

---

# 富田林市交通等バリアフリー基本構想

近鉄富田林駅・富田林西口駅周辺地区

---

平成19(2007)年3月

富 田 林 市

## はじめに



我が国は、今後も少子高齢化の進展が予測され、平成27(2015)年には4人に1人が65歳以上の高齢者となり、本格的な高齢社会を迎えるといわれております。

また、今後ますます高齢者、障害者の社会参加の機会が増大するなかで、公共交通機関の利用や、駅から周辺施設への移動に際して歩道の幅が狭く段差もある等、様々な障壁(バリア)が存在しており、これらを除去(バリアフリー化)し、すべての市民が安全、安心、快適に暮せるまちづくりを進めることが重要となっております。

この度本市では、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、「富田林市交通等バリアフリー基本構想」を策定致しました。

この基本構想に基づき、当面近鉄富田林駅・富田林西口駅周辺地区のバリアフリー化に向けた整備を、施設設置管理者等の協力を得ながら推進するとともに、市民一人ひとりがバリアフリーのまちづくりについての理解を深め、互いに助け合う心配りを持つ「心のバリアフリー」の広報、啓発、教育活動に努めてまいりたいと考えております。

基本構想策定にあたり、富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会委員の方々をはじめ現地点検調査、市民アンケート、意見聴取会等に参加・協力していただきました市民、関係機関の皆様に、心より厚くお礼申し上げますとともに、今後とも変わらぬご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

平成19年3月

富田林市長 多田 利喜

# 目 次

1 . バリアフリー新法について-----	1
2 . 基本構想策定の背景と経過-----	4
2 1.本市における基本構想策定の背景-----	4
2 2.策定の経過-----	5
3 . 富田林市の概況と計画条件の整理-----	6
3 1.富田林市の概況-----	6
3 2.基本構想の位置づけ-----	2 6
3 3.まちづくりに関わる計画-----	2 6
4 . 市民意向調査等の実施-----	3 7
4 1.交通バリアフリーに関するアンケート調査-----	3 7
4 2.団体ヒアリング調査-----	4 4
5 . 基本理念と基本方針-----	5 1
5 1.基本理念-----	5 1
5 2.基本方針-----	5 2
5 3.市民、事業者、行政の役割-----	5 3
6 . 重点整備地区の選定-----	5 4
6 1.地区別の現況と整備事業等-----	5 4
6 2.各駅のバリアフリー化状況-----	5 5
6 3.重点整備地区の選定-----	6 1
7 . 重点整備地区の問題・課題・整備要望の抽出-----	6 6
7 1.第1回ワークショップ（現地点検調査）-----	6 6
7 2.重点整備地区の問題・課題1（駅、駅前広場、道路・歩道等）-----	6 8
7 3.重点整備地区の問題・課題2 （施設及びバス関連等：団体ヒアリング結果より）-----	8 7
7 4.第2回ワークショップ（意見聴取会）-----	8 9
8 . 近鉄富田林駅・富田林西口駅周辺地区整備構想-----	9 9
8 1.重点整備地区の区域と生活関連経路等-----	9 9
8 2.整備方針及び整備内容-----	1 0 7

---

9 . 今後の課題等の整理-----	1 2 9
9    1.交通等バリアフリー基本構想の推進における今後の課題-----	1 2 9
9    2.バリアフリーの推進-----	1 2 9
参考資料-----	1 3 1
1. 富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会委員名簿-----	1 3 2
2. 富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会設置要綱-----	1 3 3
3. 富田林市交通等バリアフリー基本構想策定の体制-----	1 3 5

## 1. バリアフリー新法について

我が国の高齢化率は、平成 17 年の国勢調査では 20.1%となっていますが、総務省の推計では、平成 27（2015）年には国民の 4 人に 1人が 65 歳以上の高齢者となり本格的な高齢社会を迎えようとしています。また、障害者が障害のない者と同等に生活し活動できる社会を目指すノーマライゼーションの理念の浸透により、誰もが自立した社会生活を営むことができるまちづくりを進めることが求められています。

このような背景の中で、建築物を対象とした「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律」（通称：ハートビル法）が平成 6 年 9 月に、公共交通機関と周辺経路を対象とした「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」と示す）が平成 12 年 11 月に施行され、バリアフリー化の推進が行われてきましたが、2 法を一括し、施策を総合的に推進するため、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー新法」と示す）が平成 18 年 12 月 20 日に施行されました。

バリアフリー新法では、

**対象者の拡充** 身体障害者のみならず、知的・精神・発達障害者など、すべての障害者を対象とする。

**対象施設の拡充** これまでの建築物及び交通機関に、道路・路外駐車場・都市公園・福祉タクシーを追加する。

**基本構想制度の拡充** バリアフリー化を重点的に進める対象エリアを、旅客施設を含まない地域にまで拡充する。

**基本構想策定の際の当事者参加** 基本構想策定時の協議会制度を法定化。また、住民などからの基本構想の策定提案制度を創設する。

**ソフト施策の充実** バリアフリー施策の持続的・段階的な発展を目指す「スパイラルアップ」を導入。また、施設や車両等の整備のみならず、国民に高齢者、障害者等に対する理解を深め、協力を求める「心のバリアフリー」を促進する。

以上のことが新たに盛り込まれました。

正式名称：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 年 6 月 21 日公布・同年 12 月 20 日施行)

## バリアフリー新法の概要

### ●高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

高齢者、障害者等の円滑な移動及び建築物等の施設の円滑な利用の確保に関する、施策を総合的に推進するため、主務大臣による基本方針並びに旅客施設、建築物等の構造及び設備の基準の策定のほか、市町村が定める重点整備地区において、高齢者、障害者等の計画段階からの参加を得て、旅客施設、建築物等及びこれらの間の経路の一体的な整備を推進するための措置等を定める。

#### ○基本方針の策定

○主務大臣は、移動等の円滑化の促進に関する基本方針を策定

#### ○移動等の円滑化のために施設管理者等が講ずべき措置

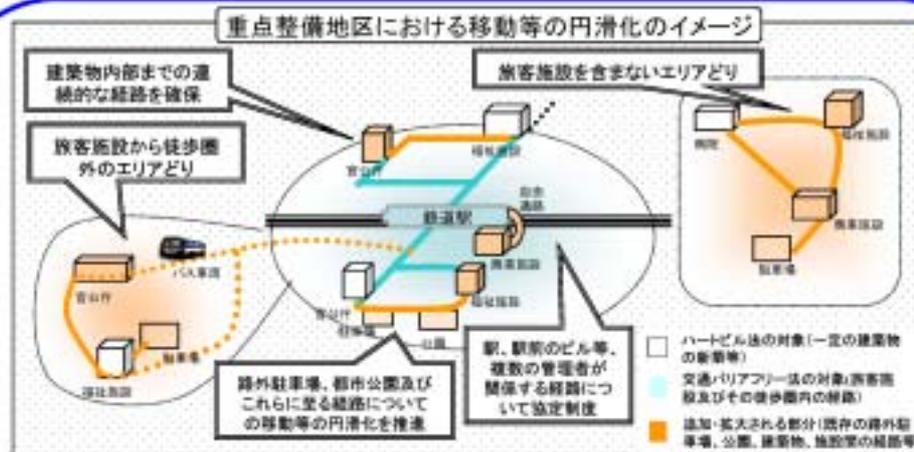


○これらの施設について、新設又は改良時の移動等円滑化基準への適合義務

○既存のこれらの施設について、基準適合の努力義務

等

#### ○重点整備地区における移動等の円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な実施



○市町村は、高齢者、障害者等が生活上利用する施設を含む地区について、基本構想を作成

○公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、建築物の所有者、公安委員会は、基本構想に基づき移動等の円滑化のための特定事業を実施

○重点整備地区内の駅、駅前ビル等、複数管理者が関係する経路についての協定制度

等

#### ○住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置

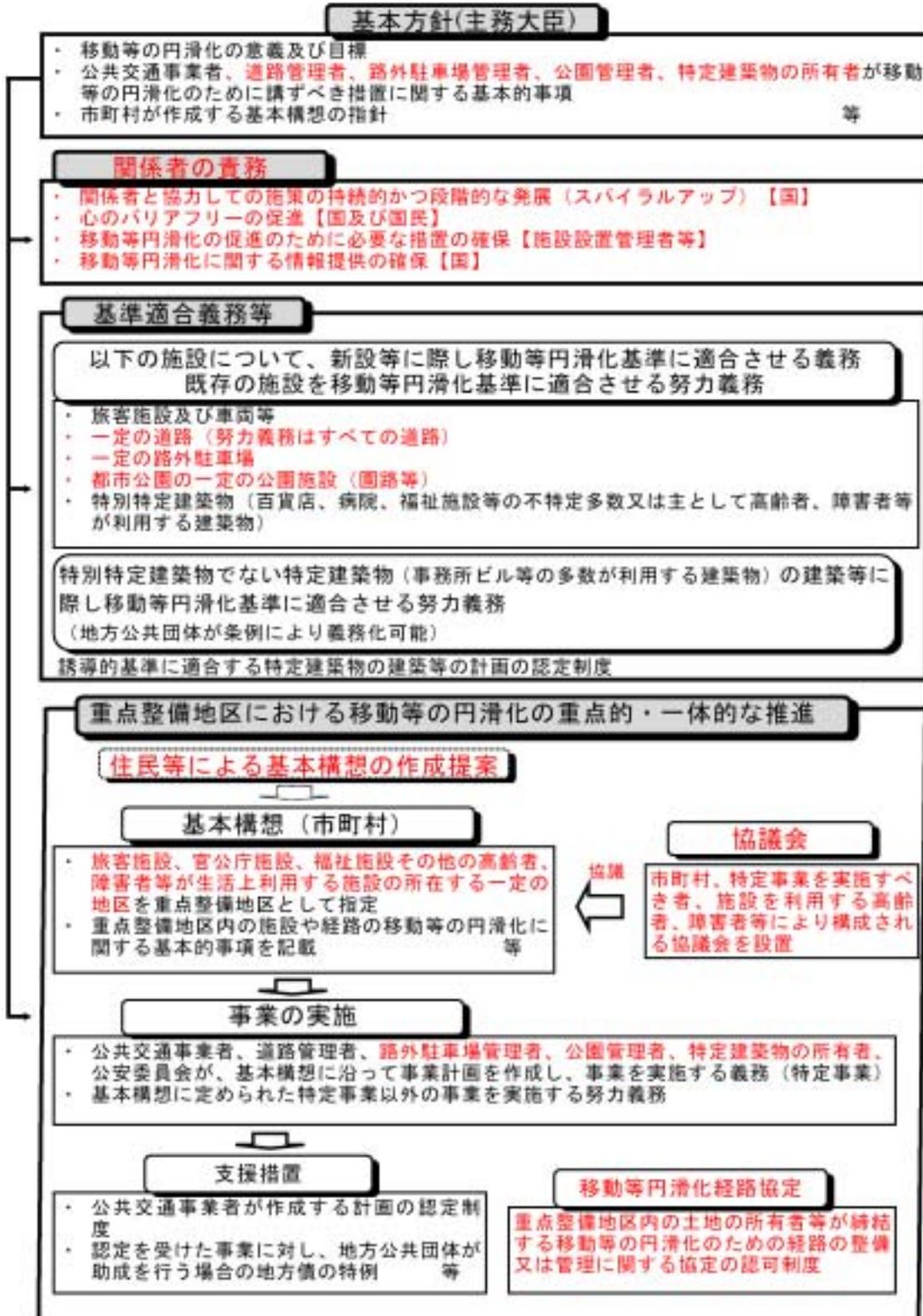


○基本構想策定時の協議会制度の法定化

○住民等からの基本構想の作成提案制度を創設

等

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律の  
基本的枠組み



## ２．基本構想策定の背景と経過

### ２ １．本市における基本構想策定の背景

本市においても高齢化が進行しており、平成 17 年 10 月現在（国勢調査）で、高齢化率 17.6%となっており、年々上昇しています。また、平成 18 年 3 月末現在、身体障害者手帳保持者は約 4 千 4 百人で、総人口の 3.5%を占めています。

本格的な高齢社会が到来する中において、市の活力を維持し高めていくため、高齢者や障害者をはじめとするすべての人が自由に移動でき、社会に参加できる福祉のまちづくりを推進することを目的に、平成 8 年 3 月「富田林市福祉のまちづくり重点地区整備計画」を策定しました。

その後、平成 12 年 11 月に交通バリアフリー法が施行され、公共公益施設が集中し、駅前広場整備を計画している近鉄富田林駅及び富田林西口駅周辺地区について、「交通バリアフリー基本構想」を策定し、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会等の関係者が協力し、各種事業を重点的かつ一体的に推進することで、今後の高齢社会に向けたまちづくりを積極的に取り組んでいくこととしました。

また、平成 18 年 12 月にバリアフリー新法が施行されたことから、バリアフリー新法に則した基本構想としました。

## 2 2 . 策定の経過

策定にあたっては、積極的な市民参加は勿論のこと、高齢者、障害者の方々の参加も図り、利用者の視点を踏まえた計画づくりを目指しました。そのため、高齢者、障害者をはじめ、学識経験者、市民、商業関係者、公共交通事業者、道路管理者、警察など多様な委員で構成する「富田林市交通バリアフリー基本構想策定協議会」を平成 17 年 10 月 5 日に設置し、バリアフリー新法施行にあわせ「富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会」と改称し、6 回の協議会を開催するとともに、高齢者、身体障害者などの参加による第 1 回ワークショップ（現地点検調査）、第 2 回ワークショップ（意見聴取会）を実施しました。また、市民アンケート（1,166 票配布、回収数 634、回収率 54.4%）の実施、老人クラブ連合会、社会福祉協議会、身体障害者福祉協会への団体ヒアリングも実施し、バリアフリーに対する意見等を聴取しました。

平成 17 年 10 月 5 日	第 1 回協議会	交通バリアフリー法の概要 基本構想策定の流れ アンケート調査等の実施 など
10 月 11 日	アンケート調査票の配布	
10 月 24 日	団体ヒアリングの実施	
11 月	「広報とんだばやし」に第 1 回協議会の模様を掲載	
11 月 15 日	アンケート調査票の回収締め切り	
11 月 15 日	第 1 回ワークショップ（現地点検調査）の開催	駅、駅前広場及び主な経路の点検調査を合わせて実施
11 月 29 日	第 2 回協議会	市の概況と各駅の状況、アンケート調査の中間報告、団体ヒアリング調査結果、重点整備地区と特定経路
平成 18 年 1 月		「広報とんだばやし」に第 1 回ワークショップ（現地点検調査）の模様を掲載
2 月 22 日	第 3 回協議会	アンケート調査の最終報告 重点整備地区の問題・課題 特定経路（案）
3 月	交通バリアフリー基本構想報告書【基礎調査編】の作成	
5 月	関係事業者と特定事業内容の協議開始	
6 月	交通バリアフリー基本構想のホームページ開設	
7 月 13 日	第 2 回ワークショップ（意見聴取会）の開催	
10 月 20 日	第 4 回協議会	第 2 回ワークショップの報告 基本理念と基本方向（案） 整備方針及び整備内容（案）
11 月 24 日	第 5 回協議会	生活関連施設・経路（案） 整備方針及び整備内容（案）
平成 19 年 1 月 31 日	第 6 回協議会	今後の課題等、基本構想（原案）
2 月 5 ~ 16 日	基本構想（案）の意見募集	
3 月	基本構想の決定、公表	

### 3 . 富田林市の概況と計画条件の整理

#### 3 1 . 富田林市の概況

##### (1) 位置と概況

本市は、大阪府の東南部に位置し、大阪都心から、人口約 12 万人を擁する大阪都市圏のベッドタウン的性格の強い都市です。

市内には近鉄長野線、南海高野線が通り、大阪都心部と本市を結び、その所要時間は約 25 分です。道路交通面では、広域幹線道路である国道 309 号・170 号が通過し、大阪府内周辺地域や奈良県方面を結んでいます。

昭和 40 年代以降、大規模住宅団地の開発に伴って、ベッドタウンとしての性格を強めてきましたが、400 年以上の歴史を持つ寺内町の歴史的街並みも有しています。また、市内を流れる石川沿い及びその右岸には、金剛・葛城連峰につながる嶽山・金胎寺山の山地や農業地があり、大阪近郊で貴重な自然環境を保持する地域が広がっています。

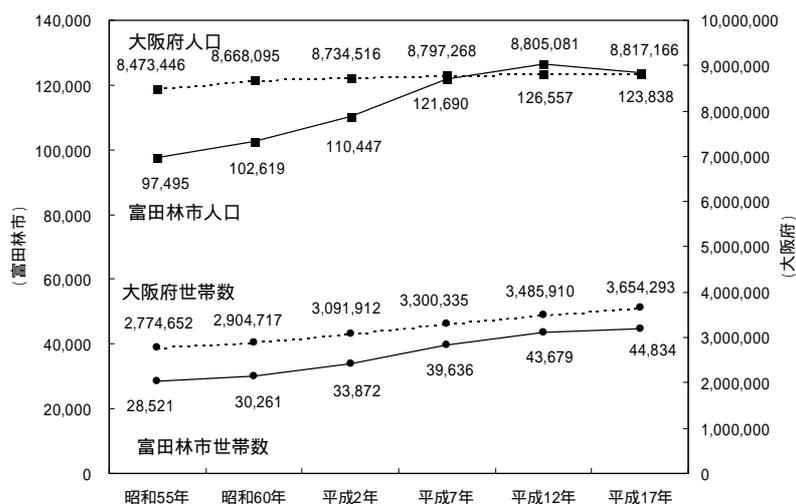


図表 3-1-1 富田林市の位置

##### (2) 人口・世帯数

###### 1) 人口・世帯数の推移

平成 17 年における人口は、123,838 人となっており、昭和 55 年時点と比較すると 27%の増加となっていますが、平成 12 年をピークに人口減少傾向に転じています。世帯数は、平成 17 年では 44,834 世帯となっており、57%増加しています。



資料：国勢調査

図表 3-1-2 人口・世帯数の推移

## 2) 年齢別人口・高齢者数

年齢別人口では、平成17年における65歳以上の人口は、21,757人となり、65歳以上の人口が増加傾向にある一方、14歳以下の人口は減少しており、少子高齢化が進んでいます。

年齢3階層別人口と人口比率の推移をみると、25年前の昭和55年時点で6.6%であった高齢化率（65歳以上人口の全人口に対する割合）は、着実に増加しており、平成17年では17.6%となっています。

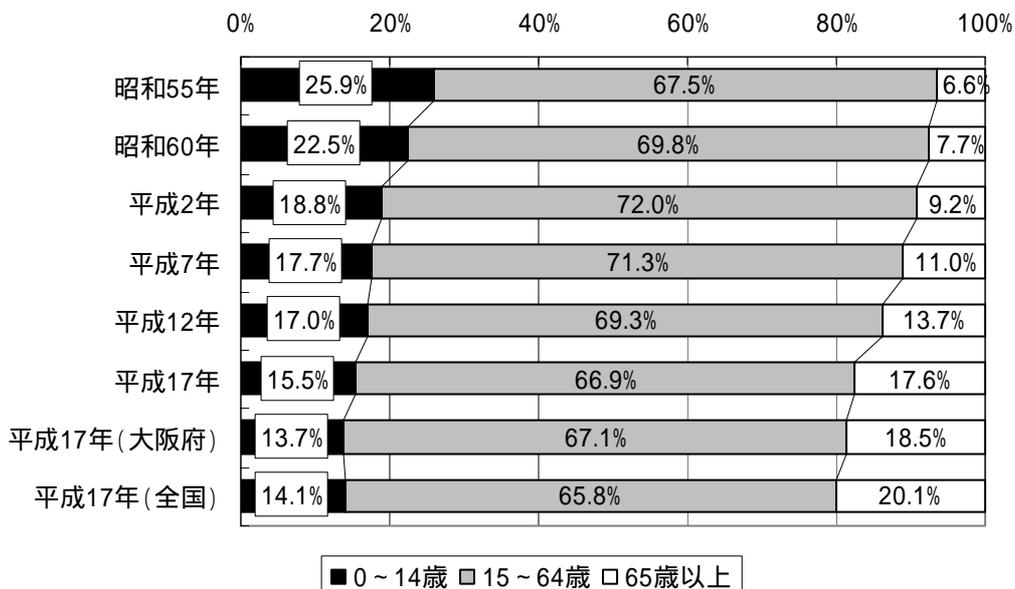
実数の上ではこの25年間に、3倍以上に増加したことになります。

図表 3-1-3 年齢3階層別人口の推移

	幼年人口 0～14歳 (人)	生産年齢人口 15～64歳 (人)	高齢人口 65歳以上 (人)	合計 (人)
昭和55年	25,248	65,788	6,400	97,436
昭和60年	23,105	71,561	7,914	102,580
平成2年	20,798	79,456	10,177	110,431
平成7年	21,549	86,815	13,326	121,690
平成12年	21,478	87,697	17,382	126,557
平成17年	19,163	82,917	21,757	123,837

年齢不詳は除く

資料：国勢調査



資料：国勢調査

図表 3-1-4 年齢3階層別人口比率の推移

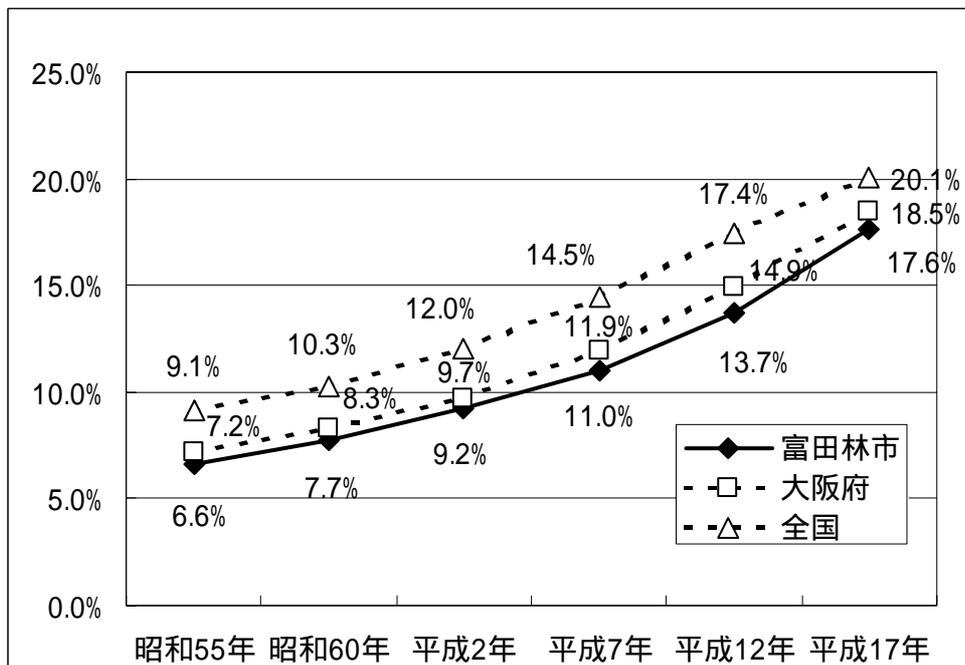
高齢化率の推移を大阪府、全国の値と比較すると、昭和55年から平成17年まで、富田林市の高齢化率は大阪府、全国の値よりも常に低い状況にあります。着実に少子高齢化が進行しています。

図表 3-1-5 高齢化率の推移の比較 - 富田林市・大阪府・全国

	富田林市	大阪府	全国
昭和55年	6.6%	7.2%	9.1%
昭和60年	7.7%	8.3%	10.3%
平成2年	9.2%	9.7%	12.0%
平成7年	11.0%	11.9%	14.5%
平成12年	13.7%	14.9%	17.4%
平成17年	17.6%	18.5%	20.1%

年齢不詳は除く

資料：国勢調査



資料：国勢調査

図表 3-1-6 高齢化率の推移の比較 - 富田林市・大阪府・全国

### (3) 障害者等の状況

#### 1) 介護保険の状況

介護保険関連では、1号被保険者数は22,195人、要介護（支援）認定者数は4,385人、率にして19.8%となっています。

また、要介護（支援）認定者数4,385人に対して、介護サービス受給者3,422人の割合は、78.0%となっています。

図表 3-1-7 介護保険の状況

平成18年3月31日現在		
1号被保険者数	22,195	人
65歳～75歳未満	13,196	人
75歳以上	8,999	人
2号被保険者数	42,968	人
要介護(支援)認定者数	4,385	人
1号被保険者数	4,204	人
2号被保険者数	181	人
1号被保険者数に占める認定者割合	19.8	%
介護サービス受給者	3,422	人
居宅サービス受給者	2,700	人
施設サービス受給者	722	人
要介護(支援)認定者数に占めるサービス受給者割合	78.0	%

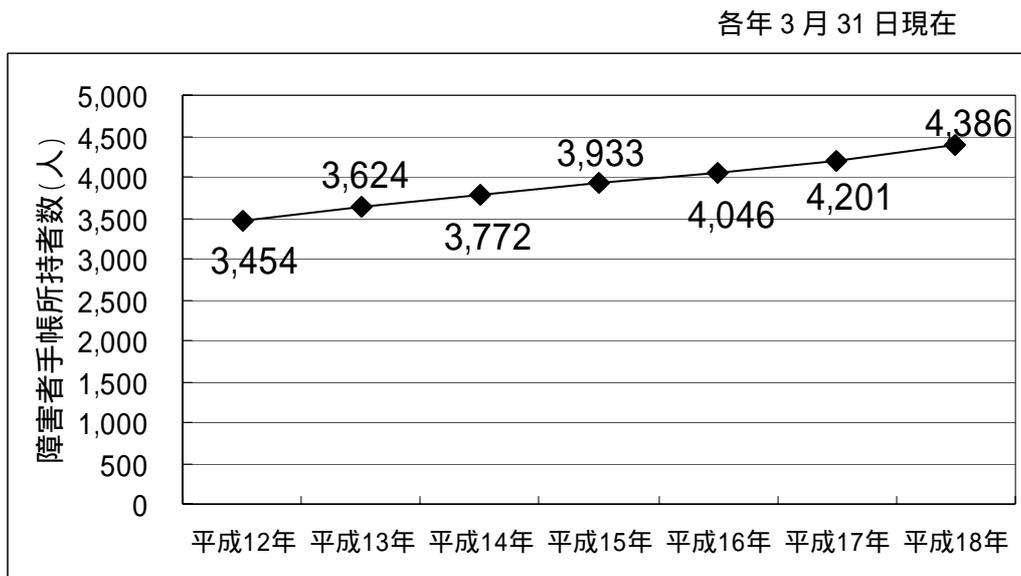
資料：富田林市高齢介護課

## 2) 身体障害者の状況

本市の平成 18 年における身体障害者手帳所持者数は 4,386 人で、総人口 123,971 人に占める割合は 3.5%となっています。

その推移をみると、平成 12 年～平成 18 年まで毎年増加しており、平成 18 年の所持者数は、平成 12 年の約 1.3 倍に増加しています。

平成 18 年の障害の内訳は、肢体不自由が最も多く約 6 割、次いで内部障害が約 2 割、聴覚・平衡機能障害が約 1 割、視覚障害が約 1 割の比率になっています。



