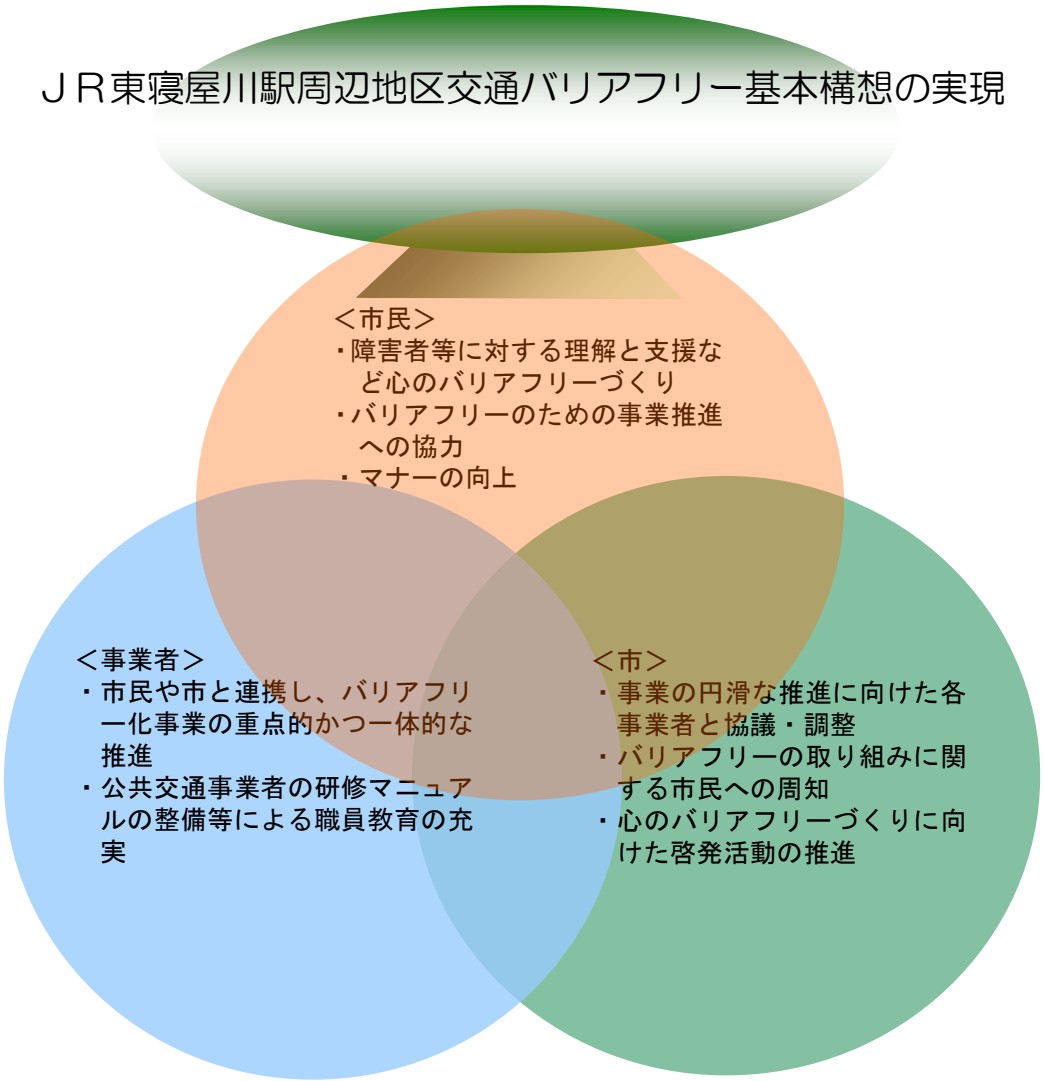
■交差点では…
- 打上団地前交差点信号機に視覚障害者用付加装置の設置
- 打上団地前交差点信号機の歩行者用信号周期の改良
- 打上団地前交差点に自転車用横断帯の設置
- 東寝屋川駅前交差点信号機に視覚障害者用付加装置の設置

■その他…
- 合同パトロールの実施やＰＲ標識設置などによる不法駐車の取り締まりの強化
- 街頭指導や啓発活動の実施による放置自転車などの対策の強化
- 歩いて駅に行くには不便な地域におけるバスサービスなどの検討

５－２．基本構想実現のための役割分担

高齢者や障害者など誰もが安全かつ円滑に移動できる環境を整備していくため、基本構想に基づき、市民、事業者、市がそれぞれの役割を果たすとともに、密接な連携を図りながら協働して、みんなでバリアフリー化を推進していきます。

図５－１　交通バリアフリー基本構想の実現のための役割分担



５－３．基本構想策定後の取り組み

基本構想を実現していくためには、市民や事業者、市がそれぞれすぐにでもできることから取り組んでいくとともに、それぞれの役割分担にしたがい、交通バリアフリーのまちづくりを推進していく必要があります。

そのためには、まず、市民の基本構想に対する理解や事業推進への協力が不可欠であり、市民の心のバリアフリーを育むための啓発などが必要になります。

さらに、基本構想に示す交通バリアフリーへの取り組みについて、地域に関わる人々の幅広い視点から自分達のまちを見直し、地域が主体となったまちづくりが展開されるよう、地域と連携しつつまちづくり組織の育成などにも努めていく必要があります。

特に、高齢者などを対象に実施したアンケート調査や障害者などの参加を得て実施したタウンウォッチング調査、基本構想策定途上の案の段階において募集した市民意見などには、今後のバリアフリー化に向けた整備に関して考慮すべき貴重な市民の提案もあり、市民と一体となって取り組んでいくためには、これらの提案をふまえていくことが重要です。

また、交通バリアフリー法では、基本構想に盛り込まれた事業が確実に実施されることを担保するために、事業者が特定事業計画を作成し、実施していくことが義務づけられています。

それら特定事業の整合性のある実施が図られるよう、かつ、確実に実施されるよう、交通バリアフリー事業へのさらなる支援策の充実等を国などへ働きかけていくとともに、事業者間の特定事業の調整や事業の進捗状況の管理なども重要となります。

これら基本構想策定後の取り組みを示すと次のようになります。

(1) 市民への啓発や情報の提供

市民の心のバリアフリーの育成や地域が主体となったまちづくりを推進していくための啓発とともに、交通バリアフリーへの取り組みに関する市民への情報公開に努めていきます。

(2) 基本構想に基づく特定事業計画の作成

基本構想においては、バリアフリー化のための特定事業の内容を示しましたが、これらを具体的に事業として実施していくために、公共交通事業者や道路管理者、交通安全事業者等が、事業を実施する主体として、特定事業の内容について具体的な事業実施のための特定事業計画を作成します。

(3) 事業推進のための連絡会の設置

それぞれの特定事業計画の整合性を図りつつ、バリアフリー化への積極的な取り組みを推進していくため、事業者を中心とした連絡会を設置し、事業者間の特定事業等の内容調整を行っていきます。また、事業の進捗管理を的確に行うため、地域の協力も視野に入れた管理システムの構築を検討し、事業の進捗に関する適切な管理に努めていきます。

５－４．みんなで取り組む交通バリアフリーのまちづくり

特定経路などの整備は、高齢者や身体障害者などの公共交通機関を利用した移動の円滑化を図るのみならず、ＪＲ東寝屋川駅周辺地域を暮らしの拠点づくり、また、交流の場づくりとして推進することにより、駅周辺への人の集積を促進し、にぎわいと活気に満ちたまちを創造していくことになります。

そのために、市民自らが心のバリアフリーを育むとともに、地域に関わる人々の幅広い視点からまちを見つめ、市民と事業者と市が一体となり、協働してまちづくりを推進していくことが必要です。

また、

- ＪＲ東寝屋川駅は、地域の玄関口として利用しやすくしていくとともに、みんなに愛される駅として育んでいくこと
- 駅を周回する特定経路は、“東寝屋川らくらく回廊”として、バリアフリー化の推進とあわせて、永く培われた地域の歴史を活かしつつ、暮らしの拠点、交流の場にふさわしいみちづくりやまちなみを形成していくこと
- 沿道の店舗などにおいて、高齢者や身体障害者など誰もが利用しやすくなるようバリアフリー化を推進すること
- 住宅などにおいても、バリアフリー化に配慮すること

など、特定事業とあわせて、これら個人でも取り組むことができるバリアフリーのまちづくりが求められます。

そこで、この基本構想をもとに取り組むバリアフリーのまちづくりの目標を、「みんなでつくる　人にやさしい　ふれあいのあるまち◇みんなの“東寝屋川らくらく回廊”づくり」とし、市民と事業者と市の協働により、みんなでＪＲ東寝屋川駅周辺地区の交通バリアフリーのまちづくりをめざしていきます。