資料：富田林市障害福祉課

図表 3-1-8 障害者手帳所持者数とその推移

図表 3-1-9 障害者手帳所持者数とその推移

(各年3月31日現在) 単位：人

	平成12年	平成13年	平成14年	平成15年	平成16年	平成17年	平成18年
総人口	126,084	126,311	126,400	126,337	125,674	124,902	123,971
視覚障害	335 (9.7)	344 (9.5)	341 (9.0)	349 (8.9)	350 (8.7)	351 (8.4)	339 (7.7)
聴覚・平衡機能 障害	282 (8.2)	302 (8.3)	310 (8.2)	327 (8.3)	345 (8.5)	354 (8.4)	385 (8.8)
音声・言語・ そしゃく機能障害	53 (1.5)	57 (1.6)	59 (1.6)	67 (1.7)	70 (1.7)	76 (1.8)	76 (1.7)
肢体不自由	2,069 (59.9)	2,169 (59.8)	2,267 (60.1)	2,346 (59.6)	2,402 (59.4)	2,509 (59.7)	2,653 (60.5)
内部障害	715 (20.7)	752 (20.8)	795 (21.1)	844 (21.5)	879 (21.7)	911 (21.7)	933 (21.3)
身体障害者合計	3,454 (100.0)	3,624 (100.0)	3,772 (100.0)	3,933 (100.0)	4,046 (100.0)	4,201 (100.0)	4,386 (100.0)
対総人口比率	2.7%	2.9%	3.0%	3.1%	3.2%	3.4%	3.5%

注) 2 段目は身体障害者合計に占める割合 (%)

資料：富田林市障害福祉課

また、等級別の割合を見ると、1級と4級がそれぞれ4分の1程度となっており、内部障害では1級の割合が半数以上を占めています。

図表 3-1-10 等級別障害者手帳所持者数

(平成18年3月31日現在) 単位：人

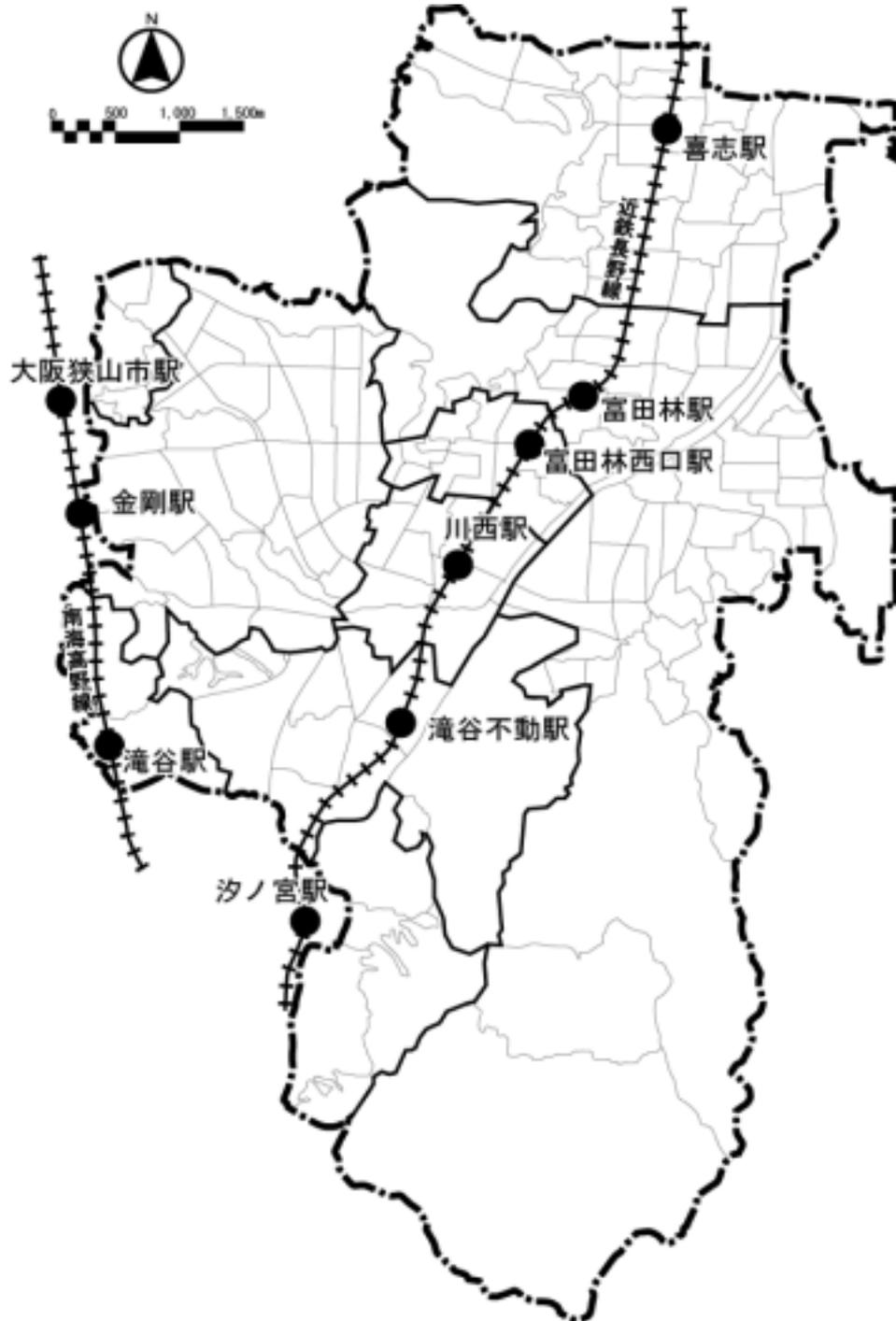
等級	1	2	3	4	5	6	合計
視覚障害	119	93	18	25	23	61	339
聴覚・平衡機能 障害	34	105	49	69	1	127	385
音声・言語・ そしゃく機能障害	0	5	30	41	0	0	76
肢体不自由	497	567	510	658	299	122	2653
内部障害	518	7	156	252	0	0	933
合計	1168	777	763	1045	323	310	4386

資料：富田林市障害福祉課

#### (4) 交通体系の状況

##### 1) 鉄道交通の状況

市内には、近鉄長野線（喜志、富田林、富田林西口、川西、滝谷不動駅）、南海高野線（滝谷駅）が通っており、近鉄長野線は主に石川沿いの従来からの市街地エリアを、南海高野線は主に金剛・金剛東の計画的に開発された住宅地エリアから、それぞれ大阪都心部方面、河内長野方面を繋いでいます。



図表 3-1-11 鉄道網と駅勢圏

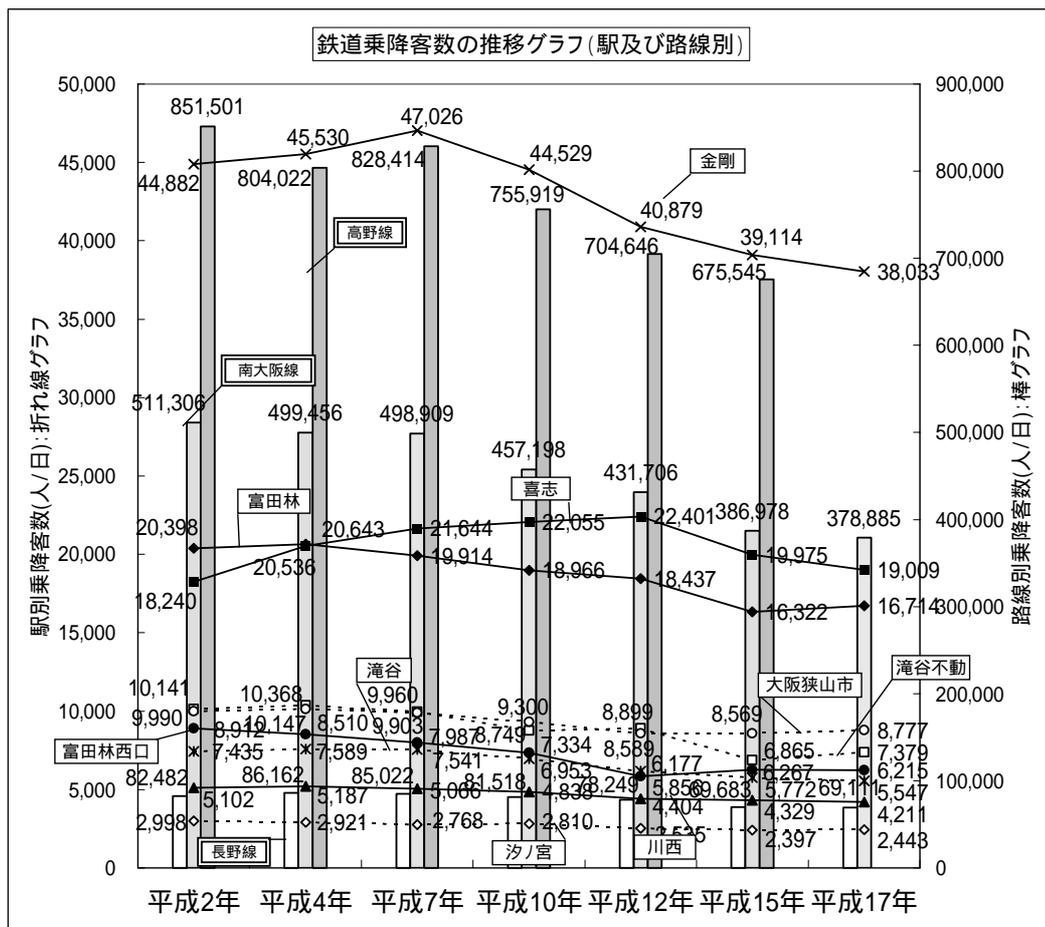
市内の鉄道駅は、近鉄長野線 5 駅と南海高野線 1 駅の 6 駅が立地し、また隣接する大阪狭山市域に南海大阪狭山市駅と金剛駅、河内長野市域に近鉄汐ノ宮駅の 3 駅があり、何れも富田林市域を駅勢力圏に含んでいます。

最新の乗降人員（近鉄：平成 17 年、南海：平成 17 年）をみると、南海金剛駅が 38,033 人/日と最も多く、次いで、近鉄喜志駅 19,009 人/日、近鉄富田林駅 16,714 人/日が多くなっています。

その他の駅は概ね 1 万人/日弱から 2 千人/日強程度の乗降人員となっています。

過去 15 年間は、近鉄喜志駅が増加傾向を示してきましたが、平成 15 年以降減少に転じています。他の駅は、ほぼ全ての駅で乗降人員が減少しており、増加傾向にあった南海金剛駅も平成 8 年をピークとして減少傾向を示しています。

バリアフリー新法における特定旅客施設（1 日当たりの乗降客数が 5,000 人以上）となる駅は、近鉄（喜志駅、富田林駅、富田林西口駅、滝谷不動駅）、南海（大阪狭山市駅、金剛駅、滝谷駅）となります。



資料：平成 15 年までは大阪府統計年鑑  
平成 17 年は事業者を確認

図表 3-1-12 鉄道乗降客数の推移

図表 3-1-13 鉄道乗降客数の推移

								(人/日)
	線名、駅名	平成2年	平成4年	平成7年	平成10年	平成12年	平成15年	平成17年
近畿 日本 鉄道	南大阪線	511,306 (100)	499,456 (98)	498,909 (98)	457,198 (89)	431,706 (84)	386,978 (76)	378,885 (74)
	長野線	82,482 (100)	86,162 (104)	85,022 (103)	81,518 (99)	78,249 (95)	69,683 (84)	69,111 (84)
	喜志駅	18,240 (100)	20,536 (113)	21,644 (119)	22,055 (121)	22,401 (123)	19,975 (110)	19,009 (104)
	富田林駅	20,398 (100)	20,643 (101)	19,914 (98)	18,966 (93)	18,437 (90)	16,322 (80)	16,714 (82)
	富田林西口駅	8,912 (100)	8,510 (95)	7,987 (90)	7,334 (82)	5,856 (66)	6,267 (70)	6,215 (70)
	川西駅	5,102 (100)	5,187 (102)	5,066 (99)	4,838 (95)	4,404 (86)	4,329 (85)	4,211 (83)
	滝谷不動駅	10,141 (100)	10,368 (102)	9,960 (98)	8,749 (86)	8,899 (88)	6,865 (68)	7,379 (73)
	汐ノ宮駅	2,998 (100)	2,921 (97)	2,768 (92)	2,810 (94)	2,535 (85)	2,397 (80)	2,443 (81)
南海 電気 鉄道	高野線	851,501 (100)	804,022 (94)	828,414 (97)	755,919 (89)	704,646 (83)	675,545 (79)	- -
	大阪狭山市駅	9,990 (100)	10,147 (102)	9,903 (99)	9,300 (93)	8,589 (86)	8,569 (86)	8,777 (88)
	金剛駅	44,882 (100)	45,530 (101)	47,026 (105)	44,529 (99)	40,879 (91)	39,114 (87)	38,033 (85)
	滝谷駅	7,435 (100)	7,589 (102)	7,541 (101)	6,953 (94)	6,177 (83)	5,772 (78)	5,547 (75)

南海電気鉄道は各年中の1日平均  
近畿日本鉄道は交通量調査による  
( )内は平成2年を100とした指数

資料：平成15年までは大阪府統計年鑑  
平成17年は事業者を確認

## 2) バスルートの状況

市内には近鉄バス、金剛バス、南海バス、市営のレインボーバスが運行しています。

近鉄バスは、近鉄喜志駅・富田林駅をターミナルとして、梅の里団地、金剛東団地方面を結ぶ主に市域の北部で路線があります。

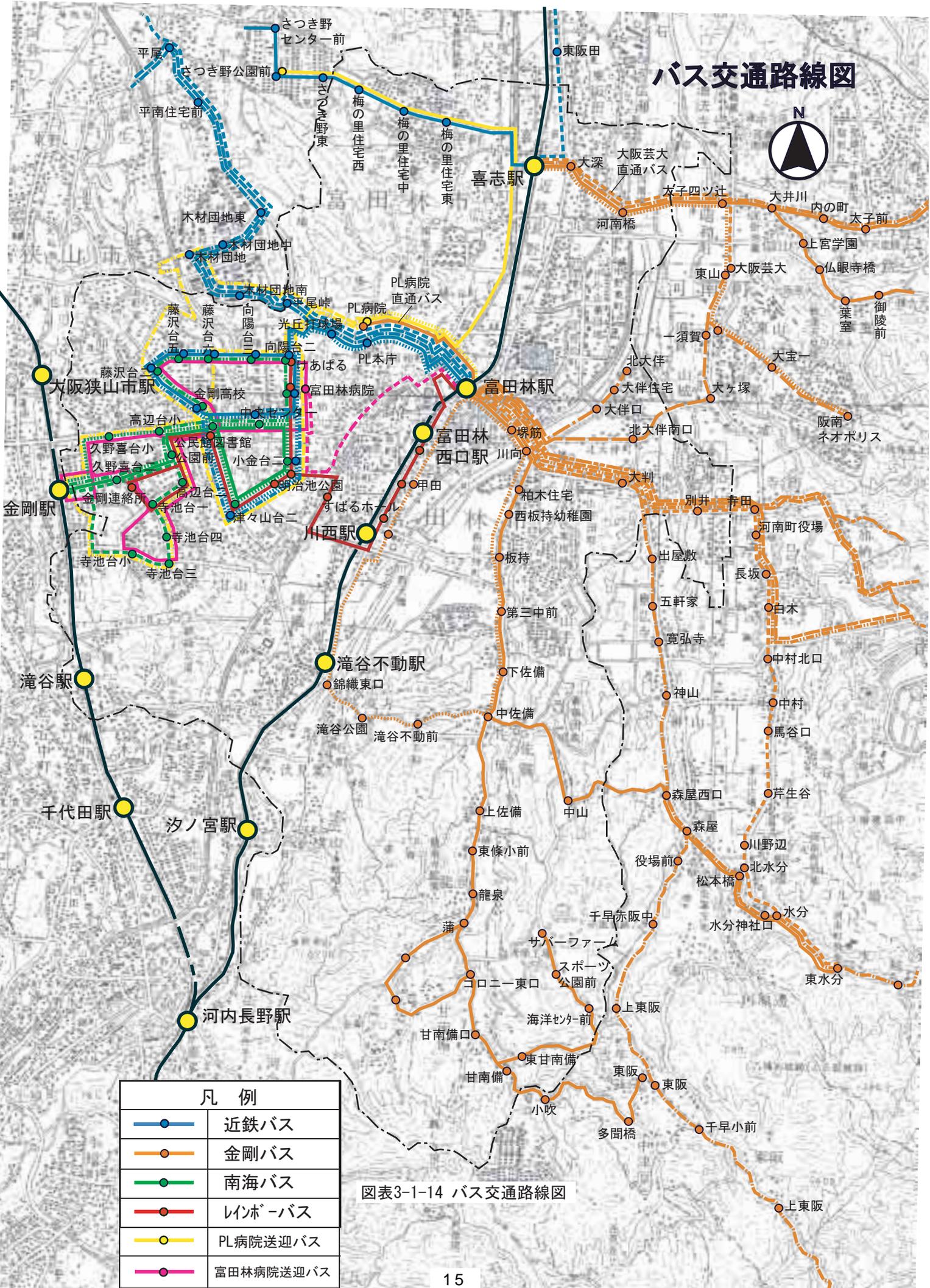
金剛バスは、近鉄喜志駅・富田林駅をターミナルとして石川沿いの従来からの市街地や南部地域を結んでいます。

南海バスは、南海金剛駅をターミナルとして金剛・金剛東の団地内を回る路線があります。

これらを補完するように、レインボーバスは分断しがちな市役所など市の中心部と金剛・金剛東団地を結び、市民の足として利用されています。なお、レインボーバスは、平成17年10月1日から東・北・南まわり路線を廃止し、西まわり路線のみ運行しています。

また、富田林病院及びPL病院の無料送迎バスが富田林駅から金剛・金剛東団地方面を運行しており、梅の里団地方面へは、PL病院送迎バスのみ運行しています。

# バス交通路線図



凡 例	
	近鉄バス
	金剛バス
	南海バス
	レインボーバス
	PL病院送迎バス
	富田林病院送迎バス

図表3-1-14 バス交通路線図

### 3) バス乗降客数の推移

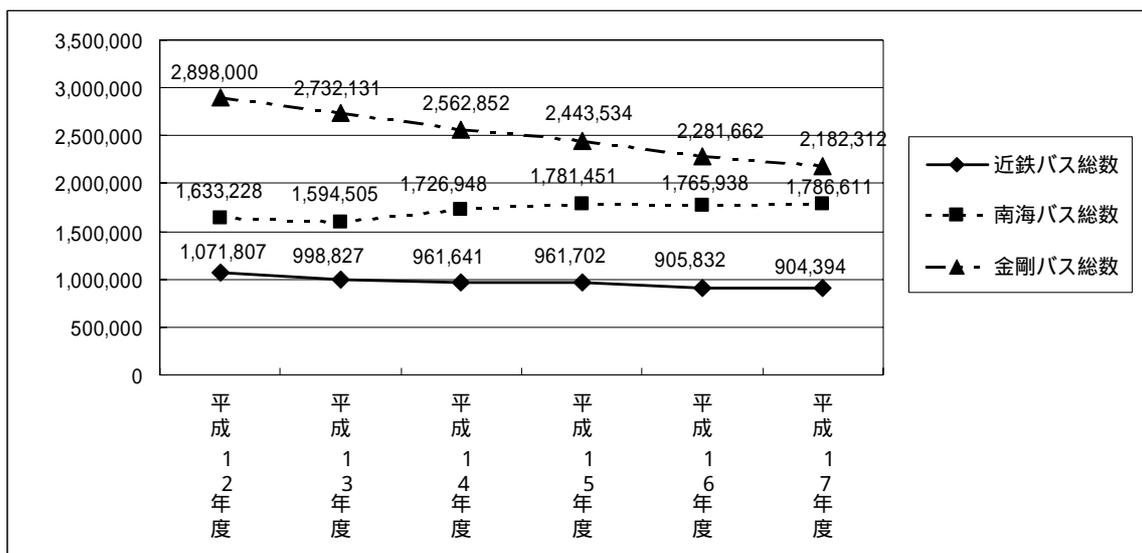
平成12年度から平成17年度にかけての6年間のバス乗降客数の推移は、南海バス路線で増加し、近鉄バス・金剛バス路線で減少しています。

増減の傾向は、新たに市街地となった住宅地を含む路線で増加し、旧市街地路線での減少となっています。

図表 3-1-15 バス乗降客数の推移

路線名		平成12年度	平成13年度	平成14年度	平成15年度	平成16年度	平成17年度	
近鉄バス	総数	1,071,807 (100)	998,827 (93)	961,641 (90)	961,702 (90)	905,832 (85)	904,394 (84)	
	富田林線	梅の里系統	250,189 (100)	264,234 (106)	255,140 (102)	321,424 (128)	312,785 (125)	314,918 (126)
		梅の里以外	65,612 (100)	50,173 (76)	67,867 (103)	51,601 (79)	30,818 (47)	23,455 (36)
	北野田線	141,784 (100)	132,836 (94)	131,835 (93)	125,376 (88)	117,353 (83)	111,570 (79)	
	金剛東団地線	614,222 (100)	551,584 (90)	506,799 (83)	463,301 (75)	444,876 (72)	454,451 (74)	
南海バス	総数	1,633,228 (100)	1,594,505 (98)	1,726,948 (106)	1,781,451 (109)	1,765,938 (108)	1,786,611 (109)	
	金剛団地線	寺池台回り	375,099 (100)	372,084 (99)	394,526 (105)	400,745 (107)	392,245 (105)	389,223 (104)
	金剛東団地線	向陽藤沢回り	859,540 (100)	826,266 (96)	873,228 (102)	916,123 (107)	915,620 (107)	927,777 (108)
		津々小金台回り	398,589 (100)	396,155 (99)	459,194 (115)	464,583 (117)	458,073 (115)	469,611 (118)
金剛バス	総数	2,898,000 (100)	2,732,131 (94)	2,562,852 (88)	2,443,534 (84)	2,281,662 (79)	2,182,312 (75)	

( )内は平成12年度を100とした指数 資料：平成12年度はセンサス富田林 平成13年度版  
平成13年度以降は各バス会社への聞きとりによる



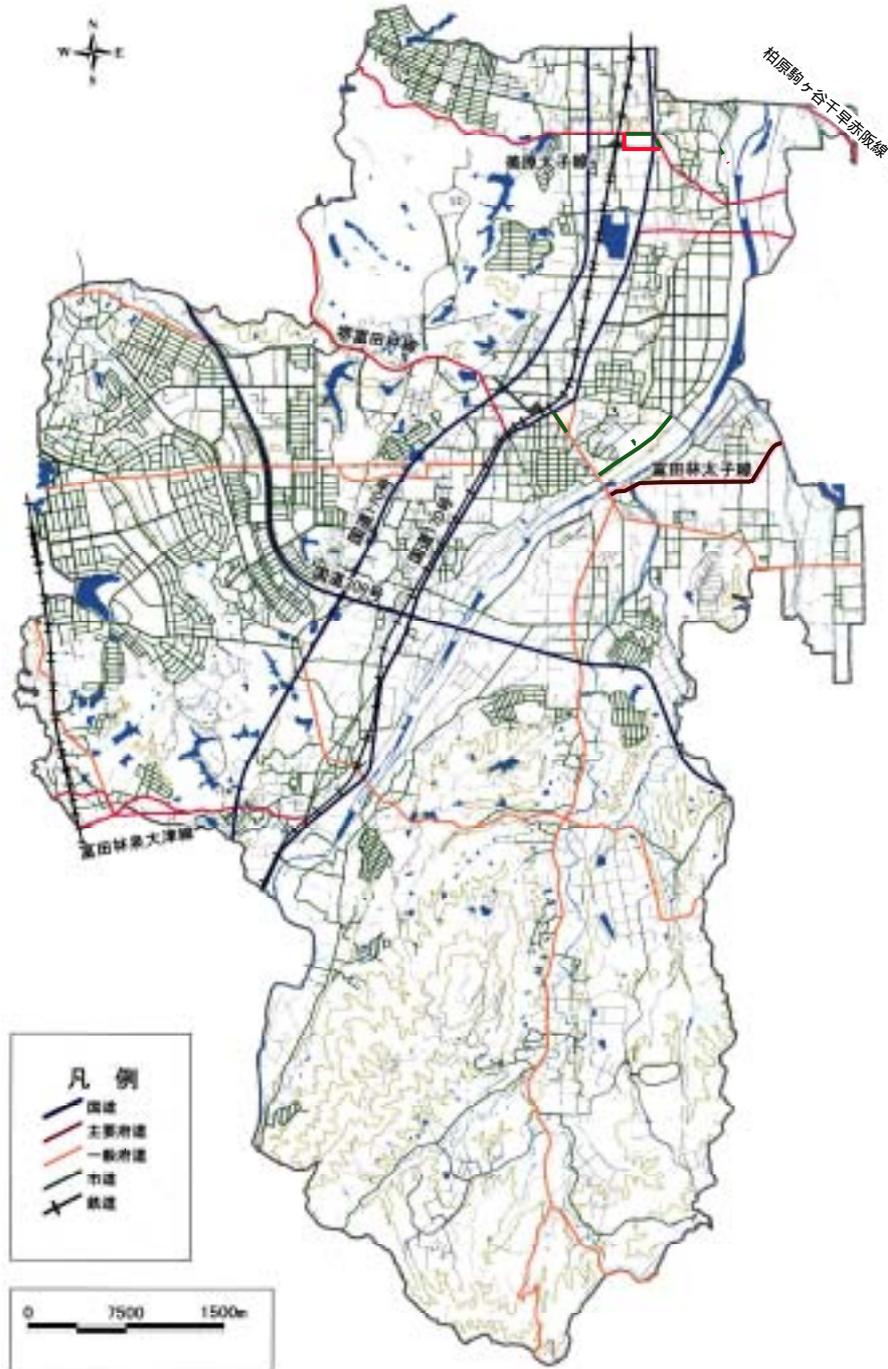
資料：平成12年度はセンサス富田林 平成13年度版  
平成13年度以降は各バス会社への聞きとりによる

図表 3-1-16 路線バス乗降客数の推移

#### 4) 道路交通の状況

道路交通面では、国道 170 号が新道、旧道ともに、ほぼ石川に沿って南北に縦断しています。また、国道 309 号が北西から東側に縦貫し、市域中央部で国道 170 号とクロスする道路交通の要衝を形成しています。

この 2 つの国道が市内道路交通網の骨格となり、その他主要地方道、一般府道が市内各地域と周辺市町村を結んでいます。



図表 3-1-17 主要道路網図

5) 都市計画道路の整備状況

- ・本市の都市計画道路は31路線あり、計画路線の総延長は63,770m、整備済延長は35,550m(概成済含む)、整備率は56%となっています。
- ・整備は丘陵部の計画的に整備された地区で進んでおり、近鉄沿線の従来からの市街地では未整備の路線が多くなっています。
- ・駅前広場は、近鉄駅が富田林(北)(南)、富田林西口(南)、喜志(東)(西)、南海駅が金剛(東)、大阪狭山市(東)で計画されており、整備率は69.3%となっています。

図表 3-1-18 都市計画道路の整備状況(概成済含む)