参　考　資　料

■「ＪＲ東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想」の策定経過

実施日		会議等	検討内容等
平成十四年	８月 29 日（木）	第１回連絡調整会及び第１回作業部会	ＪＲ東寝屋川駅周辺交通バリアフリー基本構想策定連絡調整会及び同作業部会の設置 ○連絡調整会の設立、会長及び副会長の選出、現況報告、今後の進め方、アンケート調査の検討） ○「バリアフリー化推進の意義」についての講演（田中直人摂南大学教授）
	８月～９月	現況調査の実施	
	９月 17 日（火）～９月 25 日(水)	○高齢者等対象アンケート調査の実施	
	10 月１日（火）	第２回作業部会	○高齢者等対象アンケート調査、現況（実態）調査結果等の概要報告 ○市内各駅周辺の位置づけと課題、市内各駅周辺のまちづくりの方向、重点整備地区等の検討 ○タウンウォッチングの実施要領の説明
	10 月８日（火）	第２回連絡調整会	○高齢者等対象アンケート調査、現況（実態）調査結果等の報告 ○市内各駅周辺の位置づけと課題、市内各駅周辺のまちづくりの方向、重点整備地区等の検討 ○タウンウォッチングの実施要領の説明
	10 月 27 日（日）	障害者立会い実態点検調査（タウンウォッチング調査・意見交換）の実施	
	11 月１日（金）	第３回作業部会	○タウンウォッチング調査結果の概要報告 ○特定経路の検討
	11 月 11 日（月）	第４回作業部会	○タウンウォッチング調査結果の概要報告 ○重点整備地区の整備課題、特定経路設定等の検討
	11 月 25 日（月）	第３回連絡調整会	○タウンウォッチング調査結果の概要報告 ○重点整備地区の整備課題、特定経路設定等の検討
	12 月 10 日（火）	公共交通事業者、道路管理者、交通安全事業者へ基本構想の案（整備内容等）の検討依頼	
	12 月 11 日（水）～１月 21 日(月)	法６条４項に基づく公共交通事業者、道路管理者、交通安全事業者との特定事業に関する協議	
平成十五年	１月 15 日（水）	第５回作業部会	○基本構想（案)、基本構想（案）に対する市民意見募集要領等の検討
	１月 22 日（水）	第４回連絡調整会	○基本構想（案)、基本構想（案）に対する市民意見募集要領等の検討
	２月１日（土）～２月 10 日(月)	基本構想（案）を公表し、市民意見を募集	
	２月 24 日（月）	第６回作業部会	○市民意見とその反映方法及び基本構想（案）の修正についての検討
	２月 28 日（金）	第５回連絡調整会	○市民意見とその反映方法及び基本構想（案）の修正についての検討 ○基本構想の確認

Ｒ東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想
策定連絡調整会設置要綱

（目的及び設置）

第１条　JR 東寝屋川駅周辺地区について、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年法律第６８号。以下「法」という。）第６条第１項の規定に基づく基本的な構想（以下「基本構想」という。）の策定に当たって、関係者相互の連絡調整等を図るため、JR 東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定連絡調整会（以下「連絡会」という。）を設置する。

（所掌事務）

第２条　連絡会は、次の各号に掲げる事項について関係者の意見を交換・連絡調整を行う。

（１）JR 東寝屋川駅周辺地区におけるバリアフリー化の状況に関する事項

（２）法第２条第７項に定める重点整備地区に関する事項

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

（４）前３号に掲げるもののほか、移動の円滑化の促進に関して必要な事項

（組　織）

第３条　連絡会の委員は、別表第１に掲げる者のうちから市長が委嘱又は任命する。

２　前項に規定する者のほか、必要があると認めるときは、関係者の参加を求めることができる。

（会長及び副会長）

第４条　連絡会に会長及び副会長を置く。

２　会長及び副会長は、連絡会の委員のうちから互選により定める。

３　会長は、連絡会を代表し、会務を総括する。

４　副会長は、会長を補佐し、会長に事故のあるとき、又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

（会　議）

第５条　連絡会は、必要に応じ、会長が招集し会議において、その議長となる。

２　委員（学識経験者を除く。）が会議に出席できないときは、その職務を代理するものを委員として出席させることができる。

３　連絡会は、委員の過半数の出席がなければ会議を開くことができない。

４　連絡会は、必要があると認めるときは、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。

（作業部会）

第６条　第２条に定める事項について、円滑な運営をはかるため、連絡会に JR 東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定作業部会（以下「作業部会」という。）を設置する。

２　作業部会は別表第２に掲げる委員及び市長が必要と認める市職員（以下「作業部会委員」という。）をもって組織する。

３　作業部会に、部会長、副部会長を置く。

４　部会長は会長が指名する。

５　副部会長は、作業部会委員の中から選任する。

６　前条の規定は、作業部会について準用する。この場合において、同条第１項中「連絡会」とあるのは「作業部会」と、「会長」とあるのは「部会長」と、同条第２項中「委員」とあるのは「作業部会委員」と、同条第３項中「連絡会」とあるのは「作業部会」と、「委員」とあるのは「作業部会委員」と、同条第４項中「連絡会」とあるのは「作業部会」と読み替えるものとする。

（庶　務）

第７条　連絡会の庶務は、まち政策部都市計画室において処理する。

（委　任）
第８条　この要綱に定めるもののほか、連絡会の運営について必要な事項は、会長が定める。
附　則
（施行期日）
１　この要綱は、平成１４年６月４日から施行する。
（この要綱の失効）
２　この要綱は、この要綱の施行の日から起算して１年を経過した日にその効力を失う。

別表第１（第３条第１項関係）　　連絡調整会委員

	氏　　名	職　　名	備　考
学識経験者	田中　直人	摂南大学　　教授	会　長
地域住民代表	岩田　春男	国守町自治会　　会長	
	田伏　　勇	打上自治会　　会長	
	田邊　良一	梅が丘住宅自治会　　会長	副会長
	長田　順子	東寝屋川ファミリータウン自治会　　会長	
各種団体代表	池端　信亮	寝屋川市身体障害者福祉会　　会長	
	赤木　正三	寝屋川市身体障害者福祉会　聴力・言語障害者部会　副会長	
	丸山　久雄	〃　　視力部会　　会長	
	池本　徹三	寝屋川市老人クラブ連合会　　会長	
	前川　喜一	〃　　理事	
関係機関	坂本　幸三	大阪府枚方土木事務所　　建設課長	
	福原　保夫	大阪府北部公園事務所　　工務課長	
	大橋　　猛	寝屋川警察署　　交通課長	
	稲谷　秀樹	西日本旅客鉄道株式会社　大阪支社総務企画課　担当課長	
	河原林　邦夫	京阪バス株式会社　　運輸部　管理課長	
寝屋川市職員	中西　勝行	寝屋川市役所　　企画財政部長	
	吉見　隆志	〃　　保健福祉部長	
	乾　　敏夫	〃　　まち建設部長	
	芝内　秀夫	〃　　まち政策部長	
アドバイザー	野口　貞明	大阪府建築都市部　福祉タウン推進グループ　参事	

別表第２（第６条第２項関係）　　作業部会委員

	氏　　名	職　　名	備　考
関係機関	井手下　均	大阪府枚方土木事務所　建設課 道路交通安全グループ　交通安全班長	
	南　　三次	大阪府北部公園事務所　工務課　主査	
	後藤　善晴	寝屋川警察署　交通課　交通規制係長	
	山本　公樹	西日本旅客鉄道株式会社　大阪支社　総務企画課　主査	
	河原林　邦夫	京阪バス株式会社　運輸部　管理課長	
寝屋川市職員	石川　達二	企画財政部　企画政策室長	部会長
	村山　欣也	保健福祉部　高齢介護室　高齢福祉担当課長	
	北西　以佐男	保健福祉部　障害福祉課長	
	岡本　政生	まち建設部　道・みどり室　道路管理課長	
	山下　　巖	まち建設部　道・みどり室　道路建設課長	
	田伏　隆雄	まち建設部　道・みどり室　公園緑地課長	
	西本　一秀	まち建設部　道・みどり室　交通対策課長	
	石原　重信	まち政策部　まちづくり指導課長	
	小西　康弘	まち政策部　都市計画室長	副部会長

参考資料－２　交通バリアフリー法の概要と仕組み
（国のパンフレットより抜粋）
（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 日公布、同年 11 月５日施行

１．法律の趣旨

高齢者の方、身体障害者の方、そのほか妊産婦の方などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、

① 駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナル、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進します。

② 駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想に基づいて、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進します。

２．法律の基本的な仕組み

① 基本方針の作成

運輸大臣、建設大臣、国家公安委員会及び自治大臣（現在は、国土交通大臣等に変更）が、バリアフリー施策を総合的かつ計画的に推進するための「基本方針」を作成します。

② 交通事業者に対するバリアフリー基準適合義務

交通事業者に対し、駅、バスターミナル、旅客船ターミナル、航空旅客ターミナルを新しく建設する場合、あるいは鉄道車両、バス、旅客船、航空機などを新しく導入する場合に「バリアフリー基準（移動円滑化基準)」への適合を義務づけます。

③ 市町村の主導による地域のバリアフリー施策の推進

ア．市町村による基本構想の作成

市町村は、基本方針に基づき、一定規模の駅などの旅客施設（「特定旅客施設（注)」）を中心とした地区（「重点整備地区」）について、駅などの旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機等のバリアリー化を重点的かつ一体的に推進するため、当該重点整備地区におけるバリアフリー化のための方針、実施する事業等を内容とする「基本構想」を作成することができます。

イ．基本構想に基づく事業の実施

交通事業者、道路管理者及び都道府県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画を作成し、バリアフリー化のための事業を実施します。