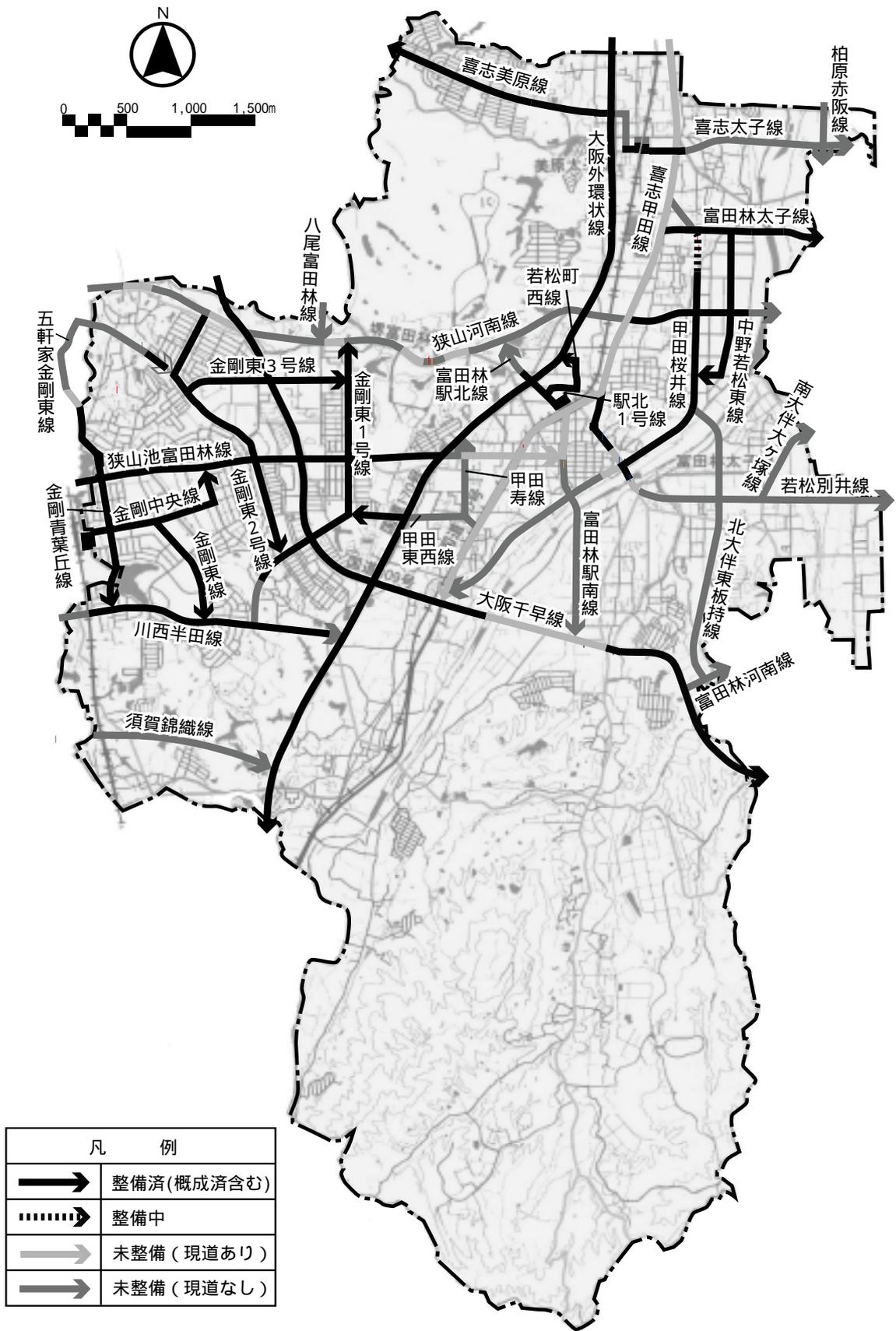
路線番号	路線名	平成17年1月現在					
		構造 車線 の数	幅員 (m)	区域 延長 (m)	整備 延長 (m)	進捗率 (%)	
1	3・3・214-1	狭山河南線	4	25	5,420	960	18
2	3・3・214-2	富田林駅北線	4	25	580	360	62
3	3・3・214-3	柏原赤阪線	4	25	350	0	0
4	3・3・214-4	八尾富田林線	4	25	230	0	0
5	3・4・214-5	大阪外環状線	4	20	6,830	6,830	100
6	3・4・214-6	大阪千早線	4	20	6,080	5,040	83
7	3・4・214-7	狭山池富田林線	2	18	3,740	2,820	75
8	3・4・214-8	富田林駅南線	2	18	1,790	0	0
9	3・4・214-9	甲田桜井線	2	18	4,140	1,770	43
10	3・4・214-10	喜志太子線	2	18	1,500	260	17
11	3・4・214-11	若松別井線	2	18	2,750	650	24
12	3・4・214-12	金剛東1号線	2	18	2,560	2,080	81
13	3・4・214-13	金剛東2号線	2	18	2,220	2,220	100
14	3・4・214-14	金剛東3号線	2	18	1,210	1,210	100
15	3・4・214-15	金剛東線	2	18	900	900	100
16	3・4・214-16	喜志甲田線	2	16	4,900	0	0
17	3・4・214-17	喜志美原線	2	16	2,230	1,830	82
18	3・4・214-18	富田林太子線	2	16	1,190	1,190	100
19	3・4・214-19	富田林河南線	2	16	290	0	0
20	3・4・214-20	金剛中央線	2	16	1,320	1,320	100
21	3・4・214-21	須賀錦織線	2	16	1,610	0	0
22	3・4・214-22	川西半田線	2	16	2,230	1,920	86
23	3・4・214-23	甲田東西線	2	16	1,020	450	44
24	3・4・214-24	北大伴東板持線	2	16	2,180	0	0
25	3・4・214-25	五軒家金剛東線	2	16	1,590	280	18
26	3・4・214-26	金剛青葉丘線	2	16	1,690	1,490	88
27	3・5・214-27	中野若松東線	2	13	1,320	1,320	100
28	7・5・214-1	若松町西線	2	12	590	590	100
29	7・5・214-2	甲田寿線	2	14	650	0	0
30	7・6・214-3	南大伴大ヶ塚線	-	8	600	0	0
31	8・7・214-1	駅北1号線	-	6	60	60	100
合計					63,770	35,550	56

資料: 富田林市まちづくり推進課

図表 3-1-19 駅前広場の整備状況

駅前交通 広場名	平成17年1月末現在		
	計画面積 (㎡)	整備済面積 (㎡)	整備率 (%)
富田林(北)	5,600	5,600	100.0
富田林(南)	2,700	800	29.6
富田林西口(南)	2,100	0	0.0
喜志(東)	4,000	2,298	57.5
喜志(西)	2,700	1,400	51.8
金剛(東)	10,400	10,400	100.0
大阪狭山市(東)	2,100	0	0.0
合計	29,600	20,498	69.3

資料: 富田林市まちづくり推進課



図表 3-1-20 都市計画道路の整備状況図

6) 道路交通量

主要道路の交通量をみると、大阪外環状線(国道170号新道)、国道170号(旧道)、国道309号、堺富田林線、美原太子線、森屋狭山線で、12時間交通量が1万台を超えています。

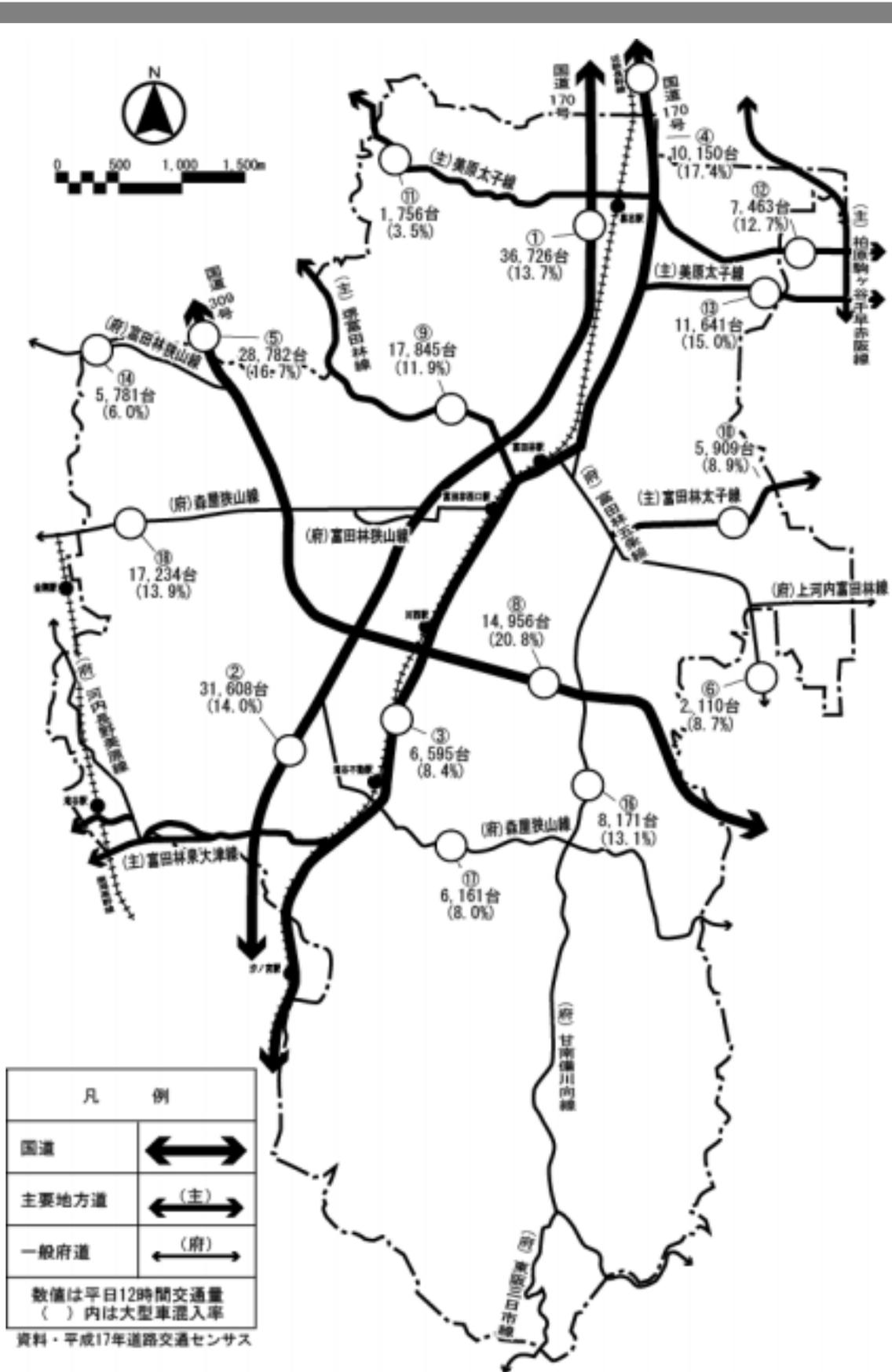
また、平成6年から平成17年までの交通量の推移をみると、微増、微減の路線が多い中で、富田林太子線、美原太子線は約3割、森屋狭山線は約5割の目立った増加を示しています。

図表 3-1-21 主要道路の交通量の推移

路線名	車線数	観測地点	平成6年	平成9年	平成11年	平成17年	大型車混入率 (%)
			(台)	(台)	(台)	(台)	
大阪外環状線	4	旭ヶ丘町	36,753 (100)	36,001 (98)	37,122 (101)	36,726 (100)	13.7
	4	錦織	29,909 (100)	33,589 (112)	30,659 (103)	31,608 (106)	14.0
国道170号	2	錦織	7,839 (100)	7,441 (95)	7,231 (92)	6,595 (84)	8.4
	2	羽曳野古市	11,486 (100)	11,447 (100)	10,245 (89)	10,150 (88)	17.4
国道309号	4	美原町菅生	31,168 (100)	29,584 (95)	28,636 (92)	28,782 (92)	16.7
国道309号	2	河南町寛弘寺	2,972 (100)	3,228 (109)	3,044 (102)	2,110 (71)	8.7
	4	小金台3丁目	27,415 (100)	-	-	-	-
	2	西板持	12,907 (100)	11,075 (86)	9,450 (73)	14,956 (116)	20.8
堺富田林線	2	新堂	15,928 (100)	16,520 (104)	17,091 (107)	17,845 (112)	11.9
富田林太子線	2	北大伴町1丁目	4,494 (100)	4,488 (100)	5,724 (127)	5,909 (131)	8.9
美原太子線	2	喜志	1,978 (100)	2,522 (128)	1,709 (86)	1,756 (89)	3.5
	2	太子町太子	6,514 (100)	7,746 (119)	7,554 (116)	7,463 (115)	12.7
	2	西条町1丁目	9,262 (100)	11,417 (123)	12,444 (134)	11,641 (126)	15.0
富田林狭山線	2	五軒家	5,160 (100)	5,514 (107)	5,679 (110)	5,781 (112)	6.0
甘南備川向線	2	龍泉	4,918 (100)	-	-	-	-
	2	佐備	9,021 (100)	9,840 (109)	9,785 (108)	8,171 (91)	13.1
森屋狭山線	2	彼方	4,153 (100)	5,356 (129)	6,729 (162)	6,161 (148)	8.0
	2	高辺台1丁目	19,319 (100)	19,136 (99)	17,542 (91)	17,234 (89)	13.9

資料：道路交通センサス

( )内は平成6年を100とした指数



図表 3-1-22 主要道路交通量

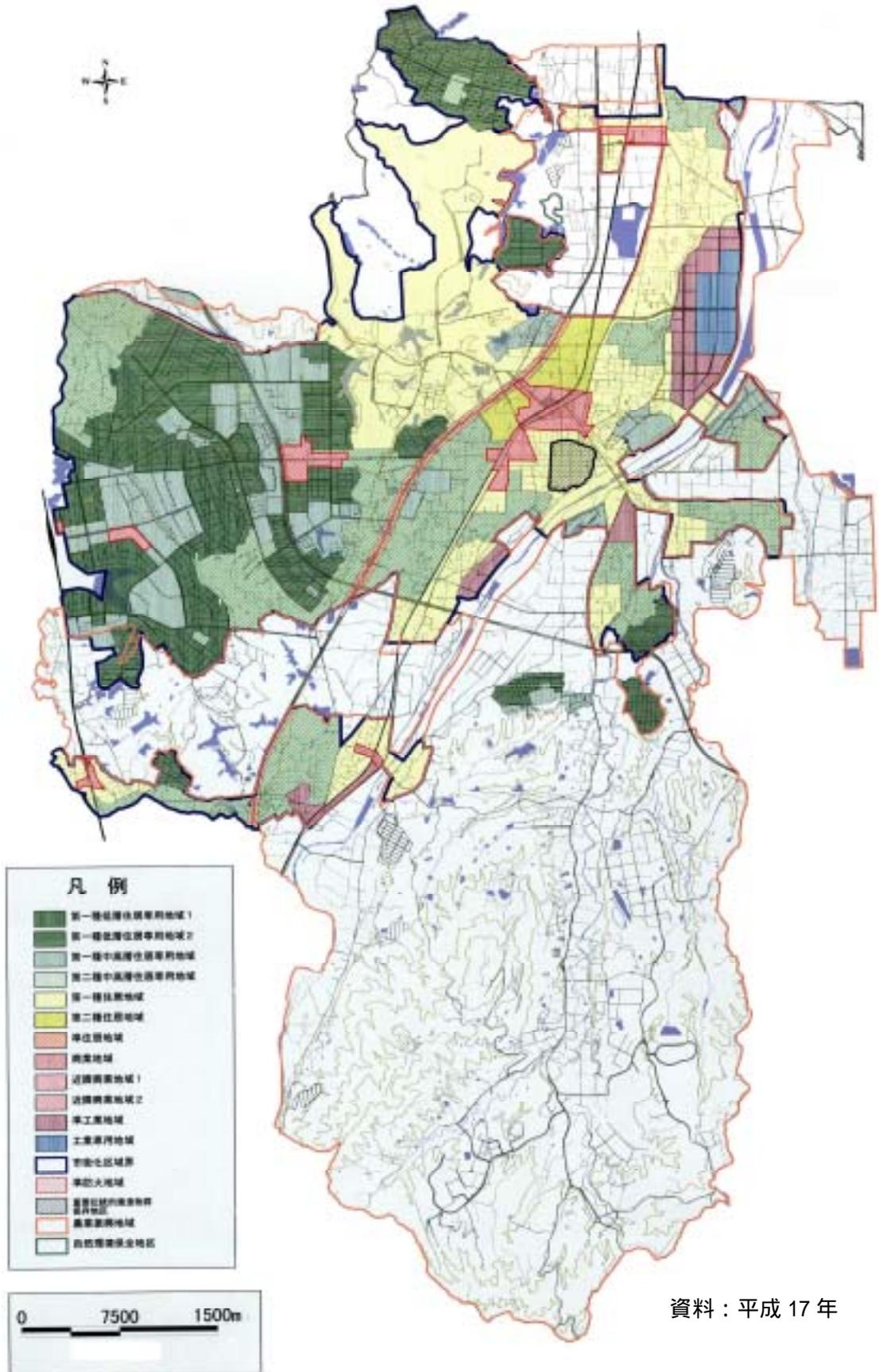
## (5) 市街地の状況

### 1) 土地利用の状況

本市域約 3,966ha のうち、約 40%にあたる 1,579ha（平成 18 年 3 月 17 日現在）が市街化区域で、その 90%以上を住居系の用途地域が占めています。石川の左岸地域には市街地の 8 割が分布し、同右岸地域には市街地の 2 割と農地、山林が分布しています。

石川左岸の大阪外環状線以西は、羽曳野丘陵の台地が広がり金剛、金剛東をはじめとする計画的開発地、錦織公園や P L 教団・ゴルフ場等の緑地として利用されています。大阪外環状線以东から石川にかけての平地は、寺内町をはじめ旧市街地が形成され、商業、業務、行政、文化、教育などの施設が立地し、本市人口の約 3 割が居住しています。自然発生的に形成された市街地が多く、歴史的なまちなみを持つ一方、細街路等が多く、住環境や防災面での課題を持っています。

石川右岸の農地や山間地は、優良農地が多く、観光農園やレクリエーション施設用地としての利用も進められており、開発時には自然環境との調和が必要です。



資料：平成 17 年

図表 3-1-23 主な法の土地利用規制現況図

## 2) 公共公益施設の立地状況

各駅を中心として、半径約 500m の徒歩圏域付近における主な公共公益施設の立地状況を整理すると、下記のように、近鉄富田林西口駅と近鉄富田林駅の周辺に、市役所、富田林税務署、南河内府民センター、富田林保健所、中央図書館・中央公民館、富田林郵便局など、住民が日常的に利用する様々な公共公益施設が集積しています。

近鉄喜志駅：市民会館、中央公民館喜志分館、中央図書館喜志分室

近鉄富田林駅：南河内府民センター、富田林税務署、中央図書館・中央公民館、児童館、人権文化センター、新堂診療所、公会堂、福祉青少年センター、寺内町センター、旧杉山家住宅、じないまち交流館

近鉄富田林西口駅：市役所、大阪法務局富田林支局、富田林簡易裁判所、消防署、富田林郵便局、富田林警察署、南河内府民センター、富田林保健所、中央図書館・中央公民館、公会堂、福祉青少年センター、寺内町センター、旧杉山家住宅、じないまち交流館

近鉄川西駅：総合福祉会館、すばるホール、川西小学校教育歴史資料室、甲田浄水場、シルバー人材センター

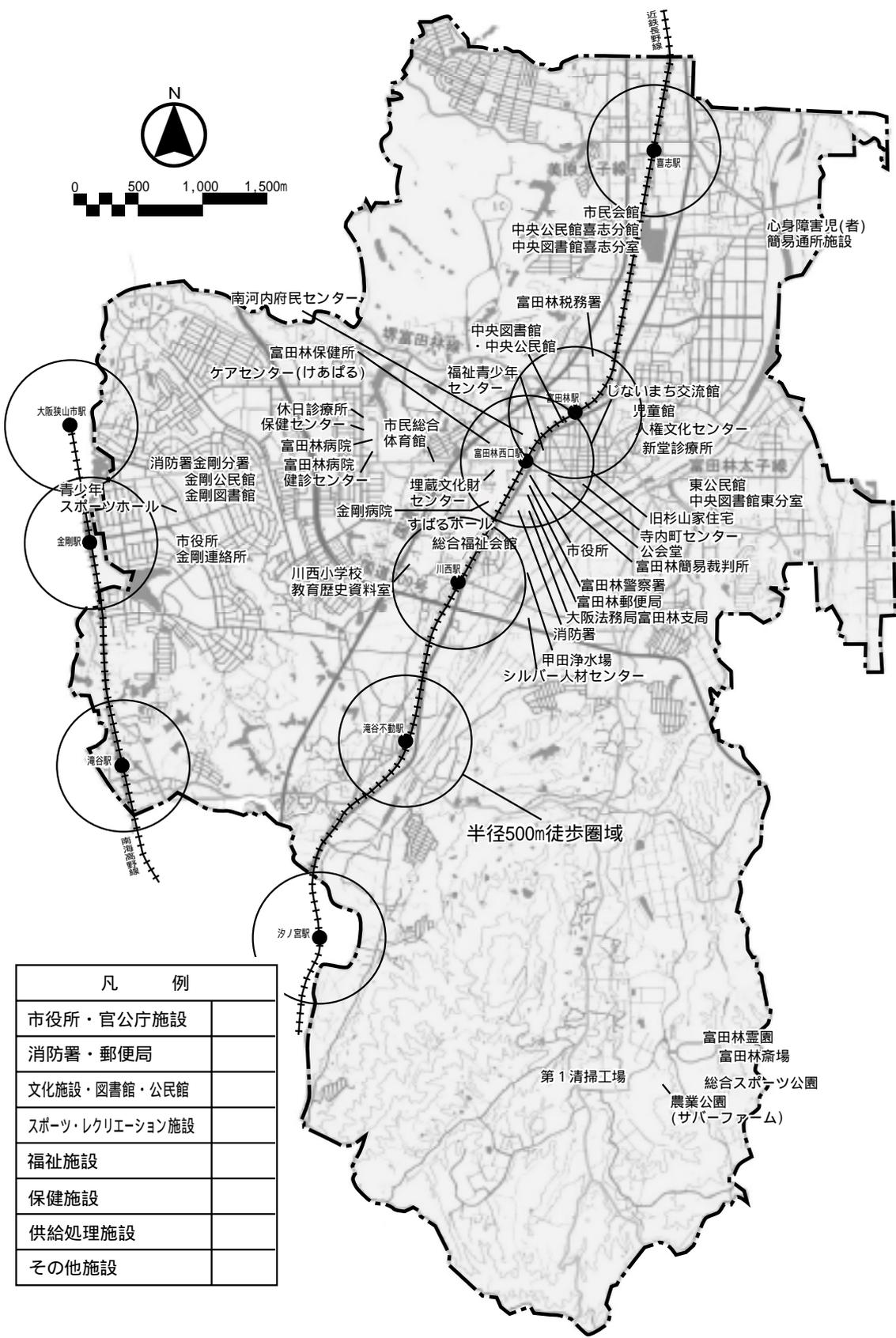
近鉄滝谷不動駅：特になし

近鉄汐ノ宮駅：特になし

南海滝谷駅：特になし

南海金剛駅：市役所金剛連絡所、青少年スポーツホール

南海大阪狭山市駅：特になし



図表 3-1-24 公共公益施設位置図

### 3 2 . 基本構想の位置づけ

平成 18 年 12 月 20 日にバリアフリー新法が施行されました。本基本構想は、バリアフリー新法及び新法に基づき定められた「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき策定しています。

また、本基本構想は、市総合計画のまちづくりの理念である「みんなでつくろう、育もう、魅力あるまち富田林」に則し、市都市計画マスタープランの基本理念である「安全・安心・快適に暮らせるまち」をはじめ、市福祉のまちづくり重点地区整備計画、市高齢者保健福祉計画、市障害者新長期計画等との調和を図りながら策定しています。

### 3 3 . まちづくりに関わる計画

#### (1) 第 4 次富田林市総合計画 平成 18 年策定

<p>まちづくりの 理念</p>	<p>( 1 ) みんなでつくろう、育もう、魅力あるまち 富田林市 ( 2 ) 暮らしやすさを実感 ( 3 ) 互いに連携し支えあう地域 ( 4 ) 身近な資源への愛着と活用 ( 5 ) 全地球的な視点と積極的な行動</p>
<p>将来像</p>	<p>南河内の中心として独自のまちづくりを進めてきた歴史・伝統を受け継ぎ、金剛・葛城山系に連なるみどり豊富な景観と、清き石川に生まれた心豊かな人々が、互いに支えあいながら、いきいきと暮らし続けるまち・富田林</p>
<p>まちづくりの 大綱と施策の 大綱の抜粋</p>	<p>( 4 ) いつまでも健やかで生きがいを持って暮らせるまちをめざす ・みんなを支えあう福祉のコミュニティづくり ノーマライゼーションの基本理念に基づき、生活者である高齢者や障害者(児)が、住みなれた地域・家庭において自立した生活を送れるよう、高齢者や障害者福祉を充実するとともに、地域に密着したサービス提供や地域での支えあいや助け合いを充実していく地域福祉を推進します。</p> <p>( 6 ) 安全で快適に暮らせるまちをめざす ・安心して移動できるまちづくり 利便性を高める交通環境を形成することに加え、高齢化が進むなかで、すべての人が暮らしやすい都市空間を形成する観点からも、安心して移動しやすいまちづくりを進めます。</p>

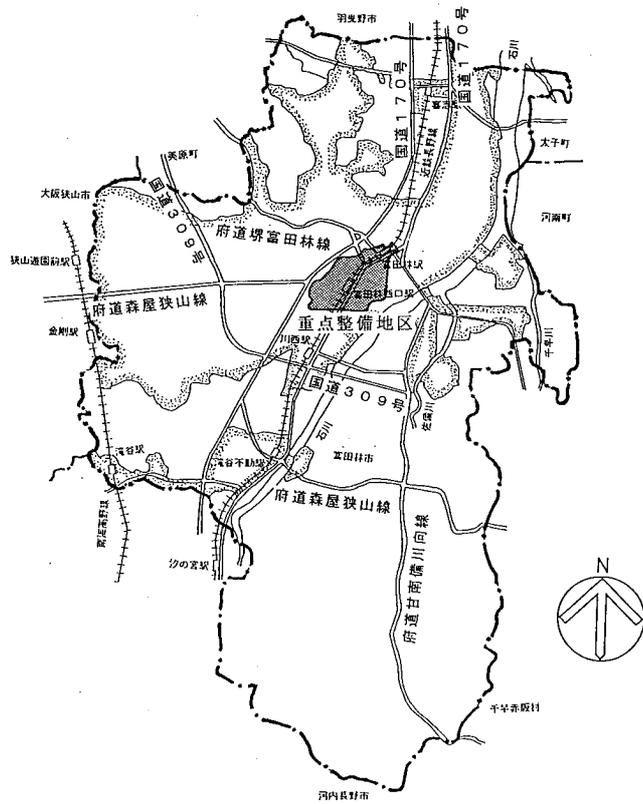
(2) 富田林市都市計画マスタープラン（案、平成19年2月現在）

<p>基本理念</p>	<p>歴史・文化・自然が調和する成熟都市 安全・安心・快適に暮らせるまち</p>
<p>全体構想</p>	<p>都市施設の整備方針 ・幹線道路などの整備、快適な生活道路空間の整備、公共交通の充実 ・公園の整備、緑地などの整備保全</p> <p>都市環境の整備方針 ・公的住宅の再整備、高齢者・障害者にやさしいバリアフリーの住まいづくり</p>
<p>地域別構想</p>	<p>北部地域 幹線道路の整備と交通ターミナル機能などの都市機能の強化、交通等バリアフリー化を進める。</p> <p>中部地域 中心市街地におけるターミナル機能を活かした都市機能の強化、シビックゾーンの形成、交通等バリアフリー化を進める。</p> <p>東部地域 幹線道路の整備と歩行者の安全確保を進めるとともに、路線バスの運行状況の改善を図る。</p> <p>中南部地域 幹線道路の渋滞緩和と、歩道整備などによる歩行者の安全確保</p> <p>東南部地域 幹線道路などの災害対策と、歩道整備などによる歩行者の安全確保</p> <p>金剛地域 現在の良好な住環境・景観を保全するとともに、公共空間のバリアフリー化の推進、防災などに配慮した公共空間づくりを進める。</p> <p>西南部地域 交通ターミナル拠点における利便性向上のため、商業集積地の形成を図るとともに、道路などの生活基盤施設を改善する。</p> <p>金剛東地域 金剛東の商業地周辺については、高齢者などに配慮したバリアフリー化に取り組む</p>