④ バリアフリー化に関する情報の提供

安心して公共交通機関を利用していただけるよう、駅施設などのバリアフリー化の状況についての情報を提供します。

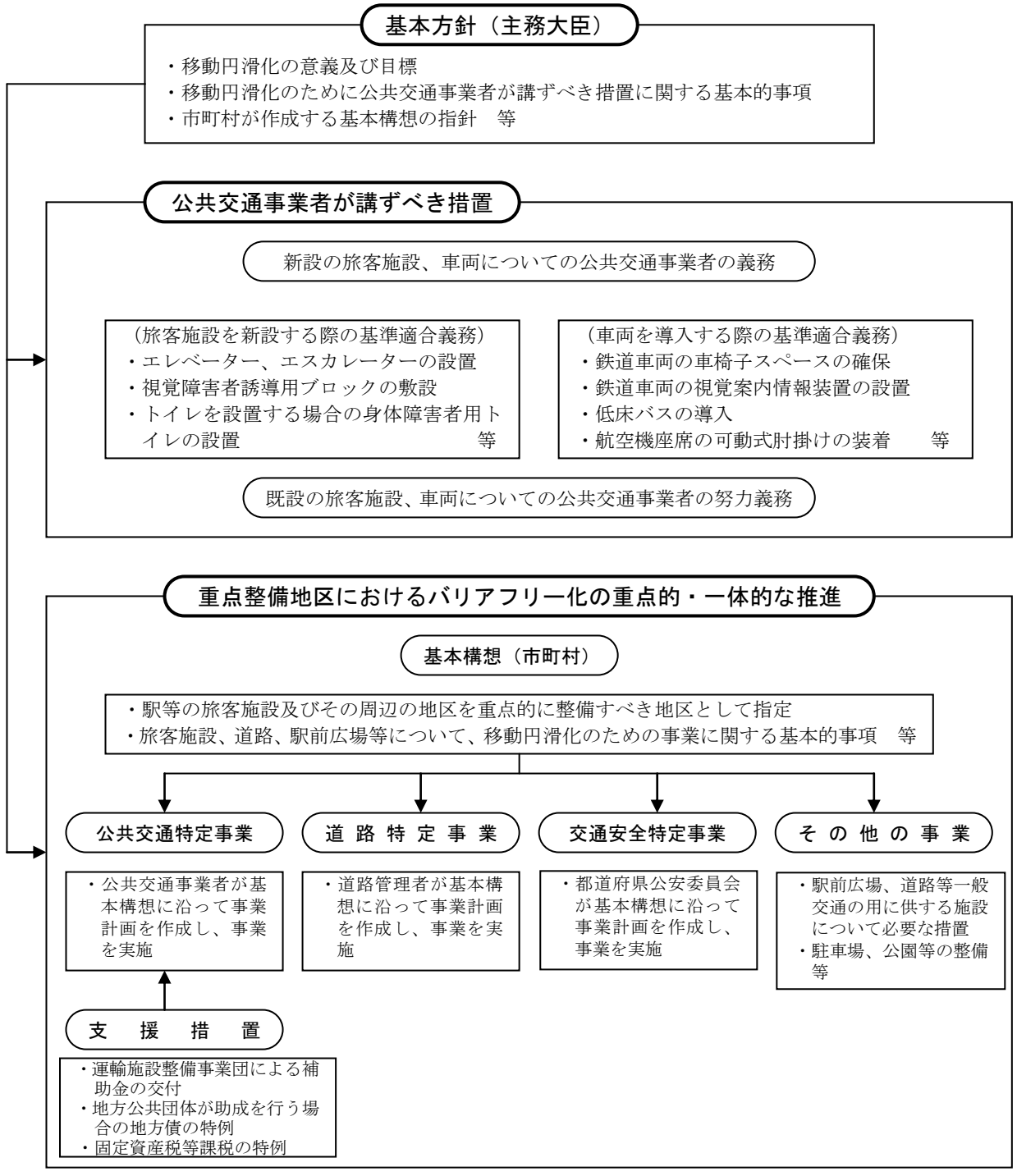
（注）市町村が基本構想を作成することができる「特定旅客施設」は、次のいずれかの条件をみたす旅客施設です。

ア．１日の利用者数が 5,000 人以上の旅客施設

イ．当該市町村の高齢化率等の地域の状況からみて、高齢者、身体障害者の利用者数がア．の旅客施設と同程度と認められる旅客施設

ウ．その他、徒歩圏内に当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設が存在し、当該旅客施設の利用の状況から、移動円滑化事業を優先的に実施する必要が特に高いと認められる施設

■交通バリアフリー法の仕組み



参考資料－３　高齢者等対象アンケート調査結果の概要

１．アンケートの配布・回収について

①　アンケート対象者

ＪＲ東寝屋川駅よりおおむね１㎞の打上、国守町、梅が丘１丁目、梅が丘２丁目にお住まいの次の方を対象に実施しました。

・平成 14 年８月現在で 65 歳以上の方（身体障害者手帳所持者を含む）
・平成 14 年８月現在において身体障害者手帳をお持ちの 20 歳以上の方（65 歳未満）
・平成 13 年４月から平成 14 年３月までに妊娠届けをされた 20 歳以上の方

②　アンケート配布・回収時期及び方法

・郵送配布及び郵送回収
・平成 14 年９月 17 日（火）発送及び平成 14 年９月 25 日（水）回収締め切り

③　アンケート配布・回収数

	郵送配布数	宛先不明等返却数	実配布数	回収数	回収率
高齢者（65歳以上）	1,687	101	1,586	553	34.9%
高齢者（身体障害者手帳所持者）（65歳以上）	226	0	226	99	43.8%
身体障害者手帳所持者（20～65歳）	166	1	165	82	49.7%
母子健康手帳所持者	130	3	127	52	40.9%
不明				116	
計	2,209	105	2,104	902	42.9%

２．アンケートの集計結果の概要　　＊設問から主要なものを抜粋

２－１．回答者の属性

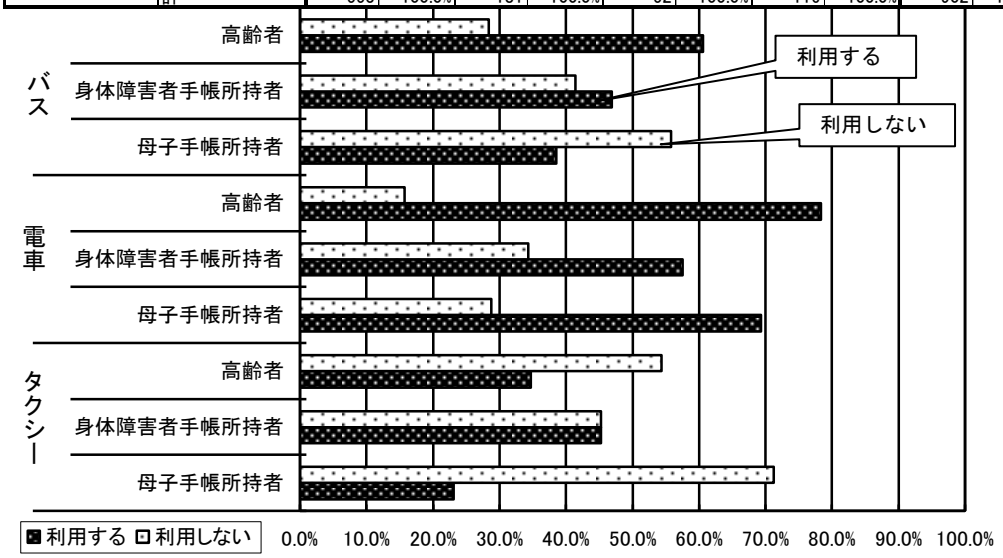
		高齢者		身体障害者手帳所持者		母子手帳所持者		不明		合計	
年齢	20歳代	0	0.0%	7	3.9%	14	26.9%	0	0.0%	21	2.3%
	30歳代	0	0.0%	11	6.1%	29	55.8%	2	1.7%	42	4.7%
	40歳代	0	0.0%	8	4.4%	0	0.0%	0	0.0%	8	0.9%
	50歳代	0	0.0%	25	13.8%	0	0.0%	2	1.7%	27	3.0%
	60歳代	234	42.3%	54	29.8%	0	0.0%	30	25.9%	318	35.3%
	70歳代	230	41.6%	39	21.5%	0	0.0%	49	42.2%	318	35.3%
	80歳代	73	13.2%	32	17.7%	0	0.0%	11	9.5%	116	12.9%
	無回答	16	2.9%	5	2.8%	9	17.3%	22	19.0%	52	5.8%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%
性別	男	231	41.8%	100	55.2%	0	0.0%	39	33.6%	370	41.0%
	女	308	55.7%	74	40.9%	52	100.0%	54	46.6%	488	54.1%
	無回答	14	2.5%	7	3.9%	0	0.0%	21	18.1%	42	4.7%
	無効	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	2	1.7%	2	0.2%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%

２－２．１週間の外出の頻度と公共交通の利用状況

		高齢者		身体障害者手帳所持者		母子手帳所持者		不明		合計	
1週間の外出頻度	ほぼ毎日	228	41.2%	68	37.6%	29	55.8%	48	41.4%	373	41.4%
	2~3日程度	178	32.2%	35	19.3%	17	32.7%	34	29.3%	264	29.3%
	1日程度	59	10.7%	26	14.4%	4	7.7%	11	9.5%	100	11.1%
	ほとんどしない	63	11.4%	39	21.5%	2	3.8%	14	12.1%	118	13.1%
	無回答	24	4.3%	13	7.2%	0	0.0%	9	7.8%	46	5.1%
	無効	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%

２－３．バスや電車、タクシーの利用状況

		高齢者		身体障害者手帳所持者		母子手帳所持者		不明		合計	
バスの利用	よく利用する	94	17.0%	31	17.1%	3	5.8%	24	20.7%	152	16.9%
	たまに利用する	241	43.6%	54	29.8%	17	32.7%	41	35.3%	353	39.1%
	利用することはない	157	28.4%	75	41.4%	29	55.8%	32	27.6%	293	32.5%
	無回答	60	10.8%	20	11.0%	3	5.8%	19	16.4%	102	11.3%
	無効	1	0.2%	1	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.2%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%
電車の利用	よく利用する	218	39.4%	28	15.5%	11	21.2%	39	33.6%	296	32.8%
	たまに利用する	215	38.9%	76	42.0%	25	48.1%	36	31.0%	352	39.0%
	利用することはない	87	15.7%	62	34.3%	15	28.8%	24	20.7%	188	20.8%
	無回答	33	6.0%	15	8.3%	1	1.9%	17	14.7%	66	7.3%
	無効	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%
タクシーの利用	よく利用する	25	4.5%	17	9.4%	0	0.0%	6	5.2%	48	5.3%
	たまに利用する	167	30.2%	65	35.9%	12	23.1%	36	31.0%	280	31.0%
	利用することはない	301	54.4%	82	45.3%	37	71.2%	52	44.8%	472	52.3%
	無回答	59	10.7%	17	9.4%	3	5.8%	22	19.0%	101	11.2%
	無効	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%



２－４．最寄りバス停やよく利用する駅

		高齢者		身体障害者手帳所持者		母子手帳所持者		不明		合計	
最寄りバス停	東寝屋川	249	45.0%	71	39.2%	26	50.0%	45	38.8%	391	43.3%
	正禄寺	23	4.2%	4	2.2%	1	1.9%	3	2.6%	31	3.4%
	笠松	24	4.3%	8	4.4%	1	1.9%	5	4.3%	38	4.2%
	明和小学校前	21	3.8%	5	2.8%	4	7.7%	3	2.6%	33	3.7%
	旭ケ丘	18	3.3%	3	1.7%	4	7.7%	5	4.3%	30	3.3%
	国守老人センター	0	0.0%	1	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%
	教育センター	1	0.2%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.1%
	大阪病院前	2	0.4%	1	0.6%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.3%
	豊野浄水場	3	0.5%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	3	0.3%
	打上	4	0.7%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	4	0.4%
	その他（地区外）	2	0.4%	2	1.1%	0	0.0%	1	0.9%	5	0.6%
	利用していない・無回答	205	37.1%	86	47.5%	16	30.8%	54	46.6%	361	40.0%
	計	553	100.0%	181	100.0%	51	98.1%	116	100.0%	901	99.9%
よく利用する駅	香里園駅	1	0.2%	1	0.6%	1	1.9%	0	0.0%	3	0.3%
	寝屋川市駅	40	7.2%	12	6.6%	3	5.8%	11	9.5%	66	7.3%
	萱島駅	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	1	0.9%	1	0.1%
	東寝屋川駅	399	72.2%	109	60.2%	43	82.7%	75	64.7%	626	69.4%
	その他	52	9.4%	12	6.6%	2	3.8%	5	4.3%	71	7.9%
	無回答	56	10.1%	44	24.3%	3	5.8%	23	19.8%	126	14.0%
	無効	5	0.9%	3	1.7%	0	0.0%	1	0.9%	9	1.0%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%

２－５．東寝屋川駅までの交通手段（２つまで回答可能のため合計は、回答者数と一致しません）

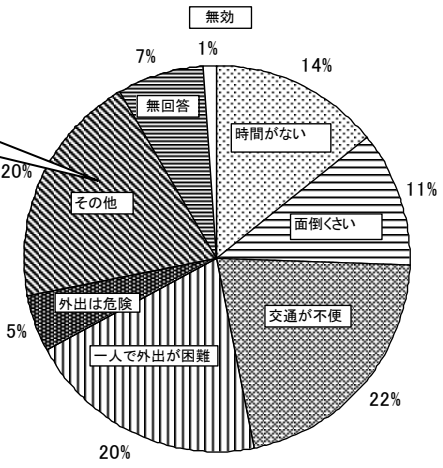
		高齢者		身体障害者手帳所持者		母子手帳所持者		不明		合計	
東寝屋川駅までの交通手段	バス	23	4.2%	8	4.4%	0	0.0%	7	6.0%	38	4.2%
	タクシー	18	3.3%	11	6.1%	0	0.0%	4	3.4%	33	3.7%
	自家用車	36	6.5%	23	12.7%	3	5.8%	7	6.0%	69	7.6%
	自転車	44	8.0%	9	5.0%	11	21.2%	15	12.9%	79	8.8%
	バイク	30	5.4%	5	2.8%	0	0.0%	4	3.4%	39	4.3%
	徒歩	425	76.9%	107	59.1%	51	98.1%	83	71.6%	666	73.8%
	車イス	6	1.1%	18	9.9%	0	0.0%	0	0.0%	24	2.7%
	移動カー(シニアカー)	0	0.0%	2	1.1%	0	0.0%	0	0.0%	2	0.2%
	その他	11	2.0%	8	4.4%	2	3.8%	0	0.0%	21	2.3%
	無回答	24	4.3%	17	9.4%	0	0.0%	15	12.9%	56	6.2%
	無効	2	0.4%	1	0.6%	0	0.0%	1	0.9%	4	0.4%
	回答者数	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%

２－６．外出への意向と外出要望者の外出しない理由

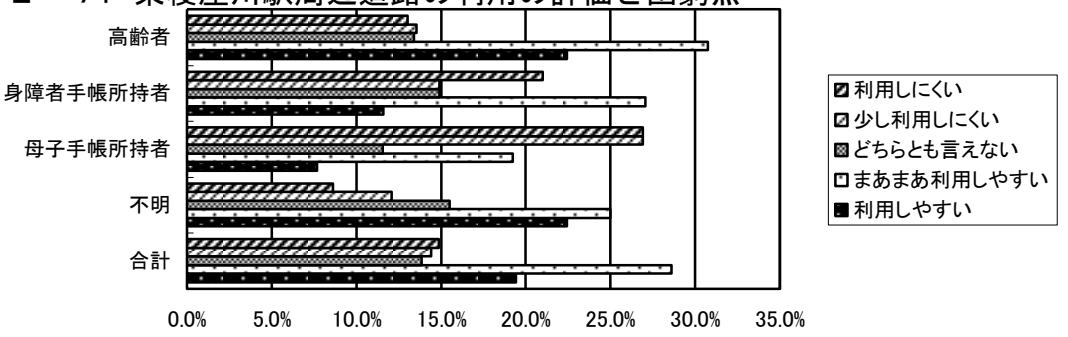
		高齢者		身体障害者手帳所持者		母子手帳所持者		不明		合計	
外出への要望	もっとしたい	127	23.0%	42	23.2%	23	44.2%	24	20.7%	216	23.9%
	もう少ししたい	159	28.8%	69	38.1%	18	34.6%	22	19.0%	268	29.7%
	したいと思わない	71	12.8%	19	10.5%	1	1.9%	21	18.1%	112	12.4%
	考えたことがない	126	22.8%	32	17.7%	5	9.6%	27	23.3%	190	21.1%
	無回答	70	12.7%	19	10.5%	5	9.6%	22	19.0%	116	12.9%
	無効	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%	0	0.0%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%
外出要望者の外出しない理由	回答該当者	286		111		41		46		484	
	時間がない	52	18.2%	7	6.3%	3	7.3%	7	15.2%	69	14.3%
	面倒くさい	37	12.9%	9	8.1%	4	9.8%	4	8.7%	54	11.2%
	交通が不便	63	22.0%	19	17.1%	11	26.8%	11	23.9%	104	21.5%
	一人で外出が困難	37	12.9%	47	42.3%	7	17.1%	7	15.2%	98	20.2%
	外出は危険	14	4.9%	7	6.3%	0	0.0%	2	4.3%	23	4.8%
	その他	57	19.9%	17	15.3%	15	36.6%	6	13.0%	95	19.6%
	無回答	24	8.4%	2	1.8%	1	2.4%	8	17.4%	35	7.2%
	無効	1	0.3%	3	2.7%	0	0.0%	1	2.2%	5	1.0%
	計	286	100.0%	111	100.0%	41	100.0%	46	100.0%	484	100.0%

外出しない理由（合計）

・足が不自由、疲れる（20 人、4.1%）
・費用がかかる（15 人、3.1%）
・駅にエレベーター等が無い（14 人、2.9%）
・子どもが小さく出にくい（８人、1.7%）等