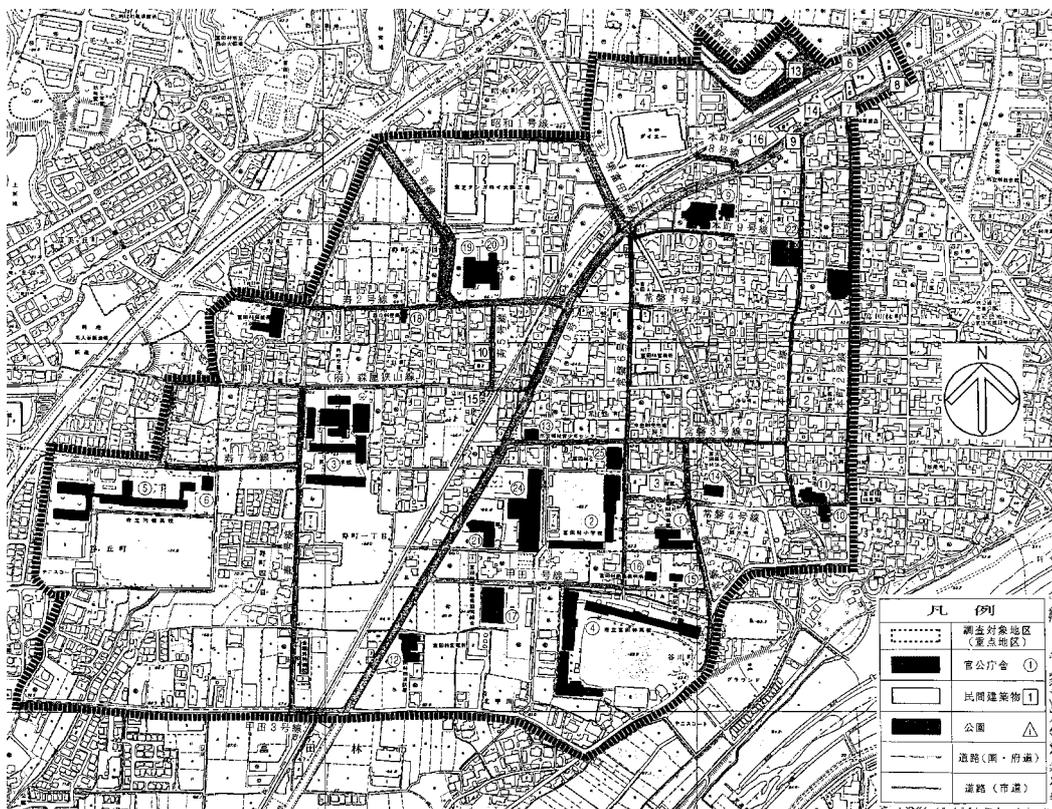
### (3) その他関連計画

#### 1) 富田林市福祉のまちづくり重点地区整備計画（平成8年3月策定）

重点整備地区の設定	市役所周辺で特定施設を多く含む約70haの区域を重点整備地区とした。	
地区整備のコンセプト	「健やかで生きがいのあるまち」を目指し 「共に生きる福祉社会の実現」	
整備基本目標	<p>(1) 自らの意志で、自由に移動でき、社会参加できるまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 障害者や高齢者の方などが、自らの意志で自由に移動でき、気軽に出かけられるまちづくりの推進が必要である。</li> <li>・ このため、公共施設はもとより民間施設においても、段差の解消、手すりやスロープの設置など、障害者や高齢者の方などの移動に支障を及ぼす障壁を取り除き社会参加しやすい施設への改善の推進を図る。</li> </ul> <p>(2) 安全で快適な地域社会づくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 障害者や高齢者の方などが、住み慣れた地域で自立し、安心して生活できる快適な地域社会を築き上げることが必要である。</li> <li>・ このため、地域住民はもとより、すべての人が相互に協力できる社会を実現するための啓発活動に取り組み、市民、事業者、行政が一体となった全市的な福祉のまちづくりを推進する。</li> </ul> <p>(3) 人権擁護のまちづくりの推進</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ 障害者や高齢者の方などが、地域社会の中で、いきいきと生きがいのある社会生活を送るためには、障害者をはじめとするすべての人の人権が尊重され、お互いを大切にする社会を築き上げる必要がある。</li> <li>・ このため、一人一人が人権の大切さを認識し、温かくやさしい心をもって共に生きるまちづくりを推進する。</li> </ul>	
整備目標年次案	官公庁施設	平成8年度から概ね5年以内
	民間施設	平成8年度から概ね10年以内
	道路	緊急度の高いもの（箇所）から順次施工
	公園	平成8年度から概ね5年以内



図表 3-3-1 福祉のまちづくり重点整備地区 位置図



2) 富田林市高齢者保健福祉計画及び第3期介護保険事業計画(平成18年3月策定)

基本理念	すこやかに いきいきと 安心して 暮らせるまち
計画策定の視点	<p>(1) 在宅支援体制の強化による在宅生活の継続支援</p> <p>高齢者が可能な限り住み慣れた地域で暮らし続けるために、各種の在宅保健福祉サービスの提供や地域福祉活動の育成、さらに新たに創設された地域支援事業や地域密着型サービスなど、地域でのケアを効果的に提供できる在宅支援体制の強化を進めます。</p> <p>また、介護予防については、要支援・要介護状態に陥る恐れがあるハイリスク高齢者を選定するとともに健康づくりや生活習慣病予防などと有機的に連携した介護予防システムの確立を目指し、地域包括支援センターの整備、新予防給付の円滑な実施を図ります。</p>
	<p>(2) 地域活動の活性化と社会参加への機会の拡充</p> <p>生き生きとした高齢期を過ごすためには、生活をしていく上での目標や生きがいを持つことが重要です。個々の目的や生きがいを達成するために、行政や地域が支援していくという自助・公助のバランスのとれた施策が必要で、生涯学習支援・就労支援をはじめ、スポーツ・レクリエーション活動や世代間交流の促進を図ります。</p> <p>また、地域との関わりを持ち続けることも重要な要素であり、核家族、高齢者世帯が増加するなかで、高齢者が閉じこもりがちになることを予防するなど、地域活動の活性化等に努めます。</p>
	<p>(3) 多様な主体の参画によるきめ細やかな施策の展開</p> <p>高齢化の進展に伴い、高齢者の地域生活支援に対するニーズは一層拡大し、サービスや支援の内容についての多様化、高度化が予想されます。</p> <p>こうした中、高齢者施策をより効果的・効率的に進めていくため、介護給付や保健福祉サービスなどのフォーマル・ケア(公的・制度的な支援サービス)だけでなく、ボランティアやNPOなど地域の多様な主体の参画によるインフォーマル・ケア(非公的・私的な支援サービス)の効果的な活用を促すなど、高齢者のニーズにあったきめ細やかな地域生活支援の展開に努めます。</p>

<p>計画策定の視点</p>	<p>(4) すべての高齢者の人権の尊重</p> <p>すべての高齢者の人権を尊重することを基本とした計画の推進を図ります。</p> <p>特に、高齢者を一律に捉えることなく、高齢者が自らの意思に基づき、自立した質の高い生活を送ることを支援し、たとえ要介護状態になったとしても、その人らしい生活を自分の意思で送ることができる施策の推進に努めます。</p> <p>また、認知症高齢者への理解、高齢者への虐待防止、身体拘束ゼロに向けた取り組みなど人権擁護のための施策を推進します。</p>
	<p>(5) 本市の実情にあった高齢者施策の展開と府との連携</p> <p>政府が進めるいわゆる三位一体の改革で、これまでの「介護予防・地域支え合い事業」を始めとする高齢者保健福祉事業の国庫補助制度が廃止され、介護保険制度の枠組みに再編されることにより、新たな事業形態で進める必要があるため、本市の主体的な取り組みが重要になります。</p> <p>そのため、これまでの施策の検証を行い、本市の様々な資源の活用を図りながら、市の実情にあった高齢者施策を推進するとともに、市の総合計画や大阪府が行っている各種関連計画との一体性の確保に努めます。</p>

3) 富田林市障害者新長期計画（平成10年3月策定）

<p>計画の 基本目標</p>	<p>(1) 障害者の主体性・自立性の確立 (2) 平等な参加機会の確立 (3) 全員参加によるノーマライゼーションの実現</p>
<p>計画期間</p>	<p>平成10年度を初年度とし、平成19年度を目標年次とする</p>
<p>富田林市障害者新長期計画にみるバリアフリー推進施策の抜粋</p>	<p>分野別計画</p> <p>(2)生活環境の整備</p> <p>【行動計画】</p> <p>人にやさしい街づくりの推進</p> <p>a. 公共的建築物等の改善・整備</p> <p>安全で人にやさしい生活空間を拡大していくため、公共的建築物や公園などの施設について、法令等に基づき、障害者等に配慮しながら、改善・整備を進めます。</p> <p>b. 道路における安全確保対策の推進</p> <p>歩行者が安全に通行するため、歩道の段差解消及び歩車道の分離を進めるとともに、視覚障害者用の信号機や点字ブロックの設置など、障害者等が安心して外出できる道路空間の改善・整備を進めます。</p> <p>利用しやすい交通・移動手段の充実</p> <p>a. 移動手段の整備</p> <p>リフト付き障害者(児)用バス、リフト付き福祉タクシーの充実を図るとともに、低床バスの導入を検討するなど、障害者にも利用しやすい交通・移動手段の整備・充実を図ります。</p> <p>住宅施策の充実</p> <p>a. 障害者等にやさしい住まいの整備・充実</p> <p>住まいは全ての人の生活の基盤であり、障害者が安心して快適に生活を送るために、住まいの質的・量的確保は非常に重要であることから、住宅相談や重度身体障害者住宅改造費助成事業の充実、公営住宅のバリアフリー化の検討など、障害者等にやさしい住まいの整備・充実を図ります。</p>

4) 富田林市商業振興ビジョン(平成15年2月策定)

<p>商業振興の 基本目標</p>	<p>(基本目標1) 市民の日常生活をサポートする商業の育成 (基本目標2) 何度も訪れたいくなるまちの魅力を育てる (基本目標3) 住む魅力にあふれるまちづくりを進める</p>
	<p>基本目標3 住む魅力にあふれるまちづくりを進める</p> <p>・“安心して買い物ができる環境づくり”では、商店街の歩道の整備等、消費者が安心して買い物ができる環境づくりに取り組む。また、“生活利便性の向上”については、コミュニティビジネスなどの手法も視野に入れ、小さな子どもがいる世帯や高齢者をはじめ、様々な市民が地域で最寄品を中心に買い物ができるサービスなどの充実を目指すとともに、地域のたまり場づくりや市民の交流活性化に取り組む。</p>
<p>富田林市商業 振興ビジョン にみるバリア フリー推進施 策の抜粋</p>	<p>第4章 富田林市商業振興の重点戦略</p> <p>1. ビジョンの方向性</p> <p>1) 基本的方針</p> <p>消費者・事業者への情報発信体制の充実</p> <p>・小さな子ども連れの保護者や高齢者などが利用しやすいトイレやエレベーターの場所を表示した商業施設・商店情報マップ、地域ごとの商店紹介情報など、市内の商業施設やサービスについて、きめ細やかな情報提供のできる体制づくりを進める。〈主な取り組み：バリアフリーマップなど〉</p> <p>良好な商業環境・住環境づくり</p> <p>・歩道の整備が出来ていない商店街が多いことから、今後、消費者の安全性の確保のため、行政と連携して、都市基盤整備を進める必要がある。</p>

5)富田林市障害者等実態調査(平成8年11月実施)

富田林市内の身体障害者2,810人にアンケートを配布し、有効回収数は、1,927人、有効回収率は68.6%であった。

【仕事・学校以外の外出について】

外出回数

「ほとんど毎日」外出している人が全体の23.9%と、約4分の1を占めていた。「週2～3回程度」が20.3%、「週1回程度」が11.7%であり、週1回以上外出している人が55.9%と過半数であった。

一方、「ほとんど外出しない」の7.1%と「外出できない」の3.2%を加えると、1割以上の人ほとんど外出していない状況であることがわかった。

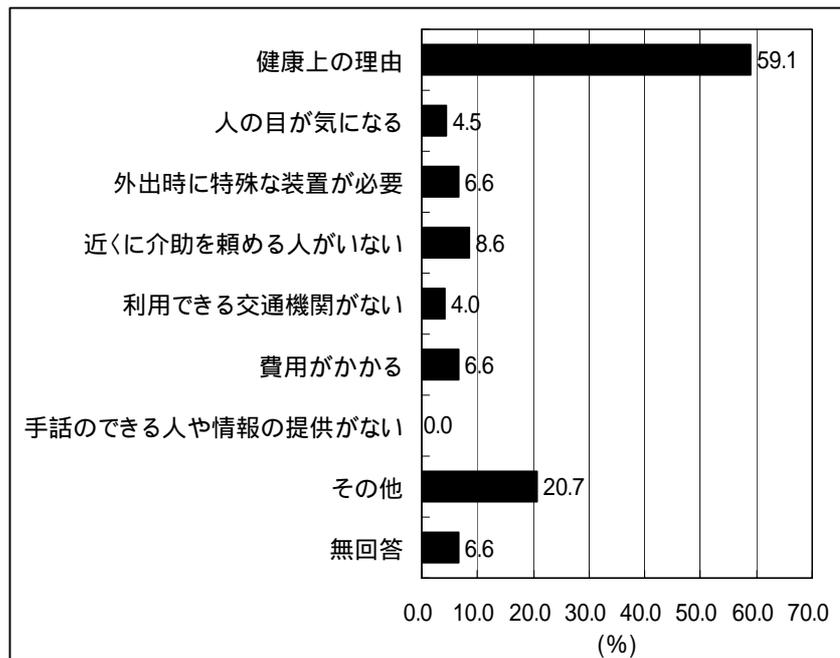
年齢別には、若年齢層で外出回数が比較的多く、高年齢になるほど外出回数が少なくなる傾向が概してみられた。

図表3-3-2 仕事・学校以外の外出回数

	調査数	問26.仕事・学校以外の外出回数									
		ほとんど毎日	週2～3回程度	週1回程度	月2～3回程度	月1回程度	ほとんど外出しない	外出できない	その他	無回答	
全体	1927 (100.0)	460 (23.9)	392 (20.3)	225 (11.7)	219 (11.4)	118 (6.1)	136 (7.1)	62 (3.2)	17 (0.9)	298 (15.5)	
問1・本人の年齢	20歳未満	34 (100.0)	14 (41.2)	10 (29.4)	3 (8.8)	3 (8.8)	1 (2.9)	1 (2.9)	-	-	2 (5.9)
	20歳代	54 (100.0)	19 (35.2)	11 (20.4)	9 (16.7)	10 (18.5)	4 (7.4)	1 (1.9)	-	-	-
	30歳代	58 (100.0)	23 (39.7)	18 (31.0)	9 (15.5)	4 (6.9)	-	1 (1.7)	1 (1.7)	-	2 (3.4)
	40歳代	174 (100.0)	67 (38.5)	38 (21.8)	26 (14.9)	15 (8.6)	8 (4.6)	5 (2.9)	1 (0.6)	1 (0.6)	13 (7.5)
	50歳代	331 (100.0)	109 (32.9)	69 (20.8)	33 (10.0)	33 (10.0)	18 (5.4)	12 (3.6)	4 (1.2)	3 (0.9)	50 (15.1)
	60歳代	516 (100.0)	116 (22.5)	116 (22.5)	75 (14.5)	50 (9.7)	31 (6.0)	31 (6.0)	9 (1.7)	3 (0.6)	85 (16.5)
	70歳以上	699 (100.0)	97 (13.9)	124 (17.7)	67 (9.6)	101 (14.4)	50 (7.2)	84 (12.0)	46 (6.6)	10 (1.4)	120 (17.2)

### 外出しない理由（複数回答）

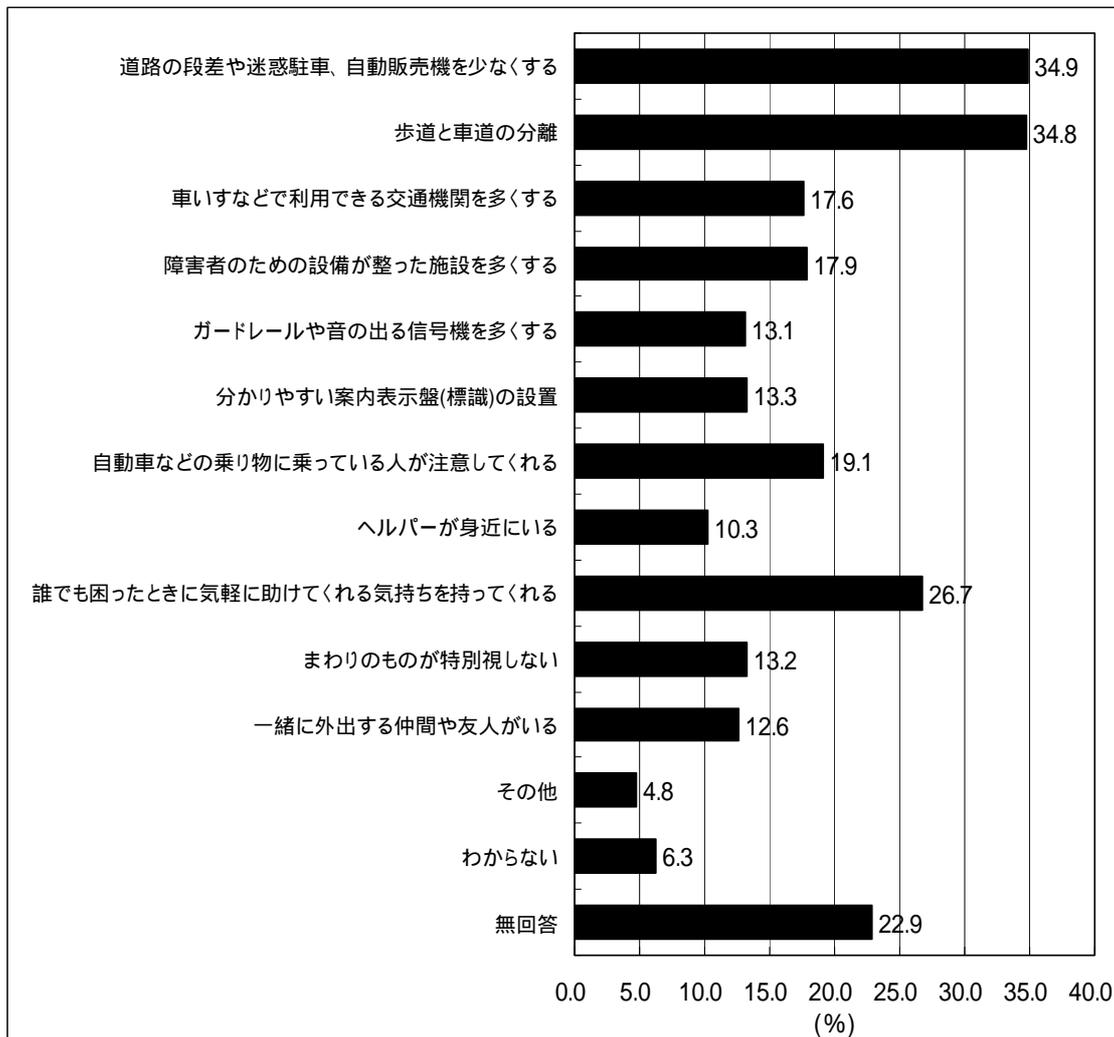
「ほとんど外出しない」「外出できない」と答えた人に対して理由を求めたところ、「健康上の理由」が59.1%と過半数を占めていた。続いては「近くに介助を頼める人がいない」の8.6%、「外出時に特殊な装置が必要」「費用がかかる」の6.6%となっており、介助人あるいは適切な装置があれば外出の可能性が広がることが示唆されている。



図表 3-3-3 外出しない理由

【外出しやすくなるための希望（複数回答）】

道路環境の整備についての希望が多く、「道路の段差や迷惑駐車、自動販売機を少なくする」が34.9%、「歩道と車道の分離」が38.4%と、回答率が高かった。また、「誰でも困ったときに気軽に助けてくれる気持ちを持ってくれる」という回答が26.7%であり、周囲の一般人たちの協力や理解が必要であることが指摘されている。道路環境というハード面、協力や理解というソフト面の両面から環境を整備していくことが求められている。



図表 3-3-4 外出しやすくなるための希望

## 4 . 市民意向調査等の実施

### 4 - 1 . 交通バリアフリーに関するアンケート調査

#### (1) 目的

高齢者、身体障害者等や市民に対して、「外出行動の状況、駅周辺についての移動困難状況と改善策、バス利用時の移動困難状況等」についてのご意見を伺うことを目的とする。

#### (2) 配布・回収状況

配布日：平成 17 年 10 月 11 日

回収締切日：平成 17 年 11 月 15 日

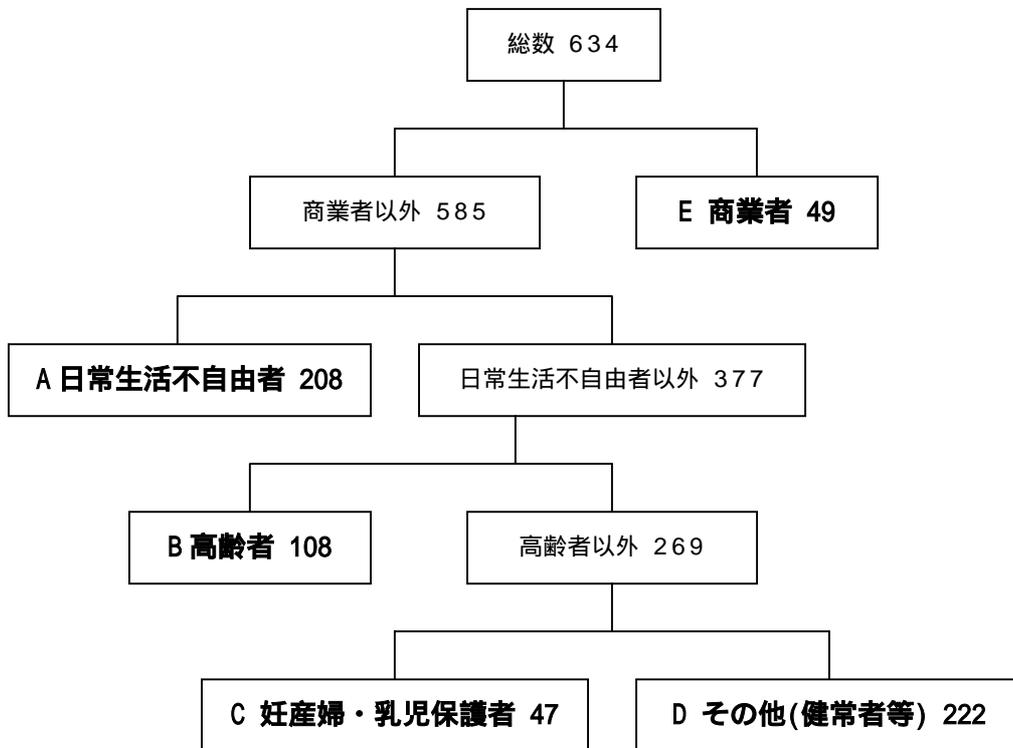
図表 4-1-1 配布・回収状況表

対象者	配布・回収方法	配布数 X	回収数 Y	回収率(Y/X)
高齢者 (65 才以上の方)	高齢者団体を通じて配布、返信用封筒等で郵送回収	206	111	53.9%
身体障害者等(15 才以上で障害者手帳をお持ちの方)	障害者団体を通じて配布、返信用封筒等で郵送回収	185	120	64.9%
一般市民 (15 才以上の市民)	15 才以上の無作為抽出で郵送配布、返信用封筒等で郵送回収	600	305	50.8%
妊産婦、乳児保護者	市健康づくり推進課のすくすく教室及び PL 病院産婦人科で配布、返信用封筒で郵送回収	75	49	65.3%
周辺の事業者等	商店会を通じて配布・返信用封筒で郵送回収	100	49	49.0%
合 計		1,166	634	54.4%

### (3) 集計方法

今回の集計では、下記の分類を行い、各分類の集計結果の比較・分析を行いました。

- A 日常生活不自由者 : 日常生活動作について不自由を感じている方
- B 高齢者 : 65 才以上の方
- C 妊産婦・乳児保護者 : 妊産婦または乳児保護者の方
- D その他(健常者等) : ABC 以外の一般市民(健常者等)の方
- E 商業者 : 商業者の方



図表 4-1-2 アンケートの分類方法

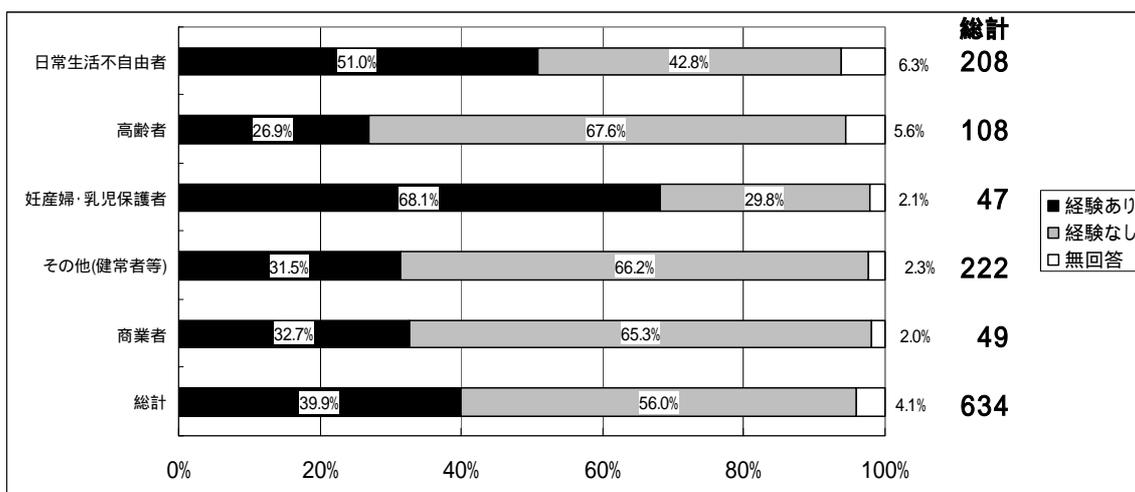
#### (4) 集計結果（概要）

アンケート集計結果の概要をまとめると以下のとおりです。

##### 1) 健常者についても約 30%が移動困難を経験している

妊産婦・乳児保護者が最も移動困難を経験(68.1%)しており、次が日常生活不自由者(51.0%)です。その他（健常者）についても約 30%は、移動困難を経験しており、なかでも 34～54 才までの働き盛りの世代が約 40%と高い割合です。