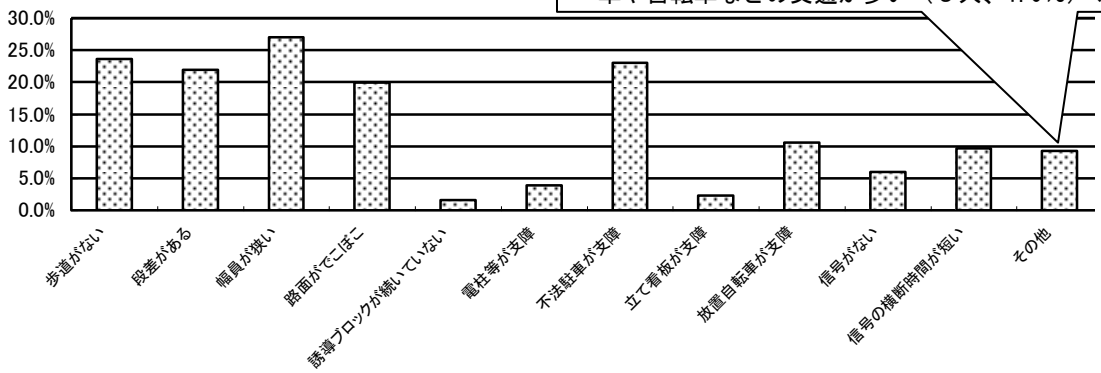


２－７．東寝屋川駅周辺道路の利用の評価と困窮点

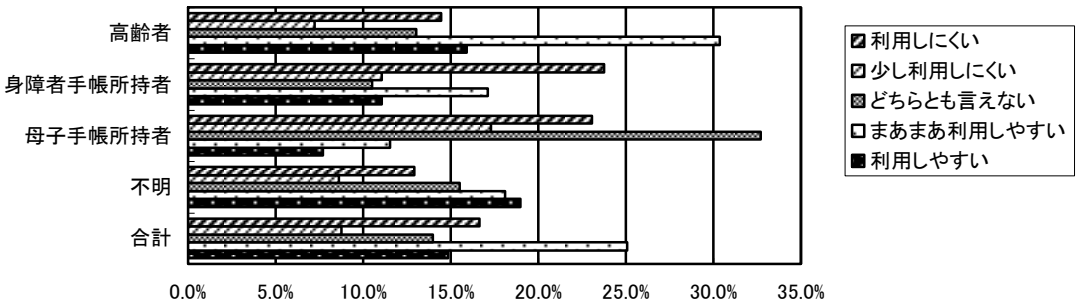


■道路が利用しにくい点

・段差や溝などがあり、通行しにくい（12 人、1.3%）
・階段などがあり、通行しにくい（11 人、1.2%）
・車や自転車などの交通が多い（９人、1.0%）等

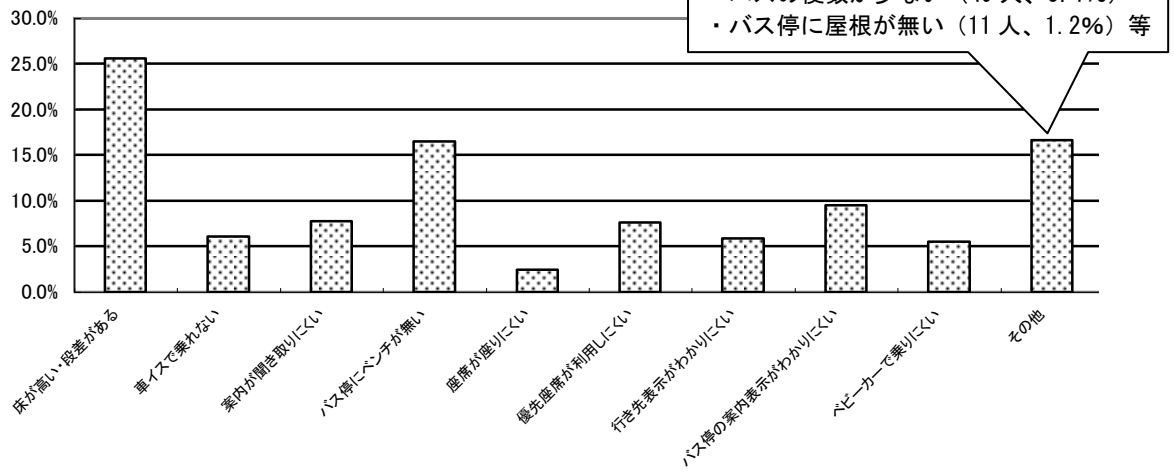


２－８．バスの利用の評価と困窮点



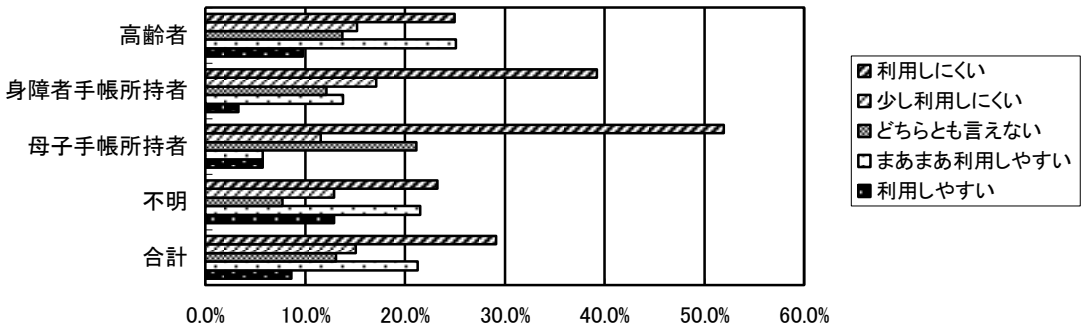
■バスが利用しにくい点

・バスの便数が少ない（49 人、5.4%）
・バス停に屋根が無い（11 人、1.2%）等

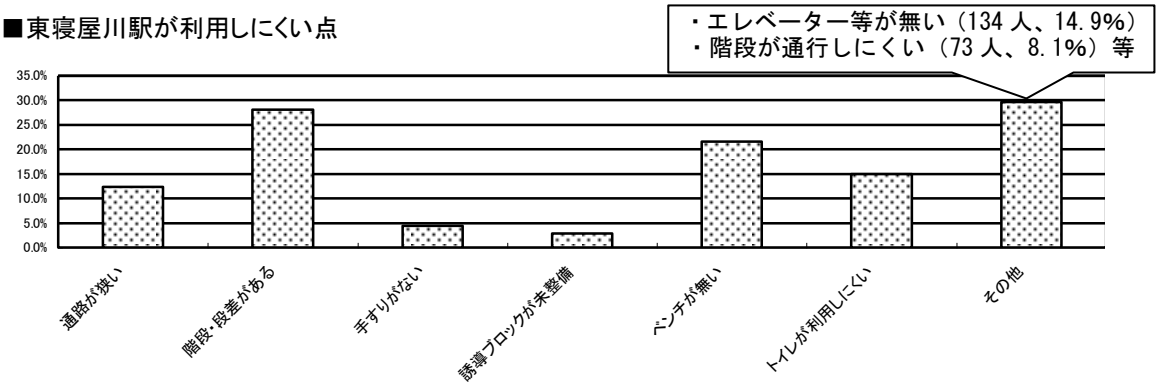


■バスで行くのに便利になってほしい施設

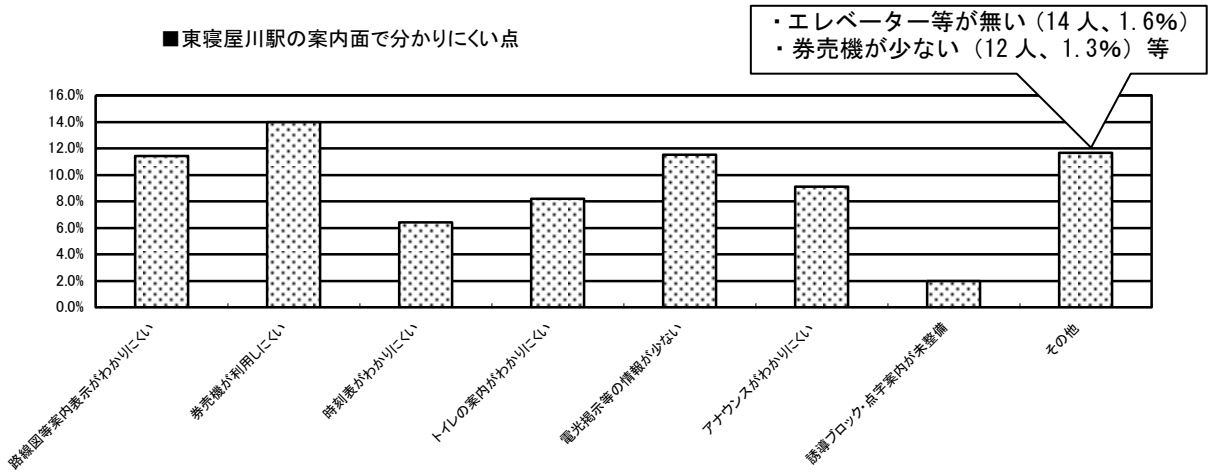
		高齢者		身体障害者手帳所持者		母子手帳所持者		不明		合計	
バスで行くのに便利になってほしい施設	市役所	144	26.0%	50	27.6%	12	23.1%	19	16.4%	225	24.9%
	市民センター	27	4.9%	9	5.0%	9	17.3%	5	4.3%	50	5.5%
	総合センター	186	33.6%	82	45.3%	33	63.5%	29	25.0%	330	36.6%
	市民体育館	19	3.4%	4	2.2%	0	0.0%	2	1.7%	25	2.8%
	市民プール	15	2.7%	8	4.4%	3	5.8%	2	1.7%	28	3.1%
	図書館	49	8.9%	12	6.6%	7	13.5%	6	5.2%	74	8.2%
	市民会館	86	15.6%	22	12.2%	4	7.7%	10	8.6%	122	13.5%
	エスポアール	22	4.0%	4	2.2%	5	9.6%	0	0.0%	31	3.4%
	市内の公園	14	2.5%	8	4.4%	0	0.0%	5	4.3%	27	3.0%
	療育・自立センター	6	1.1%	2	1.1%	1	1.9%	2	1.7%	11	1.2%
	国守障害福祉センター	6	1.1%	8	4.4%	1	1.9%	4	3.4%	19	2.1%
	コミュニティセンター	20	3.6%	4	2.2%	2	3.8%	3	2.6%	29	3.2%
	香里園駅	34	6.1%	11	6.1%	4	7.7%	5	4.3%	54	6.0%
	寝屋川市駅	114	20.6%	28	15.5%	9	17.3%	21	18.1%	172	19.1%
	萱島駅	3	0.5%	4	2.2%	2	3.8%	2	1.7%	11	1.2%
	東寝屋川駅	42	7.6%	16	8.8%	6	11.5%	12	10.3%	76	8.4%
	その他	19	3.4%	6	3.3%	4	7.7%	0	0.0%	29	3.2%
	回答者数	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%