以上より、交通バリアフリーは、日常生活不自由者のためだけでなく、健常者にとっても重要課題であるといえます。



図表 4-1-3 移動困難経験

##### 2) 富田林駅は車椅子利用者の利用が比較的多い

下肢のみの不自由者で、富田林駅をよく利用する方の割合は 28.8%で、総計の 38.3%より約 1 割少なくなっています。一方、歩行補助杖や手動車椅子の利用者で、富田林駅をよく利用する方の割合は約 45%で、総計の 38.8%より多くなっています。また、補装具を全く使用しない方は、富田林駅の割合が 31.9%で、総計より少なくなっています。

以上のことから、富田林駅は、車椅子利用者の利用が以外と多いのですが、補装具を全く使用しない方も含めて、下肢のみの不自由者の利用が比較的少ないため、利用しにくい点があるのではないかと推察されます。

##### 3) 鉄道駅周辺へは視覚・聴覚障害者及び健常者も歩きやすくなるような改善が必要

鉄道駅周辺への主な交通手段については、総計として徒歩での移動が最も多く 34.9%です。中でも視覚 44.4%、聴覚 39.0%、不自由ではない方 37.8%が高い割合で、駅周辺の道路には、視覚や聴覚障害者の方だけでなく、健常者も歩きやすくなるような改善が必要であるといえます。

4) 路線バスは、内部障害者や肢体不自由者の利用割合が比較的高い

路線バスで駅まで移動の割合は、総計が 14.0% に対して、不自由箇所別に多い順で、上肢のみ 37.5%、内部障害 24.2%、下肢のみ 18.5%、上下肢 16.7% となっており、肢体不自由者や内部障害の方の路線バスでの移動が比較的多くなっています。

自家用車で家族などに駅まで送迎してもらっている方の割合は、総計では 9.0% ですが、不自由箇所別に多い順で、言語 27.3%、上肢のみ 25.0%、聴覚 17.1%、上下肢 16.7% となっており、言語や肢体不自由の方が、送迎による移動の割合が高くなっています。

車椅子使用者は路線バスを利用せず自家用車(家族に送迎)の割合が比較的高い

路線バスで駅まで移動の割合は、総計が 14.0% に対して、補装具の使用種類別に多い順で、その他 50.0%、歩行補助杖 25.8%、義肢 20.0% となっており、自家用車で家族に送迎の割合は、総計が 9.0% に対して、多い順に手動車椅子 31.6%、補聴器 26.3% となっています。

以上を総括すると、路線バスは、内部障害者や肢体不自由者の利用割合が比較的高いのですが、車椅子使用者はほとんど利用しておらず、逆に車椅子使用者は、自家用車で家族などに送迎されている方が多くなっている状況が伺えます。

5) 富田林駅はトイレ・階段・時刻表・料金表への問題意識が高い

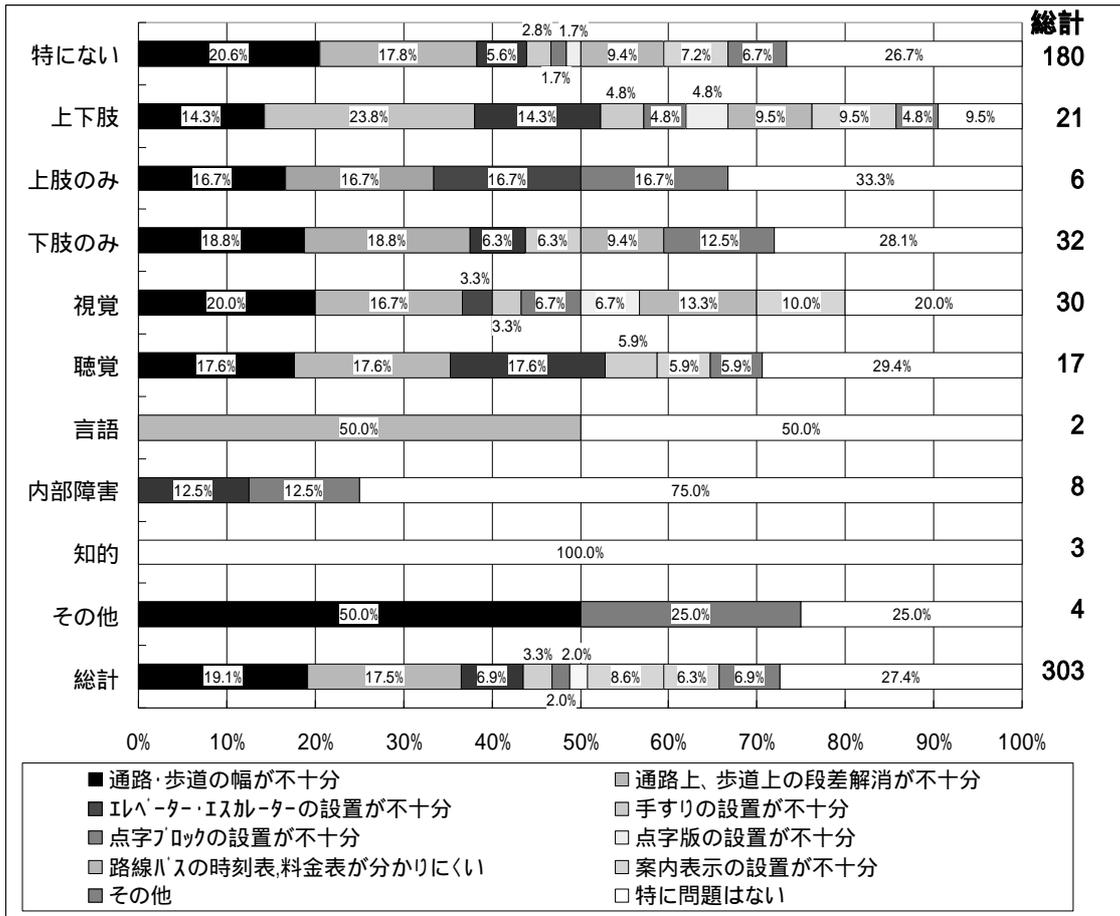
富田林駅は、1 位：トイレが使いにくい 16.7%、2 位：階段の上り下りがしにくい 13.9%、3 位：時刻表・料金表が分かりにくい 7.2%、の順に問題意識が高くなっています。

富田林西口駅は時刻表・料金表・改札口・トイレへの問題意識が高い

富田林西口駅は、同率 1 位で、時刻表・料金表が分かりにくい、改札口が狭い、トイレが使いにくい、への問題意識が高くなっています。

6) 富田林駅前広場は、通路・歩道の幅や段差・バス時刻表等への問題意識が高い

富田林駅をよく利用する方は、駅前広場について、通路・歩道の幅が不十分 19.1%、通路上・歩道上の段差解消が不十分 17.5%、路線バスの時刻表・料金表が分かりにくい 8.6%、エレベーター・エスカレーターの設置が不十分 6.9%の順に問題意識が高くなっています。



図表 4-1-4 富田林駅前広場の不自由箇所別改善点

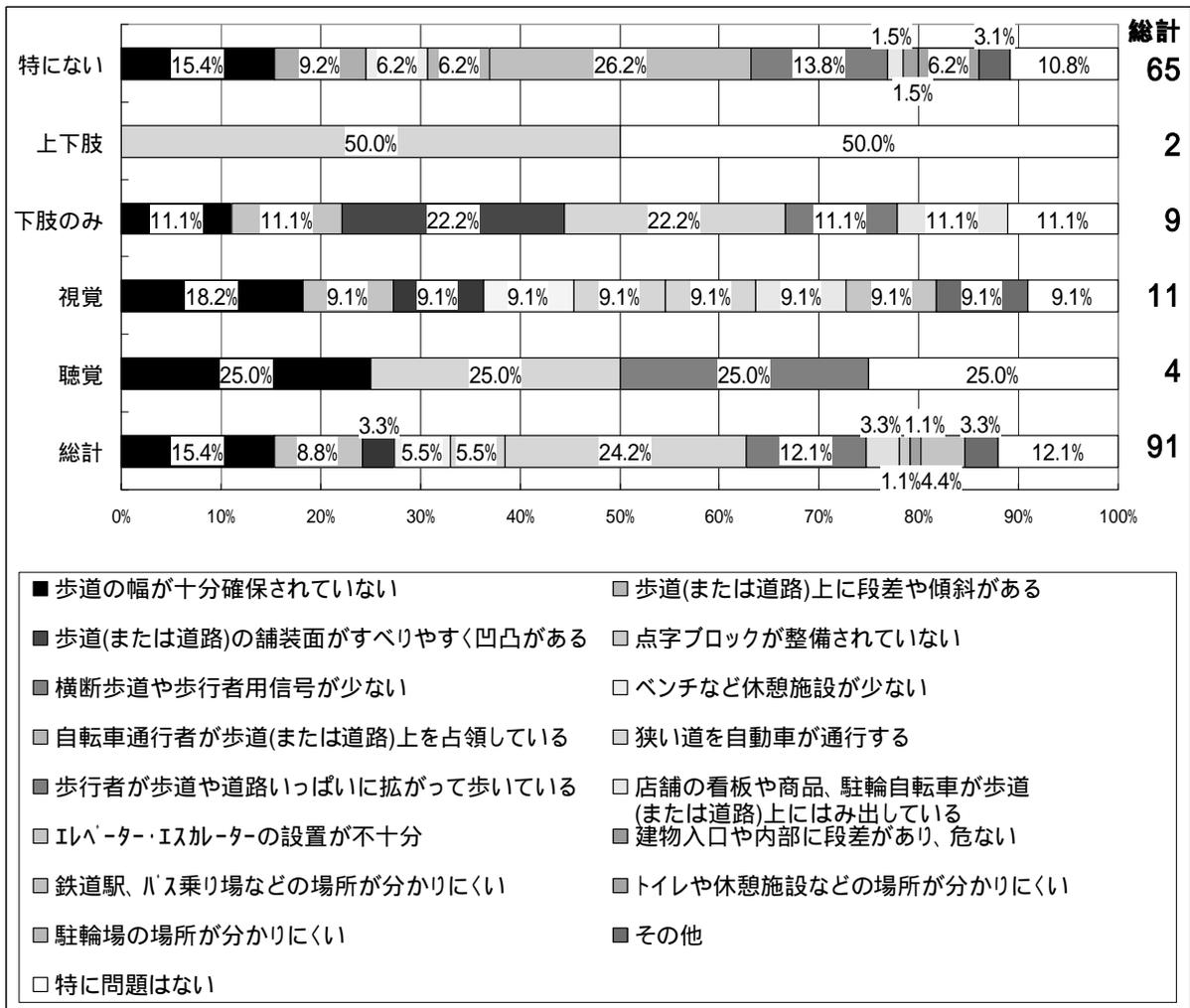
不自由箇所別に見ると、通路・歩道の幅が不十分の割合が高いのは、特に不自由がない方 20.6%、視覚 20.0%、下肢のみ 18.8%となっており、通路上・歩道上の段差解消が不十分の割合が高いのは、上下肢 23.8%、下肢のみ 18.8%、特に不自由がない方 17.8%となっており、特に不自由がない方でも問題意識は高いということが伺えます。

7) 富田林駅周辺は、歩道の幅や段差・傾斜、休憩施設不足への問題意識が高い

富田林駅周辺をよく利用する方は、歩道の幅が十分確保されていない 14.7%、歩道また道路上に段差や傾斜がある 11.8%、ベンチなど休憩施設が少ない 10.3%、狭い道を自動車が通行する 8.8%の順に問題意識が高くなっています。

富田林西口駅周辺は、狭い道を自動車通過、歩道、歩行者モラルへの問題意識が高い

富田林西口駅周辺をよく利用する方は、狭い道を自動車が通行する 24.2%、歩道の幅が十分確保されていない 15.4%、歩行者が歩道や道路いっぱいに広がって歩いている 12.1%、歩道または道路上に段差や傾斜がある 8.8%の順に問題意識が高くなっています。



図表 4-1-5 富田林西口駅周辺の不自由箇所別改善点

- 8) 路線バスは、肢体不自由者の利用が多いが、車椅子使用者の利用はほとんどない  
路線バスやレインボーバスの利用頻度について、利用頻度が比較的高い、「ほぼ毎日利用」と「週に2～3回程度利用」される方の割合が高いのは、肢体不自由者です。しかし、肢体不自由者の中でも車椅子使用者は、路線バス等をほとんど利用されていない状況であり、その理由としては、自家用車などを利用、必要ない、バス停が遠い、近くを運行していないという意見がありました。
- 9) 路線バス等は、段差による乗降困難、待機中の情報・スペースの問題意識が高い  
路線バスやレインボーバスの問題点としては、段差があり、バスに乗降しづらい23.4%、バス待機中の情報(音声案内など)がない15.6%、バス待機のための空間・スペースがない13.1%の順に問題意識が高くなっています。
- 10) 自由回答欄の意見  
歩道や道路の問題についての意見、路線バス・レインボーバスへの要望、障害者のためのまちづくりへの意見、駅前開発とバリアフリー化、高齢社会へ向けての意見などが多数寄せられていました。

## 4 2 . 団体ヒアリング調査

### (1) 目的

高齢者団体と障害者団体等へのヒアリング調査により、アンケート調査で把握できない詳細な課題等について、ご意見を伺うことを目的とする。

### (2) 実施日及び場所

実施日：平成 17 年 10 月 24 日（月）

場 所：富田林市役所 3 階、380 会議室

### (3) ヒアリング調査団体名

団体名	出席者
老人クラブ連合会	役員 3 名
社会福祉協議会	事務局職員 2 名
身体障害者福祉協会	役員等 6 名

### (4) ヒアリング調査項目

- 1 . 鉄道についての問題・課題
- 2 . バスについての問題・課題
- 3 . 道路についての問題・課題
- 4 . 公共・公益施設、商業施設等の問題・課題
- 5 . ガイドヘルパー、ボランティア活動について（社会福祉協議会のみ）

### (5) 調査結果

#### 1) 老人クラブ連合会

鉄道についての問題・課題

（富田林西口駅）

- ・ 駅へ入ってすぐにスロープがあるが、車椅子で自力では難しい。高齢者にとっても勾配がきつい。
- ・ ホームも全体に狭く、特に奥に行くほど狭くなっている。
- ・ 券売機が車椅子の場合は高くて使えないのではないかと。
- ・ 駅員は丁寧である。比較的近鉄は丁寧だと思う。
- ・ 駅から公道に出るところに、深くはないが排水溝の段差がある。車椅子だと 2 c m 程度でも厳しい。

(富田林駅)

- ・ホーム間の地下スロープの勾配がきつい。階段とスロープとの間ではかえってきつく、長く感じる。

(滝谷不動駅)

- ・踏切から線路沿いの狭い通路を車が通る。人通りが多い。

(喜志駅)

- ・駅構内に階段しかなく、バリアフリーになっていない。

バスについての問題・課題

- ・富田林駅南口の金剛バスは駅前が狭いこともあって、バスが錯綜して、歩行者は危険である。
- ・その他、バスそのものについての問題は少ないと思う。
- ・高齢者の人は車の運転ができない人も多い。多くは誰かに同乗させてもらって用事を済ませているが、一人暮らしの人も多く、バスは欠かせない。
- ・レインボーバスの路線が縮小されたが、レインボーバスにしる、路線バスにしる、運行ピッチが15~20分間隔でないと、利用はしにくい。

道路についての問題・課題

- ・歩道が施設の入り口で切り下げがあり、波状になっているのが一番危ない。特に旧国道170号が一番問題である。
- ・総じてこの地域には、歩道があるところが少ない。
- ・また、車優先からか、総じて歩行者の青信号の時間が短いと思う。特に富田林西口前のスクランブル交差点が長く待つ割に短い。ここは、スクランブルにしない方がいいのではないか。
- ・富田林西口駅前の道路は狭いが、歩行者の通行量は多い。両面交通で直近に踏切もあって、危険だ。
- ・グレーチングに車椅子の車輪がはさまる。鉄板になっているところは雨ではすべる。
- ・高齢者は車が運転できない人も多いので、近場は自転車も利用するが、安全な道がない。また、歩道が狭いので自転車と歩行者の接触事故も多い。
- ・旧国道170号の歩道に片側車輪を乗り上げた車が多いことと、自転車の駐車も多いので、通れないところがある。

公共・公益施設、商業施設等の問題・課題

- ・福祉会館の前の道が狭い。
- ・税務署へは1年に1度は確定申告で行くことがある。歩きの場合は富田林駅からということになるが、途中からの道が狭い。
- ・体育館の陸橋(外環と森屋狭山線の交差)はスロープが長く、勾配も車椅子では難しい。そういうことでほとんど使われていないように思う。高齢

- 者は体育館利用が少ないように思うが、イベント開催時における利用あり。
- ・商業施設では、ダイエーが問題。買い物客用のエレベーターがなく、身障者等は荷物用のエレベーターを利用するが、荷物用なので位置が悪いこと、臭気がきつい。また、トイレが踊り場にあり、身障者等は利用することができない。当然身障者用トイレではない。
  - ・その他では、ジャスコ、万代はバリアフリー対応となっている。

## 2) 社会福祉協議会

### 鉄道についての問題・課題

#### (富田林西口駅)

- ・駅へ入ってすぐにスロープがあるが、勾配がきつく車椅子で自力では難しい。ただ、車椅子利用者は駅員にすぐに押してもらえるので利用はしやすく、隣の川西駅に近い人でも富田林西口駅まで来て、利用していると聞いている。
- ・富田林西口駅の特徴は学生が多く、時間的に集中すること。それに伴う問題点が多くある。
- ・学生登下校時は単線で両方の客が一緒のホームにいるので、ホームの待つ場所が狭い。特に奥にいくほど狭くなっていて危険だ。
- ・券売機が少なく、集中時は相当待たなくてはならない。
- ・学生が多く、周辺道路も一般の人が通りにくい状態になる。特に踏切が近いので、そのあたりが混雑し危険だ。

#### (富田林駅)

- ・ホーム間の地下スロープの勾配は長くてきつい。
- ・駅内トイレに身障者用がなく、せまくかつ汚い。
- ・身障者用割引切符が南側でしか買えないと聞いている。それで、整っている北口での集合ができないらしい。

#### (北口駅前広場)

- ・北口は駅前広場が整備されているが、歩行者はロータリーを回って駅に行くのが大変と聞いている。
- ・歩道と周辺空き地との間が傾斜しているところがあり、車椅子は通りにくく、車道を利用せざるを得ないところがある。

#### (南口駅前広場)

- ・南口は根本的に狭い。金剛バスが5台一緒に出る。発着時刻が集中しすぎているのではないかと聞いている。駅前広場は大混雑である。旧国道170号に出る信号が短いのと楠公通りとの距離が短いので、渋滞する。

#### バスについての問題・課題

- ・富田林駅北口のバス停の乗車口の柵が狭く、バスがぴったり止めてくれないと車椅子が通行・乗車できない。また、歩道との間隔が空きすぎている時も同様である。
- ・バスと電車のつながが悪いのではないか。
- ・低床バスが採用されているが、時刻表に明記がないので、いつ来るかがわからず利用しにくい。車椅子はまだ、同乗者がいれば助けられるが、視覚障害者等は難しい。
- ・視覚障害者は、バスによって乗車位置（中央・後ろ）及びステップ（段数）がいろいろあるので、音声で知らせてもらわないと乗車しづらい。
- ・レインボーバスの路線が縮小されたが、レインボーバスの要望は沢山聞いている。坂道のある所などの要望が強い。運行ピッチとかPRとかが必要と思う。

#### 道路についての問題・課題

- ・歩道が施設の入り口で切り下げがあり、波状になっているのが一番危ない。特に旧国道 170 号が一番問題である。（高齢者ヒアリングと同様）高齢者のシニアカー、車椅子利用者は概ね車道を使わざるを得なくなっている。
- ・車椅子利用は当然、高齢者の歩行でも少しの傾斜、段差があぶない。
- ・加えて、マンホールのふたの古いのは引っかかるし、排水溝、グレーチング等の問題は大きい。
- ・点字ブロックは、全体に不足、間違った表示、古くなってはがれたり、色が悪かったり等問題が多くある。福祉会館への進入路でも欠けている部分がある。
- ・信号の音声表示はこれでいいのか。縦、横も同じ音声では？
- ・外環状線を歩行者が渡るのは大変、福祉会館の前でも待ち時間が長いのに青信号時間が短いのではないか。
- ・寺内町から金剛大橋へ行く道に出るところの交差点の信号がわかりづらい。
- ・石川沿いの道路の肩が傾いており、ガードレールもないので危ない。

#### 公共・公益施設、商業施設等の問題・課題

- ・市役所正面の自動ドアは片引きなので、はめ殺しのガラスとぶつかりそうで危ないという話を聞いている。はめ殺しのドアに目印をすればよい。
- ・市役所に入るのに車椅子の方は、地下から入っていく。駐車場を通らなければならないので、危ない。
- ・受付カウンターが立っての対応なので、高齢者や身障者等がしんどいという声を聞く。市民窓口課はまだ座れる場所があるが、高齢者が多い保険年金課には座るところもない。

- ・背もたれのあるのとないのがあり、統一する必要がある。
- ・新しい施設を作る場合は、ユニバーサルデザインの考え方を踏襲し、当初の計画段階から利用者の意見を良く聞いて計画すべき。福祉会館の改修時も障害者用トイレなど後でやり直したところも出てきている。
- ・商業施設では、ダイエーが問題。買い物客用のエレベーターがなく、身障者等は荷物用のエレベーターを利用するが、荷物用なので位置が悪いことと、臭気がきつい。また、トイレが階段踊り場にあり、身障者等は利用することができない。当然身障者用トイレはない。(高齢者団体ヒアリングと同様)
- ・ジャンボでもトイレが階段踊り場にある。

#### ガイドヘルパー、ボランティア活動について

- ・法改正の影響で事業者のガイドヘルパーが増えている。
- ・ガイドヘルパーにしても、子育てや内部障害者の対応等、専門性が要求されることが増加している。したがって、事前に聞き取りして、どのような内容の介助が必要かを把握することが重要となっている。
- ・伏山台小学校区では小地域ネットワークの関連で校区福祉委員会活動が活発で、福祉マップの作成等興味深い活動をしている。市では自治会単位で福祉委員会があり、ボランティアの地域活動をうまく結合できればいいのではないか。

### 3) 身体障害者福祉協会

#### 鉄道についての問題・課題

##### (富田林西口駅)

- ・駅から出たすぐのところに、溝があり、高さ3cmくらいで幅15cm程度だが、それでも車椅子は困難。蓋が必要だ。
- ・前の道路が人・車が多く、両面交通なので危険だ。せめて一方通行にできないか。
- ・川西側の南側踏切の方へ駅の入出口を設置できないか。
- ・身障者トイレはあるが、音声誘導等がないので視覚障害者はわかりにくい。
- ・視覚障害者にとって、どの駅も同様に料金表の液晶が西日の時、弱視者は見えない、ホームの点字ブロックと白線表示の区別がつきにくい、点字ブロックが黄色でないものは判別しづらい、階段の段鼻が見分けにくい等の多くの課題がある。

(富田林駅)

- ・ホーム間の地下スロープの勾配は長くてきつい。
- ・南口と駅内トイレに身障者用がなく、トイレの手すりがじゃまになる。利用者は北口の駅前広場まで行く必要がある。

(北口駅前広場)

- ・北口駅前広場のバス停の乗車口が狭く、バスがぴったり止めてくれないと車椅子が通行・乗車できない。乗車口で直角に曲がり乗車するので、柵・ポールがじゃまになる。

(南口駅前広場)

- ・南口は根本的に狭い。歩道がないし、傾斜があるので危ない。売店前は混雑して通れない。
- ・売店前にスロープがあるが、荷物車が止まっていて使えないときがある。スロープに手すりをつけてほしい。
- ・ミスタードーナツ前に溝があり、通行しづらい。
- ・タクシーの溜まり場横の旧国道 170 号の歩道が狭く、通れない。

バスについての問題・課題

- ・低床バスが採用されているが、時刻表に明記がないので、いつ来るかがわからず利用しにくい。現在は前もって電話してほしいと言われているが、なかなか難しい。運行路線を決めるか、時刻表に表示するか等の工夫がほしい。
- ・低床バスであっても、歩道の高さがないとステップが出てきてうまく接合せず、運転者も苦労している。本来はリフトバスが最適だと思う。
- ・視覚障害者については、バスの乗車位置及びステップがいろいろあるので、音声で知らせてもらわないと乗車しづらい。これは鉄道も同様。
- ・レインボーバスは必要。ルート、バス停の位置、運行ピッチとか丁寧さが必要と思う。府民センター前にバス停をつくってほしい。

道路についての問題・課題

- ・歩道の施設の入り口で切り下げがあり、波状になっているのが一番危ない。特に旧国道 170 号が一番問題である。(高齢者ヒアリングと同様)高齢者のシニアカー、車椅子利用者は概ね車道を使わざるを得なくなっている。
- ・川西駅の旧国道 170 号の信号付近が特に歩道の状況が悪い。初太前の歩道が狭く鉄板がひいてあり危ない。北薩不動産前の歩道が急傾斜している。
- ・川西駅前のグリーンベルトが滑るので危ない。
- ・歩道の少しの傾斜、段差があぶない。排水溝、グレーチング、電柱、不法駐車・駐輪等の問題は大きい。

- ・点字ブロックは、全体に不足、間違っただ表示、古くなってはがれたり、色が悪かったり等問題が多くある。福祉会館前で角がとがったところがある。
- ・信号の音声表示も少ないし、青信号が短い。
- ・ダイエー前の歩道が狭く、かつ車が片足駐車している。旧国道 170 号のマルマサ・百万弗前の歩道への駐車がある。
- ・りそな銀行前の歩道への入り口が狭く、車椅子では入れない。
- ・ジャンボ前の歩道も狭く波うちがひどい。
- ・寺内町へのルートには、点字誘導ブロックがない。ルートのには富田林西口駅からは勾配が急なので、バリアフリーの考え方を取るなら、寺内町ルートは富田林駅からに絞った方がいい。
- ・309 号など中央分離帯のあるところで、横断歩道の中に段差があるところがあり（川西ガード下等）車椅子は困難で迂回している。
- ・旧国道 170 号が右にまがっている信号（富田林五条線との交差点）処理が問題。

#### 公共・公益施設、商業施設等の問題・課題

- ・府民センターの身障者トイレは、中で回れないなど利用勝手が悪い。
- ・レインボーホールの障害者用トイレのドアは重い。中ホール横のトイレはドアで出入しにくい。
- ・中央公民館の身障者トイレもアコーディオンドアで障害者が自分一人ではカギが開閉できず、設備の更新は長い間なされていない。
- ・青少年センターは階段のみで、エレベーターがない。福祉がついている施設なのに。
- ・商業施設では、ダイエーが問題。買い物客用のエレベーターがなく、身障者等は荷物用のエレベーターを利用するが、荷物用なので位置が悪いことと、臭気がきつい。また、トイレが踊り場にあり、身障者等は利用することができない。当然身障者用トイレはない。（高齢者団体ヒアリングと同様）
- ・ジャンボもエレベーターが使えない。
- ・富田林にはバリアフリー施設のモデルとなるべき施設がない。全体的に遅れている。
- ・その中で、新規開店のローソンには身障者用トイレが整備されている。

## 5 . 基本理念と基本方針

### 5 1 . 基本理念

本市として、高齢者や障害者等だれもが、安全・安心・快適に移動でき、自立した社会生活ができるまちを創りあげるため、市民・事業者・行政が互いに協働して、人にやさしいまちづくりを積極的に進めていくため、基本理念を次のように定めます。