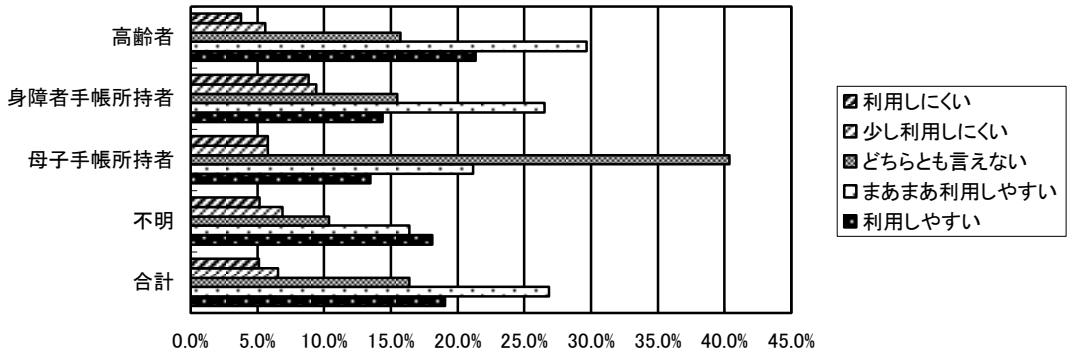
■東寝屋川駅が利用しにくい点



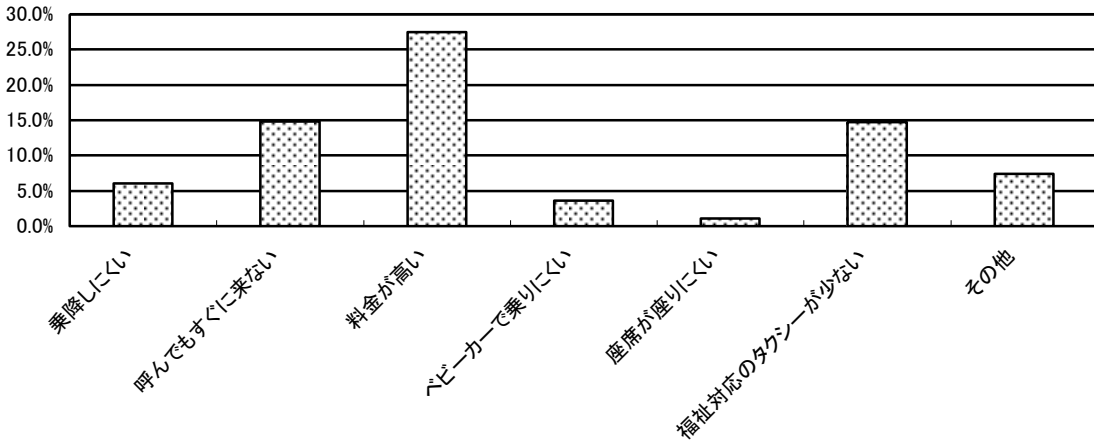
■東寝屋川駅の案内面で分かりにくい点



２－10. タクシーの利用の評価と困窮点



■タクシーの利用しにくい点



２－11. バリアフリーの認知状況と福祉意識高揚のための施策へ

		高齢者		身体障害者手帳所持者		母子手帳所持者		不明		合計	
バリアフリーの認知度	よく知っている	177	32.0%	60	33.1%	24	46.2%	25	21.6%	286	31.7%
	まあまあ知っている	151	27.3%	37	20.4%	22	42.3%	24	20.7%	234	25.9%
	言葉を聞いた程度	98	17.7%	30	16.6%	2	3.8%	16	13.8%	146	16.2%
	聞いたこともない	98	17.7%	38	21.0%	2	3.8%	25	21.6%	163	18.1%
	無回答	29	5.2%	15	8.3%	1	1.9%	26	22.4%	71	7.9%
	無効	0	0.0%	1	0.6%	1	1.9%	0	0.0%	2	0.2%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%
福祉意識高揚のための施策要望	学校での教育の充実	75	13.6%	20	11.0%	6	11.5%	17	14.7%	118	13.1%
	交流イベントの充実	36	6.5%	10	5.5%	8	15.4%	8	6.9%	62	6.9%
	ボランティア活動の促進	40	7.2%	10	5.5%	1	1.9%	2	1.7%	53	5.9%
	町に出やすくする	148	26.8%	64	35.4%	25	48.1%	20	17.2%	257	28.5%
	広報など啓発機会の充実	100	18.1%	31	17.1%	5	9.6%	13	11.2%	149	16.5%
	その他	7	1.3%	3	1.7%	0	0.0%	2	1.7%	12	1.3%
	無回答	134	24.2%	36	19.9%	4	7.7%	53	45.7%	227	25.2%
	無効	13	2.4%	7	3.9%	3	5.8%	1	0.9%	24	2.7%
	計	553	100.0%	181	100.0%	52	100.0%	116	100.0%	902	100.0%

２－12. 自由意見

自由意見の概要　（237人、298件の意見が寄せられました）		
対象施設等	意見の数	意見の内容
東寝屋川駅	160	東寝屋川駅にエスカレーター等を設置して欲しい
	2	身体障害者用のトイレをきれいに、使いやすくして欲しい
	1	駅の階段が雨の日など滑りやすく危険である
	1	駅の出入口が分かりにくい
	1	駅の出入口の排水溝の蓋の固定を（杖が落ちないように）
	1	駅南側から北側に行くのに階段を利用しなければならず、通路を新設して欲しい
	1	駅務室からホームを監視できる装置（カメラなど）を設置して事故防止等に繋げて欲しい
	1	改札機の誤作動が多いように思う
	1	改札口の幅の拡張をして欲しい
	1	階段、床の材質の改善を（視覚障害者用の誘導ブロックを滑りにくいものに）
	1	切符売り場の近くにもっとベンチを設置して欲しい
	1	ホームと電車の間の隙間を少なくして欲しい
	1	星田駅に快速が停車し、東寝屋川駅に停車しないのか
駅前広場の整備や対策	2	屋根付きのバス停にして欲しい
	1	雨天の日でも利用できる公衆電話を設置して欲しい
周辺道路整備や対策	18	明和小学校の前の道路に歩道が無く危険である
	15	歩道の幅員や舗装、街灯設置など道路改良を
	9	路上の駐車や歩道の放置自転車対策を
	6	車イスや電動イス、ベビーカーが通行しやすい歩道の整備を
	5	段差のない歩道のある街づくりをして欲しい
	3	交差点付近が安全になるように整備をして欲しい
	2	音声信号機の設置を
	2	打上歩道橋は利用しにくい
	2	坂だらけで不便
	2	誘導ブロックが通行をしにくくしている
	1	国守黒原線の整備の促進を（寝屋川市駅、市役所、総合センターなどへ便利にしてほしい）
	1	爆音を鳴らしながら車が通行するので、困っている
バス	5	バスのステップを低くして欲しい
	4	市役所、総合センター等へ行くのに（乗り換えなく）便利にして欲しい
	4	増便をして欲しい
	3	高齢者、障害者用の（無料）パスカードを
	2	バリアフリーは道路の整備だけではなく、バスなどの利用を便利することも必要である
	1	市内巡回バスを走らせて欲しい
タクシー	1	乗車しやすいタクシーを自分で選べると良い
	1	タクシー料金が高くならないか心配である
周辺地区での施設整備	1	打上地区にも老人センターにあるような入浴施設を
	1	イズミヤから駐車場までの移動が不便
	1	駅東側に駐輪場の設置を
東市民センター	2	東市民センターの業務を拡大して欲しい
	1	職員の資質の向上を
その他	5	電車などを利用して外出することがあまりない（外出することができない）
	4	バリアフリーという言葉が分からない
	2	車社会は環境や高齢者にやさしくないので、駅やバスを利用しやすいようにして欲しい
	2	再度、身体障害の基準を見直しを
	1	介護保険で設置した風呂などのバリアフリー設備の次期居住者の活用により撤去の免除を
	1	駅周辺に車イスやベビーカーが利用できる場があれば便利
	1	駅前広場の植え込みの手入れ（ツツジの剪定）をして欲しい
	1	同じ道路を何度も工事しているように思う。もっと効率的な整備をして欲しい
	1	介護支援を受けなければならない状態で、日常生活が円滑にできるようになって欲しい
	1	健康で困ることはない
	1	健常者であるため気がつかないことが多いと思う
	1	忍ヶ丘に行く方が多い
	1	周辺道路では今のところ不便を感じていない
	1	タクシーで移動していたのでは費用がかかる
	1	入院がちで家族を頼りにしているが、近所に相談など出来る人がいない
	1	寝屋川市駅方面ばかりタクシーを利用して行く
	1	バリアフリーの以前に暴力やいじめ、嫌がらせなどの解決が必要
	1	東寝屋川駅周辺も昭和20年頃から比べれば大変良くなった
	1	引っ越してきて僅かであるので、まだ、よく分からない
	1	取り締まりなどしなくても駐輪がなくなるようにならないか

参考資料－４　タウンウォッチング調査結果の概要

１．調査目的

JR 東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定のために、高齢者や障害者の方々が市民調査員となって、介助者と共に JR 東寝屋川駅周辺地区内を歩くことで、バリアの実態を把握することと、また同時に、高齢者体験装具を着用した疑似体験者は、普段気づかない、また見た目では確認できないバリアを体感し、認識することを目的に行った。

２．調査実施日時

2002 年 10 月 27 日（日）　　午後１時～４時半

３．参加メンバー

◇市民調査員：11 名

車いす使用者：１名　　杖使用者：１名　　視覚障害者：２名
聴覚障害者：２名　　高齢者：４名　　妊　産　婦：１名

◇介助者：５名

車いす介助者：１名　　視覚障害者介助者：２名　　手話通訳者：２名

◇調査指導者（グループアドバイザー）：田中直人摂南大学教授
（東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定連絡調整会会長）

◇ヒアリング・写真スタッフ：31 名（摂南大学工学部建築学科田中研究室）

◇事務局：12 名（寝屋川市まち政策都市計画室、コンサルタント）

◇オブザーバー：10 名（連絡調整会委員・作業部会委員）

◇疑似体験コーナー（高齢者体験装具）：６名
（疑似体験インストラクターボランティアうらしまさん）

４．調査方法

下記の二つの調査コースに分かれ、市民調査員と介助者は、ヒアリングスタッフと共に JR 東寝屋川駅周辺地区内を歩き、コースの中で市民調査員は随時、課題箇所など気付いた点をヒアリングスタッフに告げ、ヒアリングスタッフは、その内容や地点をヒアリング調査用紙に記録し、現場状況を写真に記録しました。

その後、参加メンバーは打上公民館にて、課題箇所のまとめ作業と意見交換会を行いました。

◇A コース：JR 東寝屋川駅前ロータリー　→東市民センター周辺　→JR 東寝屋川駅西口→寝屋川公園周辺→打上公民館前→イズミヤ前→打上団地周辺→JR 東寝屋川駅→駅構内→ホーム

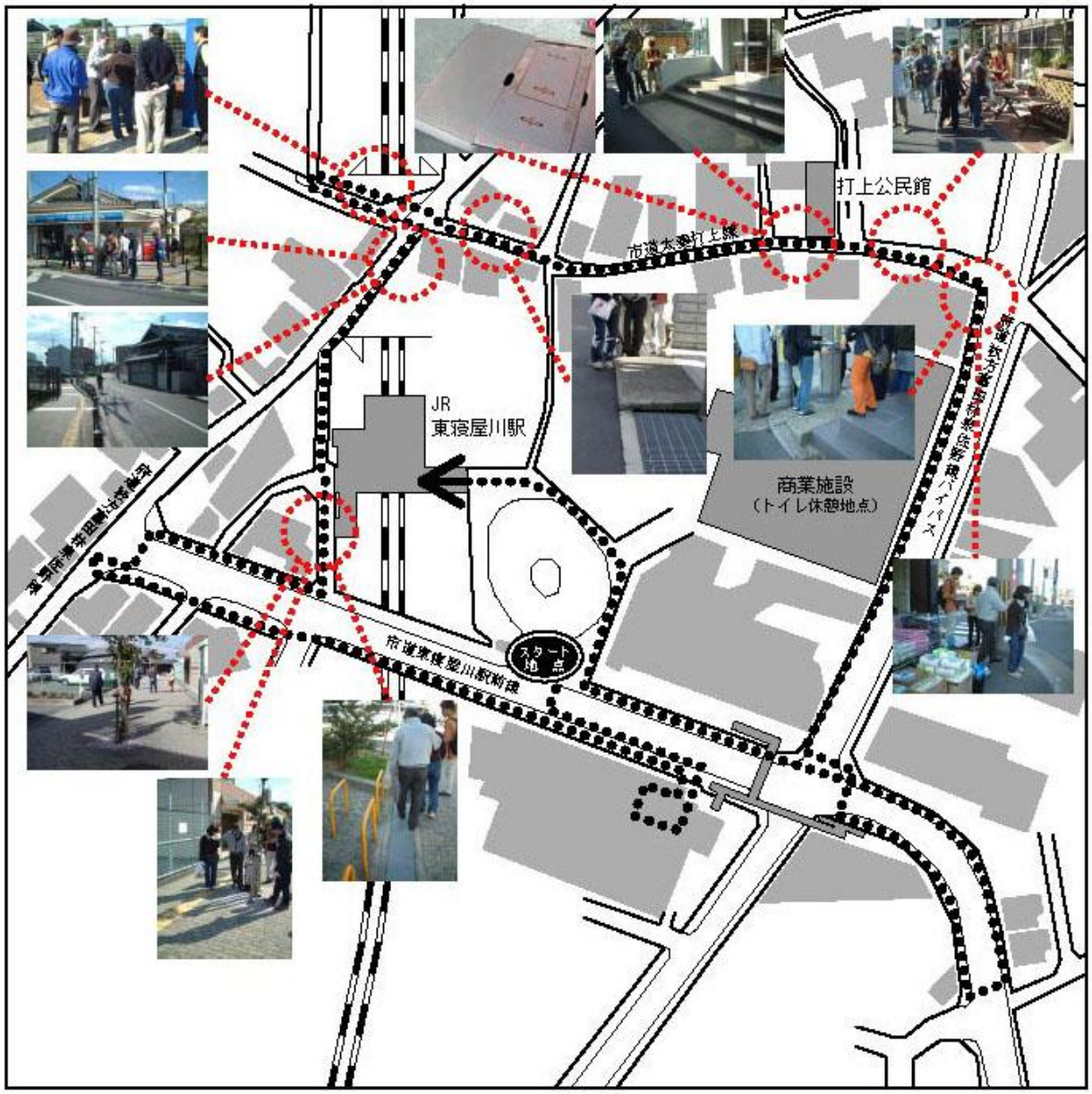
◇B コース：JR 東寝屋川駅前ロータリー　→打上団地周辺→イズミヤ前→打上公民館前→寝屋川公園周辺→JR 東寝屋川駅西口→東市民センター周辺→JR 東寝屋川駅→駅構内→ホーム

５．調査結果の概要

■駅周辺道路など

	意見の概要
車いす使用者	・イズミヤでは車いす用トイレが一階にあるが、駅前広場側からは階段でしか行けない。 ・郵便ポストの向きが、車いすで近づけない方向にある。 ・押しボタン信号のある場所がスロープになっていたり、舗装の割れ、グレーチングなどに前輪がとられる。 ・寝屋川公園の案内板には、足下のスペースが足らず、近づけない。 ・スロープ前の段差や、横断歩道の段差などは、一人で持ち上がり難い所がある。
杖使用者	・休憩スペースやベンチなどがない。 歩道橋、車道と歩道、建物と歩道、点字ブロックと舗装などの様に、至る所に段差が生じている。 ・舗装がボコボコになっていたり、雨などで滑りやすいタイルがある。 ・狭い道で人にぶつかったり、道の中央の植木、また放置自転車やバイクが障害物となる。
視覚障害者	・側溝にフタがない所や、大きな段差にフェンスがなく、落下の恐れがある。 ・歩道橋の植木や看板、角の出っ張ったフェンス、バリカーなどが、危険な障害物となる。 ・寝屋川公園の点字案内板や音声ガイドは、その位置が分かり難く、使いづらい。 ・信号機の歩行横断時間が短いため渡れず、音声も必要である。 ・駐車場と歩道との段差が大きい所は、非常に危険である。 ・側溝のグレーチングに杖の先がはまるため、危険である。 ・イズミヤ周辺の自転車や店の商品は、障害物となる。 ・寝屋川公園の点字案内板は位置が低く、音声ガイドは小さいため、使いづらい。 ・歩道中央の木樹や、自動販売機で途切れる手摺りは危険である。
聴覚障害者	・市民センターや寝屋川公園のサインが分かりづらく、駅の場所を示すものがない。 ・歩道のない道では、ミラーもなく非常に危険である。 ・交通量の多い道路に面していても、歩道の幅員が狭い。 ・交差点のスペースが狭く、また電柱や看板が障害になるため注意が必要である。 ・西日で信号機の見えにくい所がある。 ・歩道の幅員が狭く、段差の多い所では、手話を行いながら歩けない。 ・交番で不在の時が多く、緊急時に連絡が取れない。
高齢者	・市民センター内の舗装が滑りやすく危険である。 ・市民センターの正面階段にも、スロープや手摺りが必要である。 側溝の上の鉄板は、濡れると滑りやすく危険である。 ・車道と歩道の切り下げ勾配は、つまずきやすく歩きにくい ・交差点に信号機や横断歩道がない所は危険である。 ・バス停やタクシー乗り場に、雨よけやベンチの増設が必要である。 ・坂の上り下りが辛く、溝に足を落とす人が多い。 ・平日には、商店が歩道いっぱいに商品を並べるため、通りづらい。 ・駅への誘導サインがなく、入口などが分かりづらい。 ・道やマンホールなどに水がたまるため、歩きにくい。
妊産婦	・交差点内の段差や舗装の状態が悪く、特に歩道の途切れた所は歩きにくい。 ・寝屋川公園の花壇は、子供の目線より高く見づらい。