**だれもが安全・安心に移動でき 人にやさしいまち**

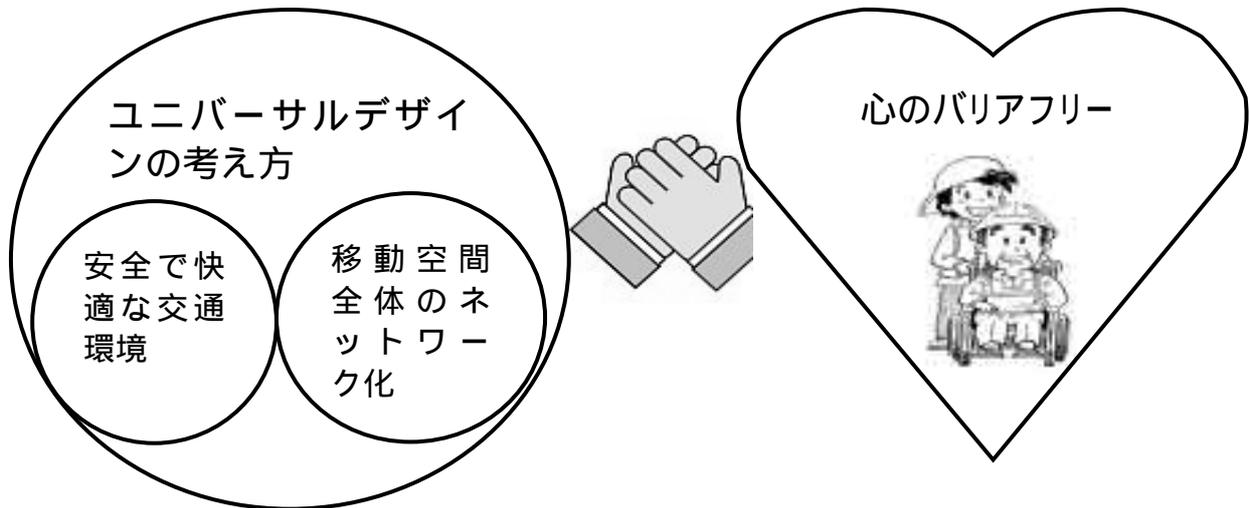
この基本理念は、

- ( 1 ) 障害者が障害のない者と同等に生活し、だれもがその権利を尊重され、ともに活動し、自立した日常生活と社会生活を営むことが出来るノーマライゼーションの理念によるまちづくりを進める。
- ( 2 ) 今後本格的な高齢社会へ移行するなかで、高齢者の生活を支え、自立を支援し、社会参加を促進する等、生活の質を高め元気で暮らし続けることの出来る、健全で活力あるまちづくりを進める。
- ( 3 ) 高齢者や障害者をはじめだれもが利用しやすいよう、「どこでも、だれでも、自由に使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づき、安全に、かつ、安心して外出・移動でき、利用しやすい施設のある、生き生きと安全に暮らせるまちづくりを進める。

その推進のためには、市民・事業者・行政が互いに協働して、P（計画）し、それをD（実行）し、その内容をC（評価）し、A（改善）に結び付けていくPDCAサイクルの継続が必要であります。

## 5 2 . 基本方針

基本理念に基づき、以下の「基本方針」を踏まえながら、総合的、重点的かつ一体的に取り組んでいきます。



### ユニバーサルデザインの考え方を基本に

年齢、性別、障害の有無等にかかわらず、すべての人が利用可能なように、常により良いものに改良し、誰もが安心して快適に利用できるユニバーサルデザインの考え方に基づき整備を進めていくことが重要です。

### 安全で快適な交通環境の推進

すべての人が安全で快適に歩き、移動できるよう交通環境のバリアフリー化を進めるとともに、鉄道やバスなどの公共交通の利便性、快適性を高めていきます。

### 移動空間全体のネットワーク化を進める

建築物や公共交通機関の旅客施設といった単体だけではなく、それを結ぶ駅前広場や道路といった移動空間全体のバリアフリーネットワークの形成を図ります。

### 「心のバリアフリー」を進めるまちづくり

市民一人ひとりがバリアフリーのまちづくりについての理解を深め、互いに助け合う心配りを持つ「心のバリアフリー」を進めるため、普及啓発、教育などの取り組みを図っていきます。

### 5 - 3 . 市民、事業者、行政の役割

基本構想に基づき、総合的なバリアフリー化を図るためには、市民や事業者、行政が連携を図りながらバリアフリー整備を進めていくことが重要です。また、高齢者や障害者等が安心して外出できる環境を形成するためには、公共交通機関や道路等のハード面の整備とともに、各々が相手の立場にたって考え、行動することが必要であり、「心のバリアフリー」を推進することが重要です。

このため、基本構想の推進にあたっては、各々が下記の役割を踏まえ、相互に協力・連携することが、この基本構想に定めたバリアフリーの整備内容の達成や、事業の実施時期の実現を促進することとなります。

図表 5-3-1 市民、事業者、行政の役割

市民	各事業者のバリアフリー整備に対する協力 バリアフリー整備に対する点検・評価への積極的な参加 バリアフリーに対する理解を深め行動する
事業者	基本構想に基づくバリアフリー整備の実施 バリアフリー整備にあたっての利用者の意見聴取及び集約 職員のバリアフリーに対する教育活動の推進
行政	バリアフリー推進体制の確立 利用者の意見聴取・集約、事業者間の調整、進捗状況の管理・情報提供、整備後の点検・評価及びその後の事業へのフィードバック等 公共交通事業者のバリアフリー整備に対する費用面での支援 「心のバリアフリー」の広報・啓発・教育活動の推進

## 6 . 重点整備地区の選定

利用者の立場から鉄道駅周辺地区について、現況及び都市特性、地域特性を把握し、重点整備地区を選定します。

### 6 1 . 地区別の現況と整備事業等

本市域の鉄道駅周辺地区について、おおむね 1km 圏内で次の 5 地区（6 駅）に分けて、その現況と整備事業等の有無や特性、問題点等を把握します。

図表 6-1-1 地区別の現況と整備事業等

地区名	現況特性・問題点など	整備事業等
近鉄喜志駅 周辺地区	喜志駅周辺は、住宅と店舗、事務所などが混在する市街地と、旧国道 170 号以東の旧来からの市街地、西部丘陵地の戸建住宅を主とする新市街地、及び市街化調整区域のまとまった農地から形成されている。 （主）喜志太子線の踏切部の歩道設置検討、（都）富田林太子線の延伸等が課題。	喜志(東)駅前広場が 57.5%、 (西)駅前広場が 51.8%整備済。
近鉄富田林 駅、富田林西 口駅周辺地区	富田林駅周辺は、寺内町を中心とする中心市街地。富田林西口駅周辺は、市役所や学校などの行政・教育施設などが集積している。重要伝統的建造物群保存地区である寺内町では歴史的町並みを保存・修景し、既成市街地では道路の改善などによる住環境の維持・保全などが課題。	富田林(北)駅前広場が整備完了。 (南)駅前広場が約 30%整備済だが、整備計画中。
近鉄川西駅周 辺地区	川西駅周辺は、旧集落を中心とした市街地が見られ、すばるホールや総合福祉会館などの市民利用施設が立地している。広域幹線道路である国道 170 号、309 号が通過する。都市拠点（副核）としての形成、国道 309 号交差点の改良が課題。	-
近鉄滝谷 不動駅 周辺地区	滝谷不動駅周辺も、旧集落を中心とした市街地が見られ、毎月 28 日は「お不動さん」で親しまれる縁日で、にぎわいを見せている。 府道森屋狭山線の歩道設置などが課題。	-
南海滝谷駅 周辺地区	滝谷駅周辺は、住宅と店舗、事務所などが混在する市街地と、旧集落を中心とした市街地が見られる。 住民などのための商業集積と、既成市街地での道路や住環境の維持、保全などが課題。	-

## 6 2 . 各駅のバリアフリー化状況

先の 5 地区について現地調査を行い、各駅のバリアフリー化状況を確認しました。

参考までに市域外駅であっても駅勢圏を本市域に含んでいる駅も追加し、合計 9 駅について現地調査等を行いました。調査結果を下記に示します。

### (1) 段差、階段、エレベーター等

道路から駅への出入口に段差のある駅が 9 駅中 6 駅あり、6 駅全てにスロープ（緩い坂道）等が設置されています。

ホームと改札口やホームを繋ぐ通路の階層が分かれている（例えば、ホームが地上で改札口が地下など）駅が 9 駅中 5 駅あり、この内、E V（エレベーター）の設置済みが 1 駅、E S（エスカレーター）の設置済みが 2 駅あります。

また、上記 5 駅以外の 4 駅では、ホームと改札口に約 1 m の段差があり、4 駅全てにスロープが設置されていますが、急勾配のため車椅子使用者が自分一人では上り下りが難しい状況となっています。

階段は、9 駅中 5 駅にありますが、5 駅全てに手すりが設置済みで、段鼻の突き出しもありません。

### (2) 改札口、券売機等

9 駅全ての改札口には、車椅子用自動改札機（幅 90cm 以上）が設置され、券売機にも点字表示と若干の音声補助機能が付いています。しかし、券売機の車椅子対応（カウンター下部奥行きが約 35cm 程度）は、9 駅中 1 駅にしかありません。

### (3) 誘導ブロック、運行情報等

視覚障害者誘導用ブロックは、ホーム、通路ともに 9 駅全てに設置されていますが、ブロックが繋がっていない部分が、数カ所あります。

ホーム上の運行情報は、9 駅中 6 駅に音声情報が流れ、9 駅中 2 駅に文字情報が表示されています。

### (4) その他のバリアフリー対応

触知板、チャイムは、9 駅全てに設置されておらず、点字案内板、おむつ交換シート、授乳場所、車椅子用公衆電話は、南海金剛駅を除く 8 駅全てに設置されていません。

また、障害者対応トイレは、9 駅中 3 駅にしか設置されていません。

#### (5) 駅前広場等

駅前広場は、9 駅中 3 駅（近鉄喜志駅、近鉄富田林駅、南海金剛駅）にあり、3 駅全てに視覚障害者誘導用ブロック、バス停段差のスロープ、ベンチ・上屋が設置されています。

バス停後方の有効幅員については、近鉄富田林駅（北口）、南海金剛駅（東口西口）が 4m 以上確保できていますが、近鉄喜志駅（東口西口）、近鉄富田林駅（南口）は、1m 以下しか確保できていません。

また、3 駅全てにおいて、点字案内板、触知板、バス運行情報の音声・文字案内が設置されていません。

図表6-2-1 鉄道各駅のバリアフリー化状況一覧表

路線名		近 鉄 長 野 線				
駅名	喜志駅	富田林駅	富田林西口駅	川西駅	滝谷不動駅	汐ノ宮駅
駅舎の構造	地上駅	地上駅	地上駅	高架駅	地上駅	地上駅
	地下駅舎	地上駅舎	地上駅舎	高架下駅舎	地上駅舎	地上駅舎
	相対式2面2線	相対式2面2線	単式1面1線	単式1面1線	相対式2面2線	単式1面1線
	地下通路有	地下通路有	-	-	踏切でホーム接続	-
鉄道駅乗降客数(H17年) (人/日)	19,009	16,714	6,215	4,211	7,379	2,443
乗降客5,000人以上の有無				×		×
富田林市内駅						×河内長野市
出入口	段差の有無	上 下	上 × 下		上	
	スロープ	上 下	上 不要 下		急勾配	
エレベーター	道路～改札	上 × 下 ×	上 × 下 ×	不要	×	上下共 不要
	改札～ホーム	上 × 下 ×	上 × 下 ×	不要	×	上下共 不要
エスカレーター	道路～改札	上 × 下 ×	上 × 下 ×	×	×	上 ×
	改札～ホーム	上 × 下 ×	上 × 下 ×	×スロープ有急		上下共×スロープ有急
階段	手すり有り					×
	段鼻無し			階段無し		階段無し
車椅子用改札口(90cm以上)						
券売機	車椅子対応	×	×	×	×	×
	点字表示	音声補助付	音声補助付	音声補助付	音声補助付	音声補助付
視覚障害者誘導用ブロック	ホーム 通路	ホーム 通路	ホーム 通路	ホーム 通路	ホーム 通路	ホーム 通路
点字案内板、触知板	点字 × 触知 ×	点字 × 触知 ×	点字 × 触知 ×	点字 × 触知 ×	点字 × 触知 ×	点字 × 触知 ×
チャイム	×	×	×	×	×	×
ホーム上の	音声情報	電車到着案内のみ	行き先、連絡案内有	×	×	×
運行情報	文字情報	×	×	×	×	×
ホーム上の	待合室					
休憩施設	ベンチ					
障害者対応型トイレ	×	上りのみトイレ有	×	×	上りのみトイレ有	×
おむつ交換シート	×	×	×	×	×	×
授乳場所(トイレ以外)	×	×	×	×	×	×
車椅子用公衆電話	×	×	×	×	×	×
盲導犬同伴						
駅広の誘導点字ブロック						
駅広のバス停車スロープ		段差無いため不要				
バス停のベンチ・上屋の有無	ベンチ 上屋	ベンチ 上屋				
バス停後方有効幅員	× 1m程度	北口 4m, 南口 ×				
駅広の点字案内板、触知板	×	×				
バス運行情報の音声文字案内	音声 × 文字 ×	音声 × 文字 ×				
路線名		南 海 高 野 線				
駅名	滝谷駅	金剛駅	大阪狭山市駅			
駅舎の構造	地上駅	橋上駅	地上駅			
	地上駅舎	橋上駅舎	地上駅舎			
	相対式2面2線	島式2面4線	相対式2面2線			
	高架通路有	コンコース有	ホームは接続せず改札2箇所			
鉄道駅乗降客数(H17年) (人/日)	5,547	38,033	8,777			
乗降客5,000人以上の有無						
富田林市内駅		×大阪狭山市	×大阪狭山市			
出入口	段差の有無	下 × 改札下りのみ	上 × 下 ×	上 × 下 ×		
	スロープ	下 不要	上下共 不要	上下共 不要		
エレベーター	道路～改札	下 不要	上 下	上下共 不要		
	改札～ホーム	下 不要	上 下	上下共 不要		
エスカレーター	道路～改札	上 × 下 ×	上 下	上 × 下 ×		
	改札～ホーム	上下共 × スロープ有急	上 × 下 ×	上 × スロープ急、下 × スロープ緩		
階段	手すり有り					
	段鼻無し			階段無し		
車椅子用改札口(90cm以上)						
券売機	車椅子対応		×	×		
	点字表示	音声補助付	音声補助付	音声補助付		
視覚障害者誘導用ブロック	ホーム 通路	ホーム 通路	ホーム 通路			
点字案内板、触知板	点字 × 触知 ×	点字(音声付) 触知 ×	点字 × 触知 ×			
チャイム	×	×	×			
ホーム上の	音声情報	電車到着案内のみ	種類、次駅名、行き先案内有	電車到着案内のみ		
運行情報	文字情報	×		×		
ホーム上の	待合室	×				
休憩施設	ベンチ					
障害者対応型トイレ	×	下りのみトイレ有	コンコースのみトイレ有	上 × 下		
おむつ交換シート	×	障害便 一般	×			
授乳場所(トイレ以外)	×	ホームに有	×			
車椅子用公衆電話	×		×			
盲導犬同伴						
駅広の誘導点字ブロック						
駅広のバス停車スロープ						
バス停のベンチ・上屋の有無		ベンチ 上屋				
バス停後方有効幅員		東西とも4m有				
駅広の点字案内板、触知板		×				
バス運行情報の音声文字案内		音声 × 文字 ×				

バス停後方有効幅員基準については、歩行者の交通量が多い歩道:3.5m、その他の歩道:2.0m、歩行者の交通量が多い自転車歩行者道:4.0m、その他の自転車歩行者道:3.0mが最小値

図表6-2-2 鉄道各駅のバリアフリー化状況写真(1)

近 鉄 長 野 線			
喜 志 駅		富 田 林 駅	
<p>・車椅子使用者が電車に乗る場合、駅外のスロープ出入口でインターホンにより駅員に知らせた後、駅員に介助してもらいホームへ入る。また、ホームから外へ出たい場合も同様にホーム端のスロープ出入口でインターホンにより駅員に知らせる。</p>		<p>・ホームと通路の点字ブロックが繋がっていない。                  ・地下通路へのスロープが急で一人で移動できない。                  ・下りのホーム横トイレに段差あり。上りにもトイレがあるが段差はない。</p>	
特 徴	地下駅舎の券売機	特 徴	券売機
			
ホーム	スロープ出入口(急勾配)	ホーム	下りホームトイレの段差
			
地下通路への出入口	スロープ出入口のインターホン	点字ブロックが繋がっていない	駅南口広場の段差
			
地下通路への階段	駅西口広場のバス停	地下通路へのスロープ(急勾配)	駅北口広場のバス停
近 鉄 長 野 線			
富 田 林 西 口 駅		川 西 駅	
<p>・ホームと改札を繋ぐスロープは、急勾配であり、一人で移動できないため、駅員が介助する必要がある。</p>		<p>・トイレは1階の改札にのみある。                  ・車椅子使用者対応は、階段で駅員2人がチェアメイトという移動機械を使う場合とエスカレーターで駅員3人が対応する場合がある。土日に2人使用する程度。チェアメイトは、階段の下を向いて座るため怖い方がエスカレーターで対応。製品名:ステアアップ。                  ・点字ブロックが繋がっていない。</p>	
特 徴	券売機	特 徴	1階から見たエスカレーター
			
ホーム	改札口	ホーム	点字ブロックが繋がっていない
			
ホームから改札へのスロープ	道路からの出入口段差	ホームから1階への階段	券売機
			
待合室		ホームから見たエスカレーター	道路からの出入口段差

図表6-2-3 鉄道各駅のバリアフリー化状況写真(2)

近 鉄 長 野 線			
滝 谷 不 動 駅		汐 ノ 宮 駅	
<p>・踏切でホームをつないでいる。                      ・車椅子使用者は週に2、3人程度。                      ・ホームと改札を繋ぐスロープは、急勾配であり、一人では移動できないため、駅員が介助する必要がある。</p>		<p>・ホームと改札を繋ぐスロープは、急勾配であり、一人では移動できないため、駅員が介助する必要がある。</p>	
特 徴	ホームを繋ぐ踏切	特 徴	改札口
ホーム	券売機	ホーム	道路からの出入口段差
ホームから踏切へのスロープ1	改札口	ホームから改札へのスロープ	
ホームから踏切へのスロープ2	道路からの出入口段差	券売機	
南 海 高 野 線			
滝 谷 駅		金 剛 駅	
<p>・下りにしか改札がなく、上りとの接続は階段のみ。                      ・車椅子使用者が上り電車に乗りた場合、下り改札からホームに入り(段差なし)、事前に駅に連絡しておき、下り電車に乗って段差のない別の駅で駅員の介助で上り電車に乗り換えている。</p>		<p>・音声付き点字案内板や、ホーム内の授乳場所、トイレのおむつ交換シート、エレベーター・エスカレーターや車椅子対応公衆電話の設置など、整備したことがうかがえる。触知案内板がない程度。</p>	
特 徴	ホームから改札へのスロープ	特 徴	ホームからコンコースへのエレベーター
ホーム	券売機	ホーム	ホーム内の授乳場所
ホームから高架通路への階段	改札口	運行案内板	点字案内板(音声付)
ホームを繋ぐ高架通路	道路からの出入口	ホームからコンコースへの階段	駅西口広場のバス停

図表6-2-4 鉄道各駅のバリアフリー化状況写真(3)

南 海 高 野 線			
大 阪 狭 山 市 駅			
<p>・上りホームのスロープは急勾配であり、一人では移動できない。下りホームのスロープはそれに比べて緩くなっている。                  ・下り便所のみが車椅子対応便所。                  ・盲導犬同伴は、証明のある方のみ通れる(全駅共通)。</p>			
特 徴	券売機		
			
ホーム	改札口		
			
ホームから改札へのスロープ1	車椅子対応便所(下りホームのみ)		
			
ホームから改札へのスロープ2	道路からの出入口		

## 6 3 . 重点整備地区の選定

### (1) 重点整備地区選定の考え方

バリアフリー新法では、「重点整備地区」を概ね下記のように定義しています。

次に掲げる要件に該当する地区をいう。

生活関連施設（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をいう。以下同じ。）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

生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。以下同じ。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること

当該地区において移動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

「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）では、「生活関連施設」に該当する施設を次のように定義しています。

相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、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るが、具体的にどの施設を含めるかは施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要である

「生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区」を次のように定義しています。

生活関連施設が徒歩圏内に集積している

地区全体の面積がおおむね 400ha 未満

生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物（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建築物）に該当するものがおおむね 3 以上所在

これらの施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、これら施設相互間の移動が徒歩で行われると見込まれることが必要

また、「基本方針」では、バリアフリー化の目標として、「1日当たりの平均的な利用者数が5,000人以上である鉄道駅及び軌道停留場については、平成22年までに、原則としてすべての鉄道駅及び軌道停留場について、エレベーター又はエスカレーターを高低差5メートル以上の鉄道駅及び軌道停留場に設置することを始めとした段差の解消、ホームドア、可動式ホーム柵、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備の整備、視覚障害者誘導用ブロックの整備、便所がある場合には障害者対応型便所の設置等の移動等円滑化を実施する。」と明記しています。

以上のことから、「本市における重点整備地区」としては、

- |     |  |
|-----|--|
| 条件1 | 1日の平均利用客数が5,000人以上の全ての旅客施設（鉄道駅）        |
| 条件2 | 官公庁施設、福祉施設などの公共公益施設等の立地が顕著である          |
| 条件3 | 駅前広場整備事業などの各種事業との連携により整備効果が大きいと考えられること |

の3条件を考慮して選定を行うものとします。

## (2) 重点整備地区の選定

### 1) 1日の平均利用客数が5,000人以上の全ての旅客施設(鉄道駅)

本市内の鉄道駅のうち、重点整備地区の対象となる駅(乗降客数が5,000人以上の駅)は、図表 6-3-1 より、近鉄長野線では、喜志駅、富田林駅、富田林西口駅、滝谷不動駅の4駅、南海高野線では、滝谷駅の1駅、以上合計5駅です。

図表 6-3-1 富田林市内鉄道駅乗降客数(平成17年) (人)

鉄 道 駅 名					
喜志駅	富田林駅	富田林西口駅	川西駅	滝谷不動駅	滝谷駅
19,009	16,714	6,215	4,211	7,379	5,547

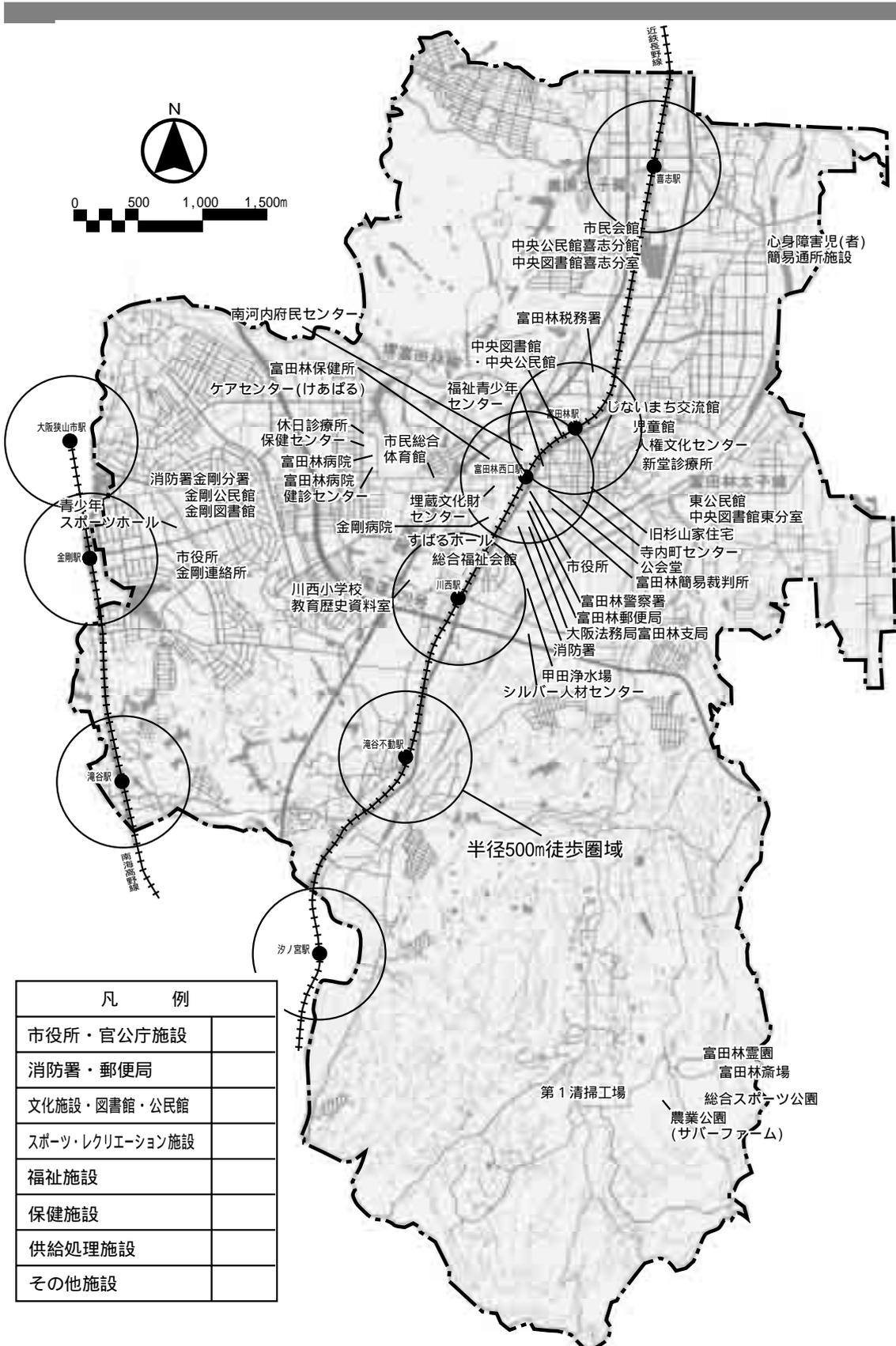
資料：近畿日本鉄道及び南海電気鉄道に確認

### 2) 公共公益施設の立地状況

各駅を中心として、半径約500mの徒歩圏域付近における主な公共公益施設の立地状況を整理すると、下表のように、近鉄富田林駅と近鉄富田林西口駅の周辺に、市役所、富田林税務署、南河内府民センター、富田林保健所、中央図書館・中央公民館、富田林郵便局など、住民が日常的に利用する様々な公共公益施設が集積しています(図表 6-3-2、図表 6-3-3 を参照)。

図表 6-3-2 各駅の半径約500m 徒歩圏域付近における公共公益施設立地状況(重複あり)

鉄道駅名	公共公益施設名	箇所数
喜志駅	市民会館、中央公民館喜志分館、中央図書館喜志分室	3
富田林駅	南河内府民センター、富田林税務署、中央図書館・中央公民館、児童館、人権文化センター、新堂診療所、公会堂、福祉青少年センター、寺内町センター、旧杉山家住宅、じないまち交流館	11
富田林西口駅	市役所、大阪法務局富田林支局、富田林簡易裁判所、消防署、富田林郵便局、富田林警察署、南河内府民センター、富田林保健所、中央図書館・中央公民館、公会堂、福祉青少年センター、寺内町センター、旧杉山家住宅、じないまち交流館	14
川西駅	総合福社会館、すばるホール、川西小学校教育歴史資料室、甲田浄水場、シルバー人材センター	5
滝谷不動駅	特になし	0
滝谷駅	特になし	0