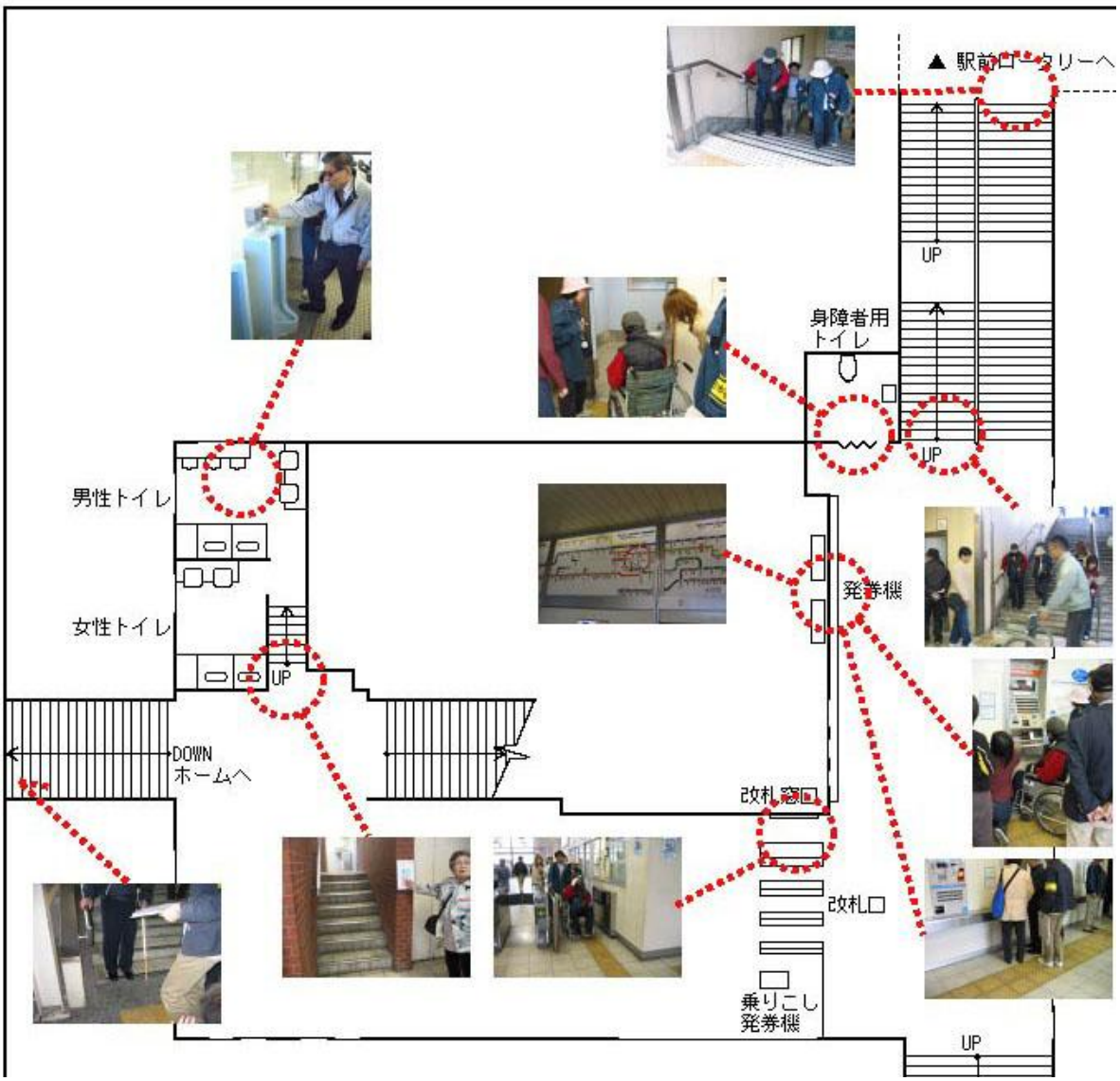
■調査風景（周辺道路）



■ＪＲ東寝屋川駅構内

	意見の概要
車いす使用者	・エレベーターやエスカレーターがないのに、駅員を呼ぶシステムがない。 ・券売機では、足下のスペースがなく、切符を買いづらい。 ・トイレの階段の手すりが、片側にしかない。 ・階段とホームの幅が狭く、車椅子では通りにくい。
視覚障害者	・券売機の存在が分かりがたいため、音声ガイドが必要である。 ・点字ブロックが、階段の手すりまで続いていない。 ・ホームへの階段で、最後の段だけ高さが違っているため危険である。 ・３ヶ所ある階段で、１ヶ所はスロープが必要。
聴覚障害者	・事故や通常の運行状況を得るため、電光掲示板が必要。 ・ホームで、電車通過のアナウンスが聞き取れないため、表示が必要。 ・身障者トイレを、だれもが使えるようにする。
高齢者	・階段が長くて、多い。 ・路線図の文字が小さく、高い場所にあるので見づらい。
妊産婦	・トイレのサインがないため、見つけにくい。

■調査風景（駅構内）



参考資料－５　「基本構想（案）」に対する市民意見反映への検討と今後の事業化に向けての提案意見

１．意見を寄せられた市民の人数

平成 15 年２月１日発行の「広報ねやがわ」に、基本構想（案）に対する市民意見募集の記事を掲載し、平成 15 年２月 10 日までに７人の方から意見が寄せられました。

２．寄せられた意見の分類

寄せられたそれぞれの意見について、次のように分類しました。

① **基本構想の内容そのものに関わる意見**
　＊基本構想（案）の記載内容の変更等の検討を伴う意見

② **提出された意見と同様の提案等が既に基本構想（案）に記述されているが、今後、事業者等が具体的な整備の検討に際して考慮すべき意見**
　＊基本構想（案）の記載内容の変更を伴わないが、今後、事業者等が整備を進める上で考慮が必要な意見

③ **ＪＲ東寝屋川駅周辺整備に関わりはあるが、基本構想とは別に検討する事項**

④ **基本構想あるいはＪＲ東寝屋川駅周辺の交通バリアフリー化のための整備等に関する以外の意見**

３．基本構想への反映の検討が必要な意見についての検討結果

基本構想への反映を検討する必要がある①に該当する意見と基本構想への反映は、連絡調整会における審議の結果、次の通りとしました。

表　基本構想への反映の検討が必要な意見についての検討結果

検討した意見	基本構想反映の検討結果
駅周辺の照明を増設すること	基本構想（案）では、駅周辺の明るさの確保については、「安全かつ快適な駅周辺の整備」をしていく方針は示していましたが、具体的に照明設備の整備にはふれていません。そのため、特定事業の「実施すべき事業の内容」に関し、駅前広場を含む市道東寝屋川駅前線において**「必要に応じて照明設備を増設」**の記述を加えることとしました。
国守障害福祉センターなどが、限定された地域の居住者が対象の施設であると理解される可能性があること	基本構想（案）では、国守障害福祉センターなどは、周辺地域を中心に利用される施設であるとして、「国守障害福祉センターなどは、基本的に周辺地域居住者の施設であるため、東寝屋川駅を経由し、利用されることが少なく、整備効果を得にくい」としていました。意見のとおり、広く市民が利用できる施設であり、基本構想（案）の表現から、**「基本的に周辺地域居住者の施設であるため、」を削除**しました。
目標年次について2010年（平成22年）を今から３年後に変更する提案	基本構想（案）では、ＪＲ東寝屋川駅周辺地区の重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進していくための特定事業を目標年次までに実施していくこととともに、できることから交通バリアフリーのまちづくりに取り組んでいくことを示していました。 本提案のとおり早期に全ての目標を達成することは望ましいことですが、基本構想策定後においても、各事業者における特定事業に関する事業計画の策定や整備に関わる沿道関係者等との調整など時間を要する整備なども多く含まれているため、国の法律で定められた2010 年（平成 22 年）を目標年次として取り組んでいくこととします。したがって、本意見については、提示した基本構想（案）のままとしました。

４．その他の意見

③及び④に該当する意見は、本基本構想とは別に検討する意見あるいは本基本構想に関する以外の意見であり、意見の内容については省略します。

②に該当する意見は、今後の事業化に向けて参考となる貴重な提案です。そのため、基本構想においても参考資料として次の意見を掲載することといたしました。

表　今後の事業化に向けての提案意見（提案部分を抜粋）

意見の項目	提案意見の内容
東寝屋川駅	階段そのものを無くしてフラットとして改札口、駅舎を一体として、周辺を明るくし、エスカレーター、エレベーターを設置してＪＲ東寝屋川駅であることを明確にすべきだと思う。
	遠回りでもエレベーターが一台あるだけで､助かる人がいることをぜひ検討していただきたく、住みよい街づくりをお願い申し上げます。
	東寝屋川駅のバリアフリー化のためには、今の北か南のどちらかを拡げ、エレベーター設置を実現する。
	今も、車イス利用の方が駅員に知らせる手だてもなく、対応できる駅員体制になっていないのが現状です｡駅員体制の充実を求めることも重要な課題です。
駅前広場	駅周辺の照明を増設して､バス停の屋根も設置し明るく活性化するよう望む。
	タクシー乗場とバス乗場の位置を入れ替える事を提案いたします。また、通園用の送迎バス等がＪＲ陸橋上で乗降していますが、これ等も（タクシー乗場とバス乗場の位置を入れ替えた)新バス停と同じ所で乗降が提案できます。
バスルート バスサービス	東寝屋川駅関係のバスルートは全てといってもいいほど四條畷市域とまたがっている為四條畷市と連携して考えて欲しい。
	中央公民館や市保健福祉公社とか､バスが直接ないので一回も利用出来ません。早くバリアフリーのバスを出してください。
横断歩道	打上団地前交差点の歩道のスクランブル化を求めます。

ＪＲ東寝屋川駅周辺地区交通バリアフリー基本構想

発　行　日　　平成１５年３月
編集・発行　　寝屋川市　まち政策部　都市計画室
〒572－8555　大阪府寝屋川市本町１番１号
Tel：072（824）1181（代表）
Fax：072（825）2618
URL：http：//www.city.neyagawa.osaka.jp
E-mail：tosikei@city.neyagawa.osaka.jp