図表 6-3-3 公共公益施設位置図

3) 各種事業実施の状況

富田林駅南口広場において、駅前広場整備事業に着手している。

4) 結論

以上、1)～3)の検討結果より、6-3.(1)で示した重点整備地区選定の考え方に該当する地区は、駅前広場整備事業に着手している富田林駅周辺地区及び、市役所などの公共施設立地の立地状況が顕著で市の中心機能を担っている富田林西口駅周辺地区になります。

また、徒歩圏域としては、概ね 500m～1km とされており、富田林駅と富田林西口駅が隣接していることから、本市では、2地区を含めた約 150ha を重点整備地区として設定するものとします。

以上より、本市における「重点整備地区」は、

近鉄富田林駅・富田林西口駅周辺地区

とします。

## 7. 重点整備地区の問題・課題・整備要望の抽出

### 7-1. 第1回ワークショップ（現地点検調査）

重点整備地区内の駅、駅前広場（バス停留所における乗降施設等）主な経路を対象に、住民、高齢者、身体障害者などの参加による点検調査を行い、移動阻害状況等の問題点、課題の整理を行いました。

#### (1) 実施の目的

重点整備地区内の対象となる駅、駅前広場、主な経路を中心に様々な立場（障害当事者、高齢者等）から点検調査を行い、改善が必要な事項を抽出することを目的とする。

#### (2) 開催日及び参加者等

開催日：平成17年11月15日（火）13:00～17:00

会場：南河内府民センター 講堂

参加者等：当事者：15名（肢体不自由者4名、視覚障害者4名、聴覚障害者4名、  
高齢者3名）

介助者：3名、手話通訳：3名、策定協議会委員（代理含む）：15名、  
推進委員会委員：6名、

参加者：7名（富田林土木事務所2名、市政策推進室2名、  
鉄道事業者2名、富田林市民1名）

運営スタッフ：20名（事務局4名、誘導・安全係8名[まちづくり政策  
部]、記録・カメラ係4名[コンカ]、ビデオ及びグループ討  
議時進行係4名[コンカ]）

以上、総参加者数：69名



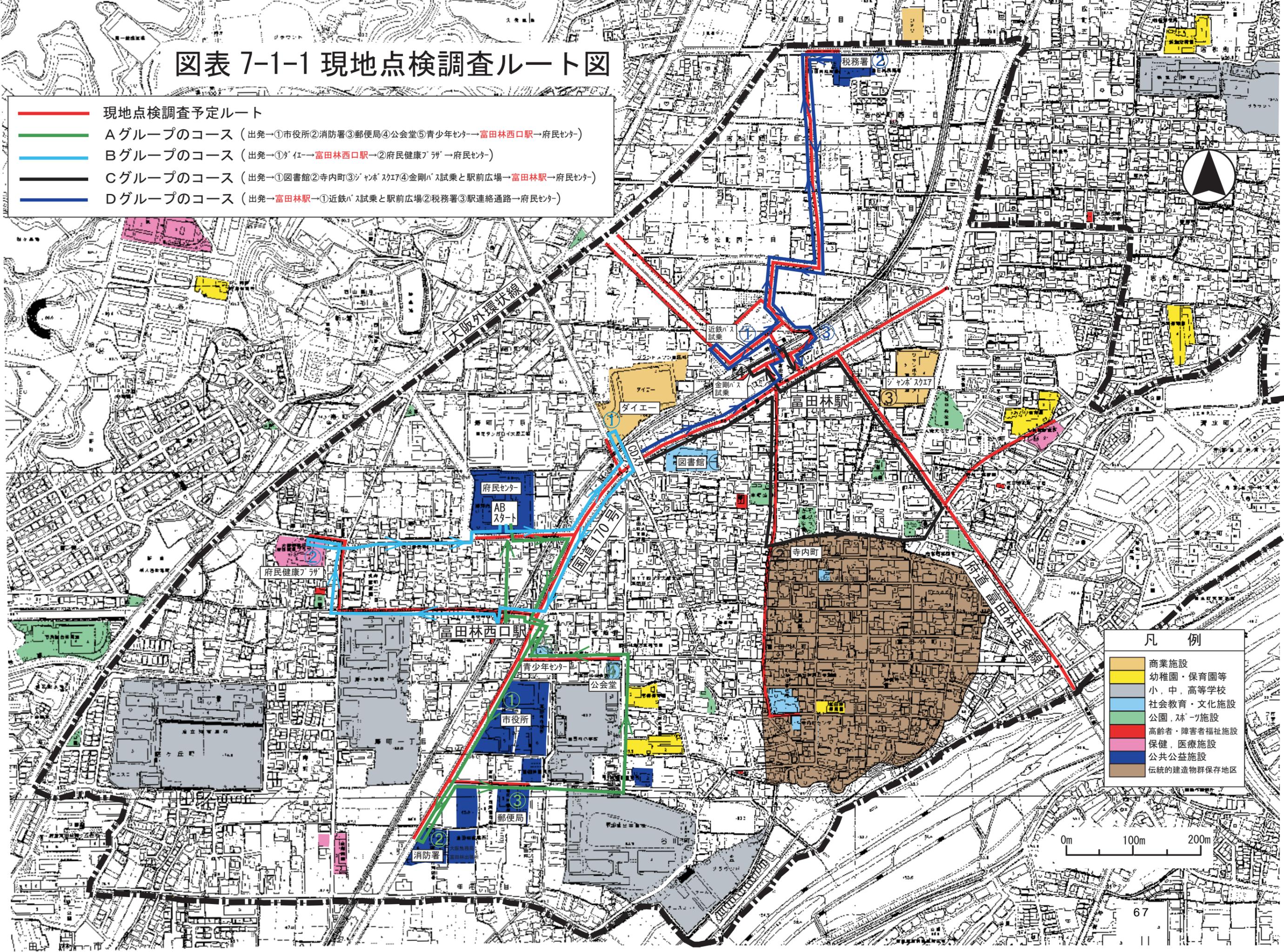
現地点検調査



調査後の討議

# 図表 7-1-1 現地点検調査ルート図

- 現地点検調査予定ルート
- Aグループのコース (出発→①市役所②消防署③郵便局④公会堂⑤青少年センター→富田林西口駅→府民センター)
- Bグループのコース (出発→①ダイエー→富田林西口駅→②府民健康プラザ→府民センター)
- Cグループのコース (出発→①図書館②寺内町③シャホ スカエ④金剛バス試乗と駅前広場→富田林駅→府民センター)
- Dグループのコース (出発→富田林駅→①近鉄バス試乗と駅前広場②税務署③駅連絡通路→府民センター)



凡 例	
<span style="background-color: #f4a460; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	商業施設
<span style="background-color: #ffff00; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	幼稚園・保育園等
<span style="background-color: #cccccc; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	小、中、高等学校
<span style="background-color: #add8e6; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	社会教育・文化施設
<span style="background-color: #90ee90; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	公園、緑地施設
<span style="background-color: #ff69b4; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	高齢者・障害者福祉施設
<span style="background-color: #66b3ff; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	保健、医療施設
<span style="background-color: #4169e1; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	公共公益施設
<span style="background-color: #a08080; border: 1px solid black; width: 15px; height: 10px; display: inline-block;"></span>	伝統的建造物群保存地区

0m 100m 200m

## 7 2 . 重点整備地区の問題・課題 1 ( 駅、駅前広場、道路・歩道等 )

アンケート調査、団体ヒアリング調査、第 1 回ワークショップ ( 現地点検調査 ) の結果を踏まえ、重点整備地区内の特定旅客施設 ( 駅 ) 駅前広場、主な経路について問題・課題の整理を行いました。

次頁より、問題・課題図として、とりまとめています。

- 重点整備地区の問題・課題図 1 ( 特定旅客施設 富田林駅 )
- 重点整備地区の問題・課題図 2 ( 特定旅客施設 富田林西口駅 )
- 重点整備地区の問題・課題図 3 ( 駅前広場 富田林駅 )
- 重点整備地区の問題・課題図 4 ( 道路・歩道等 府管理区間 )
- 重点整備地区の問題・課題図 5 ( 道路・歩道等 府管理区間 )
- 重点整備地区の問題・課題図 6 ( 道路・歩道等 府管理区間 )
- 重点整備地区の問題・課題図 7 ( 道路・歩道等 市管理区間 )
- 重点整備地区の問題・課題図 8 ( 道路・歩道等 市管理区間 )
- 重点整備地区の問題・課題図 9 ( 道路・歩道等 市管理区間 )

### 重点整備地区の問題・課題図 1 ( 特定旅客施設：富田林駅 ) の概要

箇所	問題・課題の概要
富田林駅全体	アンケート調査による富田林駅の問題点としては、 トイレが使いにくい(16.7%) 階段の上り下りがしにくい(13.9%) 時刻表、料金表などが分かりにくい(7.2%) の順に問題意識が高い。
構内スロープ・階段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・勾配がきつく(約 13%)、車椅子一人では難しい。</li> <li>・スロープ端部で人がぶつかるためカーブミラーが必要(聴覚障害者)。</li> <li>・色の違いがはっきり分かる階段の段鼻の設置要望(視覚障害者)。</li> </ul>
トイレ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南側トイレは、狭く急な階段の入口でバリアフリーになっていない。</li> <li>・北側トイレは、バリアフリー仕様だが、手洗いの手すりが張り出しており狭く(59.5cm)、車椅子が通れない。入口段差も 2.5cm ある。</li> <li>・トイレ位置に関する音声案内がない(視覚障害者)。</li> <li>・トイレがホーム端にあるため遠い。</li> </ul>
券売機	<ul style="list-style-type: none"> <li>・券売機のボタンが車椅子利用者に対応していない。</li> <li>・2 台中 1 台が音声対応だが、全台音声対応を望む(視覚障害者)。</li> <li>・身障者用割引切符が南側でしか買えないため、整備されている北口での集合ができない。</li> </ul>
情報案内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・北口駅前広場に障害者対応トイレがあるので、誘導案内板を設置してほしい。</li> <li>・電光掲示板など目での情報源が少ないので案内表示を増やしてほしい(聴覚障害者)。</li> <li>・乗車位置のアナウンスがないと、どこから乗ればいいのか分からない。発着の構内アナウンスが小さく聞き取りにくい(視覚障害者)。</li> </ul>
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車とホームの段差は約 6cm であるが、出入口によってばらつきがある。</li> </ul>

# 重点整備地区の問題・課題図1 (特定旅客施設：富田林駅)

**富田林駅：【その他】**

12：電車とホームの高さは約6cmであるが、出入口によってばらつきがある。



**富田林駅**  
『アンケート調査』

●富田林駅の問題点としては、

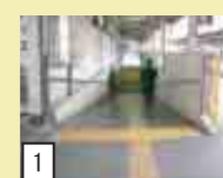
- ①トイレが使いにくい (16.7%)
- ②階段の上り下りがしにくい (13.9%)
- ③時刻表、料金表などが分かりにくい (7.2%)

の順に問題意識が高い。

**富田林駅：【構内スロープ・階段】**

1：駅構内のスロープはきつい勾配で車椅子には向かない。また、急ぐとこけそうになる（視覚障害者）。スロープの直行部で人がぶつかる。特に音が聞こえないものにはわからない。カーブミラーを設置してほしい（聴覚障害者）。ホームに連絡するスロープ部では、勾配が13%あり、また、その距離も長い。

2：階段の段鼻が弱視の人にはわかりにくい。色の違い等ははっきりわかるものと滑りにくい段鼻を設置してほしい（視覚障害者）。


富田林駅南口付近

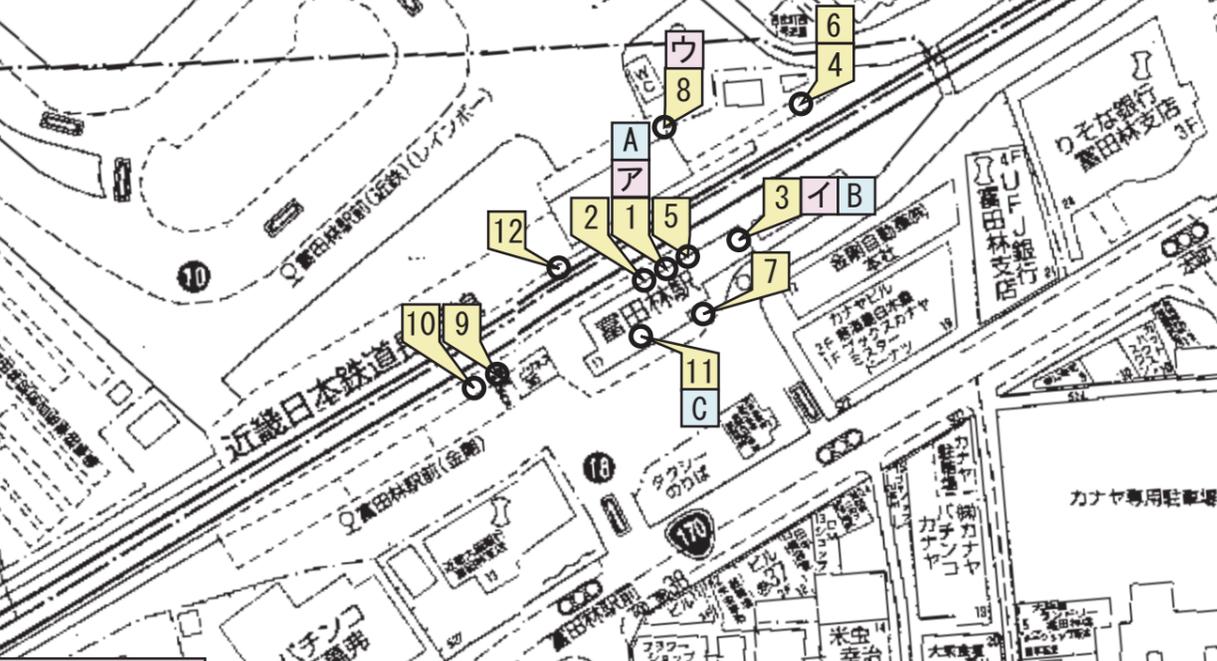
凡 例	
数字 1～12	ワークショップ 結果等
カタカナ	団体ヒアリング 結果（個別箇所）
英数大文字	アンケート調査結果（個別箇所）

**富田林駅：【情報案内】**

9：駅に電光掲示板など情報を得るものが少ない（聴覚障害者）。

10：乗車位置のアナウンスがないと、どこから乗ればいいのかわからない。発着の構内アナウンスが小さいので聞き取りにくい（視覚障害者）。全体的に目での情報源が少ないので案内表示を増やしてほしい（聴覚障害者）。

11：北口駅前広場に障害者対応のトイレがあるので、誘導案内板を設置してほしい。

**富田林駅：【構内スロープ・階段】**  
『団体ヒアリング』

ア：ホーム間の地下スロープの勾配は長くてきつい。（老）（社）（身）

**富田林駅：【構内スロープ・階段】**  
『アンケート調査』

●個別箇所への意見抜粋

A：階段の上り下りがしにくい。  
○理由：足腰が悪い為、階段に問題あり（急で長い）、エレベーター・エスカレーターがない、など。

**富田林駅：【情報案内】**  
『アンケート調査』

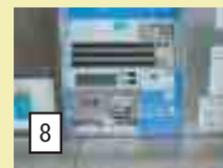
●個別箇所への意見抜粋

C：時刻表、料金表などが分かりにくい。  
○理由：字が小さい、位置が高い、など。

**富田林駅：【券売機】**

7：券売機のボタンが車椅子利用者では届かない。低く、前にしてほしい（車椅子利用者）。

8：現在、券売機は2台中1台が音声対応だが、全台音声対応にしてほしい（視覚障害者）。

**富田林駅：【券売機】**  
『団体ヒアリング』

ウ：身障者用割引切符が南側でしか買えないため、整っている北口での集合ができない。（社）

**富田林駅：【トイレ】**  
『団体ヒアリング』

イ：南口と駅内トイレに身障者用がなく、狭くかつ汚い、トイレの手すりが邪魔になる。利用者は北口の駅前広場まで行く必要がある。（社）（身）

**富田林駅：【トイレ】**  
『アンケート調査』

●個別箇所への意見抜粋

B：トイレが使いにくい。  
○理由：衛生上の問題（汚れて利用しにくい）、トイレ自体の問題（洋式ではない、水洗ではない、紙がない、など）、暗い・狭い、障害者用がない、場所が不便、など。

**富田林駅：【トイレ】**

3：南側トイレは、狭く急な階段の入り口でバリアフリーになっていない（車椅子利用者、健常者）。

4：北側トイレはバリアフリー仕様になっているが、手洗いの手すりが張り出しており、狭く（59.5cm）車椅子が通れない（車椅子利用者）。また入口に2.5cmの段差あり。

5：トイレの位置に関する音声案内がないので、利用しがたい（視覚障害者）。

6：トイレがホームの端にあって遠い。構内トイレは、ホームの端にあるので移動距離が長い。また、障害者対応になっていない。





重点整備地区の問題・課題図 2 (特定旅客施設：富田林西口駅) の概要

箇所	問題・課題の概要
富田林西口駅全体	アンケート調査による富田林西口駅の問題点としては、 時刻表、料金表が分かりにくい(7.7%) 改札口が狭く通りにくい(7.7%) トイレが使いにくい (7.7%) の問題意識が高い。
駅入口部	・駅入口の段差は 2cm(小型水路)、勾配は約 15.8%、乗入れ幅は約 90cm であり車椅子での通行が困難。
改札口	・改札口が狭く通りにくい(朝夕の通勤・通学者が一時的になるため。ベビーカーがひっかかる)。 ・「車椅子用マーク」はあるが「聴覚障害者用マーク」がない。
構内スロープ・階段	・勾配がきつく(約 12.8%)車椅子で自力では困難。しかし、駅員にすぐ押していただけるため利用はしやすい。 ・手すりを設置してほしい(高齢者)。
トイレ	・構内トイレは身障者対応だが、音声誘導等がないため視覚障害者には分かりにくい。 ・シルバーカーでは入口のドアまで手が届かないため開けにくい。 ・シルバーカーが回転できるスペースはない。
券売機	・券売機までの誘導ブロックが未設置。 ・券売機カウンター下部に蹴込みがないため車椅子では手が届かない。 ・料金表の液晶パネルが西日の時、弱視者は見えない(身体障害者)。
情報案内	・時刻表・料金表が分かりにくい。 ・発着の文字による案内がない(聴覚障害者)。
ホーム	・ホームの点字ブロックが黄色でないものは、白線表示との区別がつきにくい。 ・ホームが全体に狭く、学生登下校時は単線で両方の客が一緒になり、特に狭くなる。 ・ホーム端部は有効幅員が狭く約 79～154cm で、シルバーカーはUターンできない。
その他	・川西駅側の南側踏切の方へ駅出入口を設置できないか(身体障害者)。 ・駅前の富田林狭山線は人・車が多く、両面交通なので危険。一方通行にできないか(身体障害者)。

# 重点整備地区の問題・課題図2 (特定旅客施設：富田林西口駅)



**富田林西口駅：【その他】**  
『団体ヒアリング』  
サ：川西側の南側踏切の方へ駅の入出口を設置できないか。(身)  
シ：学生が多く、周辺道路も一般の人が通りにくい状態になる。特に踏切が近いので、そのあたりが混雑し危険だ。(社)  
：前の道路が人・車が多く、両面交通なので危険だ。せめて一方通行にできないか。(身)

**富田林西口駅：【ホーム】**  
20：ホームの端は有効幅員（白線まで）が狭く約79～154cm、シルバーカーはUターンが困難。



**富田林西口駅：【ホーム】**  
『団体ヒアリング』  
ク：富田林西口駅の特徴は学生が多く、時間的に集中すること。それに伴う問題点が多くある。(社)  
ケ：ホームの点字ブロックと白線表示の区別がつきにくい、点字ブロックが黄色でないものは判別しづらい。(身)  
コ：ホームが全体に狭く、学生登下校時は単線で両方の客が一緒のホームにいるので、特に狭くなる。奥にいくほど狭くなっていて危険だ。(老)(社)

**富田林西口駅：【トイレ】**  
19：構内トイレは非常に広く整備されており、奥でらくらく回転出来るスペースがあった。障害者対応だが、シルバーカーでは、入口のドアまで手が届かないため開けにくい。通路幅は約110cm、入口幅は約89cmで通行可能だが、トイレ内はシルバーカーが回転する余裕はない。



**富田林西口駅：【トイレ】**  
『団体ヒアリング』  
キ：身障者トイレはあるが、音声誘導等がないので視覚障害者はわかりにくい。(身)

**富田林西口駅：【トイレ】**  
『アンケート調査』  
●個別箇所への意見抜粋  
F：トイレが使いにくい。  
○理由：綺麗にしてほしい、視覚障害者の為、全く分からない、など。

**富田林西口駅：【情報案内】**  
18：発着の文字による案内がない(聴覚障害者)。



**富田林西口駅：【情報案内】**  
『アンケート調査』  
●個別箇所への意見抜粋  
E：時刻表、料金表などが分かりにくい。  
○理由：読みにくい。

**富田林西口駅：【構内スロープ】**  
『団体ヒアリング』  
カ：駅へ入ってすぐにスロープがあるが、勾配がきつく車椅子で自力では難しい、高齢者にとっても勾配がきつい。但し、車椅子利用者は駅員にすぐに押しもらえるので利用はしやすく、隣の川西駅に近い人でも富田林西口駅まで来て、利用していると聞いている。(老)(社)

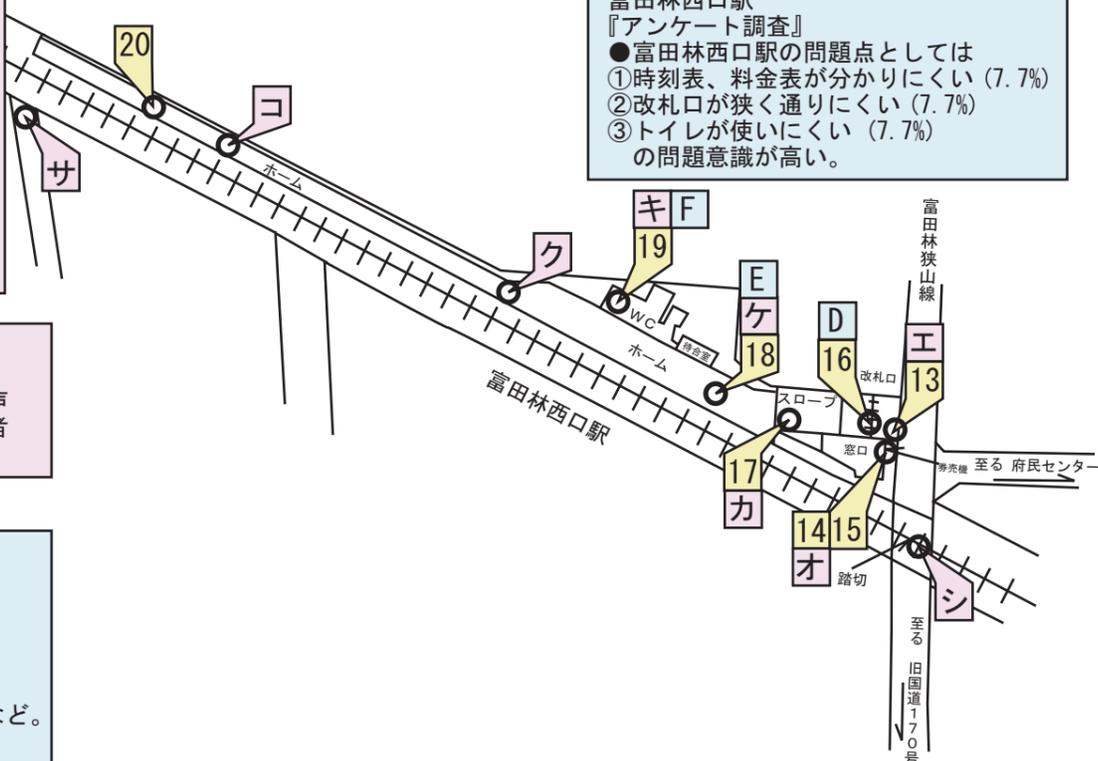
**富田林西口駅：【構内スロープ】**  
17：構内スロープの勾配がきつい(12.8%) (車椅子)。  
：手すりを設置してほしい(高齢者)。



**富田林西口駅：【駅入口部】**  
13：駅前入り口部の段差。乗り入れる部分に小型水路があり、車椅子の通行が非常に困難である。  
：駅入口の段差は2cm、勾配は15.8%、乗入れ幅は約90cm。乗入れ部分に小型水路があり、シルバーカーでは通行可能だが、普通の車椅子では通行が非常に困難である。



**富田林西口駅**  
『アンケート調査』  
●富田林西口駅の問題点としては  
①時刻表、料金表が分かりにくい(7.7%)  
②改札口が狭く通りにくい(7.7%)  
③トイレが使いにくい(7.7%)  
の問題意識が高い。



凡 例	
数字 13～20	ワークショップ結果等
カタカナ	団体ヒアリング結果(個別箇所)
英数大文字	アンケート調査結果(個別箇所)

**富田林西口駅：【駅入口部】**  
『団体ヒアリング』  
エ：駅から公道に出るところに深くはないが排水溝の段差(深さ3cmくらいで幅15cm程度)がある。車椅子だと2cm程度でも厳しい。蓋が必要だ。(老)(身)

**富田林西口駅：【券売機】**  
14：券売機までの誘導ブロックが未設置。誘導ブロックの設置が必要である。  
15：券売機カウンター下部に蹴込みがない為、ボタンまで手が届かない。蹴込みまたは、券売機をもう少し手前に設置をしてほしい。



**富田林西口駅：【券売機】**  
『団体ヒアリング』  
オ：券売機が車椅子の場合は高くして使えないのではないか。(老)：券売機が少なく、集中時は相当待たなくてはならない。(社)  
：視覚障害者にとって、どの駅の券売機も同様に料金表の液晶パネルが西日のとき弱視者は見えない。(身)

**富田林西口駅：【改札口】**  
16：改札口で「車椅子」用マークは貼付してあるが、「聴覚障害者」用マークがない。駅員への対応がスムーズに行くとと思われる。「聴覚障害者」用マークを貼付してほしい。



重点整備地区の問題・課題図 3 (駅前広場：富田林駅) の概要

箇所	問題・課題の概要
富田林駅 駅前広場全体	アンケート調査による富田林駅駅前広場の問題点としては、 通路・歩道の幅が不十分(19.1%) 通路上、歩道上の段差解消が不十分(17.5%) 路線バスの時刻表、料金表が分かりにくい(8.6%) エレベーター・エスカレーターの設置が不十分(6.9%) の順に問題意識が高い。
北口駅前広場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行者がロータリーを回って駅に行くのが大変(社会福祉協議会、以下「社協」と示す)。</li> <li>・駅前広場を横断する際、信号機がない箇所があり危険。</li> <li>・バス停の乗車口が狭く、ぴったり停めないと車椅子が乗車できない(社協・身体障害者)。</li> <li>・車椅子でバス乗車する際、既存の柵が支障となり乗りにくい。</li> <li>・スロープ板の勾配がきつく(約 30%)車椅子一人では乗車不可能。2つ板式は乗りにくい。</li> </ul>
南口駅前広場 【全体】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・根本的に狭く、バス、自家用車、歩行者の動線が混雑して危険。</li> <li>・旧国道 170 号に出る信号が短いのと楠公通りとの距離が短いので渋滞する(社協)。</li> </ul>
南口駅前広場 【歩道】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・売店前の混雑が特にひどく歩道中央に柱があり狭く、横断勾配も約 18%もある。</li> <li>・ミスタードーナツ側からロータリーに行く道が危ない。</li> <li>・旧国道 170 号の歩道が狭く通れない(身体障害者)。</li> </ul>
南口駅前広場 【スロープ】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・売店前のスロープは荷物車が止まっており使えない時がある。手すりをつけてほしい(身体障害者)。</li> <li>・車椅子のスロープが 1 箇所しかなく、かつ幅が狭い。</li> </ul>
南口駅前広場 【バス試乗等】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停の乗車口が狭く、ぴったり停めないと車椅子が乗車できない。</li> <li>・ワンステップバスのスロープ板の勾配がきつく(約 34.8%)車椅子一人では乗車不可能。</li> <li>・ノンステップバスの導入要望。</li> </ul>
南口駅前広場 【情報案内】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バス停に行くまでに点字ブロックや音声案内などの案内情報がない。</li> <li>・バス案内板の字が消えかけている、位置が高く見にくい。</li> </ul>
南口駅前広場 【エレベーター・ エスカレーター】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・エレベーター、エスカレーターへの設置要望。</li> </ul>
その他 【グレイ前踏切】	<ul style="list-style-type: none"> <li>・踏切に入る道の双方とも勾配が急である。</li> <li>・線路と通路の間が広く、歩行に危険。</li> </ul>

# 重点整備地区の問題・課題図3

(駅前広場：富田林駅)



凡 例	
数字 21～31	ワークショップ 結果等
カタカナ	団体ヒアリング 結果 (個別箇所)
英数大文字	アンケート調査結果 (個別箇所)

富田林駅駅前広場南北共通：【駅前広場南北共通】  
『アンケート調査』  
●富田林駅駅前広場の問題点としては、  
①通路・歩道の幅が不十分 (19.1%)、  
②通路上、歩道上の段差解消が不十分 (17.5%)、  
③路線バスの時刻表、料金表が分かりにくい (8.6%)、  
④エレベーター・エスカレーターの設置が不十分 (6.9%)、  
の順に問題意識が高い。

富田林駅駅前広場南北共通：  
【駅前広場】  
『団体ヒアリング』  
ス：北口は駅前広場が整備されているが、歩行者はロータリーを回って駅に行くのが大変と聞いている。(社)  
セ：北口駅前広場のバス停の乗車口が狭く、バスがぴったり止めてくれないと車椅子が通行乗車できない。(社)(身)  
歩道との間隔が空きすぎている時も同様である。(社)  
乗車口で直角に曲がり乗車するので、柵・ポールがじゃまになる。(身)

富田林駅北口広場：【バス試乗等】  
21：電動車椅子でバスへ乗車する際、既存の柵が支障となり一回でUターンできない。また、歩道とバスを繋ぐスロープ板の勾配がきつく(約30%)一人での乗車が困難である(スロープを全部のばしても17.5%)。また、2つ式だと幅を合わせるのが難しい。  
22：駅前広場を横断する際、信号機がない箇所があるので危険にさらされる。



ダイエー前踏切  
30：駅の南北を渡るルートは重要である。ここは、踏み切りに入る道の双方とも勾配が急である。  
31：踏切内は線路と通路の間が広く空いており、歩行に危険である。



富田林駅南口駅前広場：【エレベーター・エスカレーター】  
『アンケート調査』  
●個別箇所への意見抜粋  
M：富田林駅にもエスカレーターの設置のぞむ、エレベーターを老人にも障害者にも作ってほしい。

富田林駅南口駅前広場【バス試乗等】  
27：バス乗車場の手すり切込みが狭く、ぴったりつけないと車椅子乗車ができない(北口広場はもっと狭い)。  
28：ワンステップバスの引き出しスロープは勾配がきつく(34.8%)、電動車椅子の自力走行はできず、ひっくり返りそうになった(歩道高さが低いのも要因)ノンステップバスを増やす。他にもスロープを出せるバス停は富田林市内などに少ないのではないかと。  
29：バス停に行くまでに点字ブロックや音声案内といった案内情報がない。



富田林駅南口駅前広場：【混雑・渋滞】  
23：駅前広場はとにかく狭く、バス、自家用車、歩行者の動線が混合して危険である。



富田林駅南口駅前広場：【混雑・渋滞】  
『団体ヒアリング』  
ソ：南口は根本的に狭い。金剛バスが5台一緒に出る。発着時刻が集中しすぎているのではないかと。駅前広場は大混雑である。(社)  
タ：国道旧170号に出る信号が短いと楠公通りとの距離が短いので、渋滞する。(社)

富田林駅南口駅前広場：【混雑・渋滞】  
『アンケート調査』  
●個別箇所への意見抜粋  
G：交通量が多いので歩きにくい。  
：送迎の車が非常に多く神経を使う、自家用車の駐車スペースがない。  
：人、車、バスで急いでいる時に困る。  
：路線バスの往復で通路が狭い。  
：タクシー、バス出入りが多いから気をつけなくてはいけない。

富田林駅南口駅前広場：【バス関連】  
『アンケート調査』  
●個別箇所への意見抜粋  
K：バス発車時に歩行者が足止めされる。  
L：金剛バスの運転手の案内が不適切。

富田林駅南口駅前広場：【情報案内】  
26：駅前の案内板がなく、わかりにくい。位置案内板、外国語表示、バス系統案内等。

富田林駅南口駅前広場：【スロープ】  
『団体ヒアリング』  
ト：売店前にスロープがあるが、荷物車が止まっていて使えないときがある。スロープに手すりをつけてほしい。(身)

富田林駅南口駅前広場：【スロープ】  
25：車椅子のスロープが1箇所しかなく、かつ幅が狭い。東側にも設置したらどうか。

富田林駅南口駅前広場：【歩道の問題】  
『団体ヒアリング』  
チ：南口は根本的に狭い。歩道がないし、傾斜があるので危ない。売店前は混雑して通れない。(身)  
ツ：ミスタードーナツ前に溝があり、通行しづらい。(身)  
テ：タクシーの溜まり場横の国道旧170号の歩道が狭く、通れない。(身)

富田林駅南口駅前広場：【歩道の問題】  
24：特に売店前の混雑がひどいが、歩道部が狭い。広場から金剛バスへの歩道の中央に柱があり、一方は売店前で狭くて通りにくく、一方は横断勾配が18%もある。

富田林駅南口駅前広場：【歩道の問題】  
『アンケート調査』  
●個別箇所への意見抜粋  
H：ミスタードーナツ側からロータリーに行く道が危ない。  
I：駅と道路との段差をなくす・特に券売機の前など。



重点整備地区の問題・課題図 4 (道路・歩道等：府管理区間) の概要

路線	箇所	問題・課題の概要	
旧国道 170号	消防署前～ 常盤町交差点	歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的に狭い(大半が2m以下、約74cmの箇所もある)。</li> <li>・歩道上への違法駐車車両がある。</li> <li>・電柱等による通行障害がある。</li> <li>・歩道横断勾配がきつい箇所がある。</li> <li>・歩道がマウンドアップ構造の箇所がある。</li> <li>・歩道と車道の段差が2cmでも車椅子通行困難。</li> <li>・点字ブロックや歩車道境界ブロックが壊れている、または点字ブロックがない箇所がある。</li> <li>・歩道路面舗装が波打っている(ガタガタ)箇所がある。</li> </ul>
		信号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・総じて歩行者の青信号時間が短い。特に富田林西口駅前スクランブル交差点が長く待つ割に短い。</li> <li>・スクランブル交差点は必要か。</li> </ul>

# 重点整備地区の問題・課題図 4 (道路・歩道等：府管理区間)

旧国道 170 号：消防署～府民センター前道路との交差点【西側歩道】



旧国道 170 号 (警察署から消防署方面を望む)



(府民センター前付近から富田林西口駅方面を望む)

- 1: 消防署西側 (向かい側) の歩道が波打っていた (マウンドアップ構造)。
- 2: 交差点内に路上駐車がある。
- 3: 歩道幅員が狭いうえ (2m 以下)、歩道上への違法駐車車両が多く、電柱などもあり、更に狭くなり、車椅子使用者は信号も見えにくい。車止め対策が必要。また、路面が局部的に波打っている。



旧国道 170 号：府民センター前道路との交差点～常盤町交差点【東側歩道】

- 9: 府民センター前道路との交差点 (北東角) には点字ブロックがない (南東角にはある)。
- 10: 府民センター前道路との交差点 (北東角) 付近で、国道東側歩道の横断勾配がきつい箇所がある。この場合、シルバーカーは、平坦な民地側に回り込んで通行している。
- 11: 常盤町交差点 (南東角) 付近の国道 170 号東側歩道で、電柱のため有効幅員約 74cm の歩道は、シルバーカーがやっと通れるスペースしかない。
- 12: 常盤町交差点 (南東角) の歩車道境界ブロックと点字ブロックが壊れている。【改修済】



旧国道 170 号 (府民センター前付近から常盤町交差点方面を望む)



凡例

- 重点整備地区の区域
- 主な経路 (府管理区間)
- 主な経路 (市管理区間)
- 駅から半径 500m の徒歩圏域
- 数字 1～47: ワークショップ 結果等 (府管理区間)
- カタカナ: 団体ヒアリング 結果 (個別箇所)
- 英数大文字: アンケート調査結果 (個別箇所)

旧国道 170 号：消防署～府民センター前道路との交差点【東西共通】

『団体ヒアリング』  
ア: 車優先からか、総じて歩行者の青信号の時間が短い。特に富田林西口駅前のスクランブル交差点が長く待つ割に短い。スクランブルが必要なのか? (老)

旧国道 170 号：府民センター前道路との交差点～常盤町交差点【西側歩道】

8: 歩道がマウンドアップ構造である。

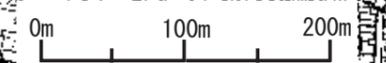
旧国道 170 号：消防署～府民センター前道路との交差点【東側歩道】

- 4: 歩道と車道に段差が 1.8 cm あり、基準どおりだが車椅子通行困難。
- 5: マンホール周辺の構造物が壊れており、横転の可能性あり。
- 6: 歩道と車道に段差が 2 cm あり、基準どおりだが車椅子通行困難。
- 7: 交差点 (北東角) 付近の東側歩道で路面がガタガタ。



凡例

- 商業施設
- 幼稚園・保育園等
- 小、中、高等学校
- 社会教育・文化施設
- 公園、スポーツ施設
- 高齢者・障害者福祉施設
- 保健、医療施設
- 公共公益施設
- 伝統的建造物群保存地区



重点整備地区の問題・課題図 5 (道路・歩道等：府管理区間) の概要

路線	箇所	問題・課題の概要
旧国道 170号	常盤町交差点 ～本町交差点	アンケート調査による富田林駅周辺の問題点としては、 歩道の幅が十分確保されていない(14.7%) 歩道(または道路)上に段差や傾斜がある(11.8%) ベンチなど休憩施設が少ない(10.3%) の順に問題意識が高い。
		歩道 <ul style="list-style-type: none"> <li>・基本的に狭い(大半が 2m 以下)。</li> <li>・歩道上への違法駐車車両がある。</li> <li>・電柱等による通行障害がある。</li> <li>・歩道横断勾配がきつい箇所がある。</li> <li>・歩道と車道の段差が 8cm の箇所がある。</li> <li>・点字ブロックが適切に設置されていない箇所がある。</li> <li>・側溝の蓋がない箇所がある。</li> </ul>
		信号 <ul style="list-style-type: none"> <li>・音声信号がパチンコ店の騒音で聞こえにくい。</li> </ul>

# 重点整備地区の問題・課題図5 (道路・歩道等：府管理区間)

## 旧国道170号：常盤町交差点～本町交差点【西側歩道】

- 13：常盤町交差点（北西角）の点字ブロックは、傾斜があると自転車の時ずべる。自転車のタイヤ幅を考慮した点字ブロックに改善してほしい。【改修済】
- 14, 16：歩道が狭く（2m以下）、電柱や道路標識がある箇所は、電動車椅子（幅約70cm）が通行すれば歩行者は通行できない。
- 15：側溝の蓋がない。
- 17：違法駐車が多く、歩道に乗上げていると歩行者さえ通行が困難である。
- 18：グレーチングの側溝肩がこわれている。
- 19：横断勾配がきつい（約10%）。
- 20：段差がきつい（8cm）。
- 21：道にくぼみがある。【改修済】
- 22：交差点の北側に歩道がない（ミッド・ナツ付近）。



旧国道170号（中央図書館付近から西口駅方面を望む）



富田林駅正面

## 旧国道170号：常盤町交差点～本町交差点

### 『アンケート調査』

- 富田林駅周辺の問題点としては、
  - ①歩道の幅が十分確保されていない（14.7%）、
  - ②歩道（または道路）上に段差や傾斜がある（11.8%）、
  - ③ベンチなど休憩施設が少ない（10.3%）、の順に問題意識が高い。
- 個別箇所への意見抜粋
  - A：富田林駅前のミッド・ナツからパチンコ店までの歩道が狭い。
  - B：駅前、特に富田林駅南口前券売機に行くまで危ない。
  - C：富田林駅周辺はロータリーも含めて段差のため、目の不自由な方は危険である。
  - D：富田林駅の金剛バス乗り場周辺は、ベビーカーでの移動がしにくい。それと、歩道が狭くて人とすれ違うのがやっとなのである。



## 旧国道170号：常盤町交差点～本町交差点

### 『団体ヒアリング』

- イ：歩道が施設の入り口で切り下げがあり、波状になっているのが一番危ない。特に旧国道170号が一番問題である。高齢者のシニアカー、車椅子利用者は概ね車道を使わざるを得なくなっている。（老、社、身）
- ウ：旧国道170号の歩道に片側車輪を乗り上げた車が多いことと、自転車の駐車も多いので、通れないところがある。（老）
- エ：旧国道170号のマルマサ・百萬弗（パチンコ店）前の歩道への駐車がある。

## 旧国道170号：常盤町交差点～本町交差点

### 【東側歩道】

- 23：歩道が狭く（2m以下）、街灯や道路標識で更に狭くなる。
- 24：溝が深く落ちたら危険である。
- 25：歩道と民地に段差があり、歩道の横断勾配もきつい。
- 26：スロープ横の部分に足をひっかけるおそれがある。
- 27：溝の蓋が斜めになっている。
- 28：歩道に駐車している車がある。
- 29：音声信号が布設されているが、パチンコ屋の音で聞こえにくい。【対策済】
- 30：点字ブロックが適切な位置に設置されていない（片方によっている）。
- 31：歩道の横断勾配がきつくと車椅子の通行に支障がある。
- 32：歩道に上がりにくい。勾配がきついし、段差もある。



凡例

- 重点整備地区の区域
- 主な経路（府管理区間）
- 主な経路（市管理区間）
- 駅から半径500mの徒歩圏域
- 数字1～47 ワークショップ結果等（府管理区間）
- カタカナ 団体ヒアリング結果（個別箇所）
- 英数大文字 アンケート調査結果（個別箇所）

凡例

- 商業施設
- 幼稚園・保育園等
- 小、中、高等学校
- 社会教育・文化施設
- 公園、スポーツ施設
- 高齢者・障害者福祉施設
- 保健、医療施設
- 公共公益施設
- 伝統的建造物群保存地区



旧国道170号（富田林駅より西側から富田林駅方面を望む）

重点整備地区の問題・課題図 6 (道路・歩道等：府管理区間) の概要

路線	箇所	問題・課題の概要	
170号 旧国道	本町交差点～ 本町北交差点	歩道	・基本的に狭い(大半が2m以下)。 ・歩道上への違法駐車車両がある(銀行前など)。また、自転車・バイクの駐輪も多い。
		信号	・旧国道170号が右に曲がっている信号(富田林五条線との交差点)処理が問題(身体障害者)。
富田林五条線	若松町一丁目 交差点～ 若松町交差点	歩道	・歩道が狭く、歩車道段差があり上がりにくく、窪みもある。 ・歩道上に不要な手すりや電柱があり、通行障害となっている。 ・途中より歩道がなくなり、幅も狭い側線のみ区間があり、側溝に蓋がない箇所があり危険。
	若松一丁目 交差点～ 金剛大橋	歩道	・道路を拡幅し、歩道を設置中。
		信号	・寺内町から金剛大橋へ行く道との交差点信号が分かりにくい。
林界 線富田	常盤町交差点 ～ダイエー前	歩道	・ダイエー前の歩道は狭く(幅員約130cm)、シルバーカーと人がすれ違うことが困難。
富田林狭山線	富田林西口駅前 付近～ 第一中学校前	アンケート調査による富田林西口駅前周辺の問題点としては、 狭い道を自動車が通行する(24.2%) 歩道の幅が十分確保されていない(15.4%) 歩行者が歩道や道路いっぱいに広がって歩いている(12.1%) の順に問題意識が高い。	
		道路	・道路は狭いが、歩行者の通行量が多く、両面交通で直近に踏切もあって危険だ(老人クラブ)。
		歩道	・有効幅員が狭く(約120cm)、段差があるため、ほとんど使用されていない。 ・歩道端に高さ約10cmのブロックがあるが歩道と同じ色であるため、つまずくことが夜によくある。段差を無くして白線で車道と区別した方がよい(視覚障害者)。 ・第一中学校角に溝があり危険。

# 重点整備地区の問題・課題図 6

(道路・歩道等：府管理区間)

堺富田林線：  
常盤町交差点～ダイエー前

41：ダイエー前の歩道は狭く（幅約130cm）、シルバーカーと人がすれ違うことが困難である。



41

富田林狭山線：富田林西口駅前付近～第一中学校前

『団体ヒアリング』

キ：富田林西口駅から公道に出るところに深くはないが排水溝の段差がある。車椅子だと2cm程度でも厳しい。(老)  
ク：富田林西口駅から出たすぐのところに、溝があり、高さ3cmくらいで幅15cm程度だが、それでも車椅子は困難。蓋が必要だ。(身)  
ク：富田林西口駅前の道路は狭いが、歩行者の通行量が多い。両面交通で直近に踏切もあって危険だ。(老)

富田林狭山線：  
富田林西口駅前付近～第一中学校前



富田林狭山線 (旧国道170号から西口駅を望む)



富田林狭山線 (西口駅前付近から西方向を望む)

42：踏切に段差がある。また踏切と駅入口にも段差がある。  
43：駅前入り口部の段差。乗り入れ部分に小型水路があり、車椅子の通行が非常に困難である。  
44：有効幅員が狭く（約120cm）、段差があるため、ほとんど使用されていない。  
45, 46：歩道端に高さ約10cmのブロックがあるが、歩道と同じ色であるため、つまりくことが夜によくある（視覚障害者）。段差を無くして白線で車道と区別した方がよい。  
47：第一中学校角に溝があり危険。



42-1



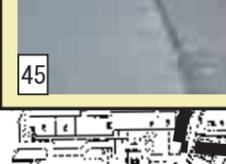
42-2



43



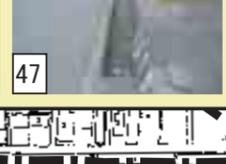
44



45



46



47

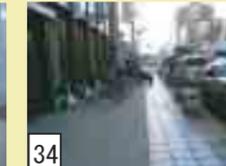


旧国道170号 (本町交差点から富田林駅方面を望む)

旧国道170号：本町交差点～本町北交差点【西側歩道】  
33：銀行前の路上駐車が歩道に乗り上げ、歩行者通行困難。  
34：銀行前の歩道に自転車・バイクが駐輪され歩行者通行困難、路上駐車も多い。



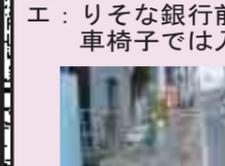
33



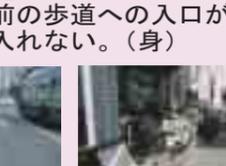
34

旧国道170号：本町交差点～本町北交差点【西側歩道】  
『アンケート調査』  
●個別箇所への意見抜粋  
E：銀行前近くに何故車を止めさせるのか（ポールではなく注意する人を配置する）

旧国道170号：本町交差点～本町北交差点【西側歩道】  
『団体ヒアリング』  
E：りそな銀行前の歩道への入口が狭く、車椅子では入れない。(身)



E-1



E-2

旧国道170号：本町交差点～本町北交差点【東西共通】  
『団体ヒアリング』  
オ：旧国道170号が右に曲がっている信号（富田林五条線との交差点）処理が問題。(身)

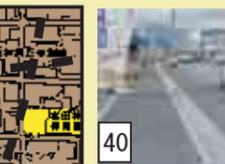
旧国道170号：本町交差点～本町北交差点【東側歩道】  
35：歩道が狭く（2m以下）乗入部で波打っている。



35

富田林五条線：  
若一交差点～金剛大橋（石川河川敷公園）  
『団体ヒアリング』  
カ：寺内町から金剛大橋へ行く道に出るところの交差点の信号が分かりづらい。(社)

富田林五条線：  
若一交差点～金剛大橋（石川河川敷公園）  
40：道路拡幅し、歩道を設置中。



40



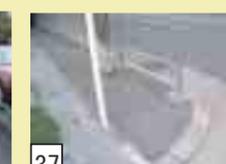
富田林五条線 (金剛大橋方向を望む)

富田林狭山線：富田林西口駅前付近～第一中学校前  
『アンケート調査』  
●富田林西口駅前周辺の問題点としては、  
①狭い道を自動車が通行する（24.2%）  
②歩道の幅が十分確保されていない（15.4%）  
③歩行者が歩道や道路いっぱいに広がって歩いている（12.1%）の順に問題意識が高い。  
●個別箇所への意見抜粋  
F：中高生が道路いっぱいに広がって歩く。  
G：踏切横断の時、ベビーカーのタイヤがひっかかる。

富田林五条線：若一交差点～若一南側の交差点  
36：若一交差点の歩道中間部に手すりがある。取り忘れか？《富田林市》  
37：歩道が狭く、歩道と車道に段差があり上がりやすく、くぼみもある。  
38：若松町団地前歩道の終点部真ん中に電柱が立っており通行障害となっている。  
39：途中より、歩道がなく、幅も狭い側線だけの区間があり、溝に蓋が無い箇所もあり極めて危険。



36



37



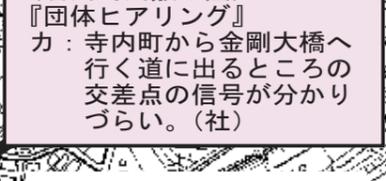
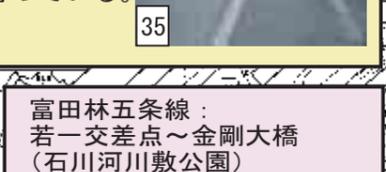
38



39

凡例	
	重点整備地区の区域
	主な経路（府管理区間）
	主な経路（市管理区間）
	駅から半径500mの徒歩圏域
	ワグショップ結果等（府管理区間）
	団体ヒアリング結果（個別箇所）
	アンケート調査結果（個別箇所）

凡例	
	商業施設
	幼稚園・保育園等
	小、中、高等学校
	社会教育・文化施設
	公園、スポーツ施設
	高齢者・障害者福祉施設
	保健、医療施設
	公共公益施設
	伝統的建造物群保存地区

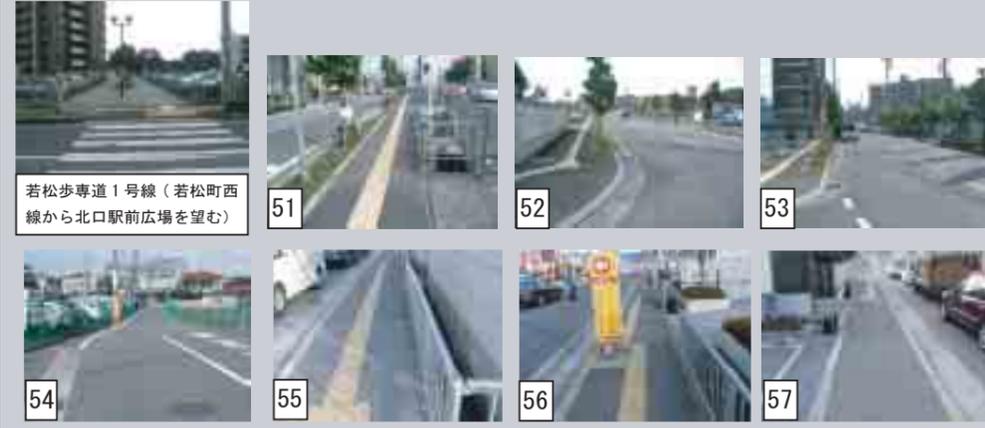


重点整備地区の問題・課題図7(道路・歩道等：市管理区間)の概要

路線	箇所	問題・課題の概要	
若松歩道 ・若松町西線 1号線	富田林駅北口 ～若松8号線	歩道	・歩道はあるが2m以下(1.0～1.5m)で点字ブロックが設置済。
8号線 若松	若松町西線 ～若松5号線	道路	・歩道がない。
5号線 若松	若松8号線 ～税務署	歩道	・歩道はあるが、2m以下(1.1～1.7m)で点字ブロックが設置済。 ・歩道横断勾配がある。
11本町 線	本町交差点～ 若松町交差点	道路	・歩道がない。 ・幅が狭い側線だけの区間である。 ・電柱等による通行障害がある。 ・溝に蓋がない箇所がある。
1号線 若松	若松町一丁目 交差点～ 新堂診療所	道路	・歩道がない。
本町3 号線	富田林駅前交 差点～寺内町 センター	道路	・歩道がない。 ・舗装が悪い(デコボコ道)。高齢者の手押し車や車椅子、 バギーなどがうまく進まず、つまずいて危ない。 ・側溝に蓋がない箇所がある。 ・点字ブロックがない。
1号線 常盤		道路	・舗装が悪い。 ・側溝に蓋がない箇所がある。 ・歩道が石畳になっており車椅子で通ると振動がある。 ・歩道上に電柱があり通行障害がある。 ・スロープの横断勾配が約12%。 ・朝夕は車の抜け道であり、歩行者は危険。

# 重点整備地区の問題・課題図7 (道路・歩道等：市管理区間)

若松歩専道1号線・若松町西線・若松8号線・若松5号線：  
 富田林駅北口駅前広場～税務署  
 51, 52, 53：歩道はあるが2m以下(1～1.5m)で、点字ブロックが設置済。  
 54：歩道がない。  
 55, 56：歩道はあるが2m以下(1.1～1.7m)で、点字ブロックが設置済。  
 57：歩道の横断勾配がある。



若松歩専道1号線・若松町西線・若松8号線・若松5号線：  
 富田林駅北口駅前広場～税務署  
 『団体ヒアリング』  
 ケ：税務署へは、1年に1度は確定申告のため、富田林駅から行くが、途中からの道が狭い。(老)



常盤1号線：  
 寺内町境界付近～府道富田林五条線(若一交差点)※検討ルート外  
 64, 66：舗装が悪い。  
 65：側溝の蓋がないところや不完全なところが多く、特に車が通行すると端によけるので危険である。  
 67：道路の中央部からアスファルト舗装とコンクリート舗装(下部は水路)が分かれており、歩きにくい。  
 68：歩道が石畳になっており車椅子で通ると振動がある。  
 69：歩道の終わりに真ん中に電柱あり。  
 70：68と69の歩道へ上がるスロープ横断勾配が12%。  
 71：スロープがなく、歩道に上がれない(上がっても植木が邪魔で歩けない)。  
 72：朝夕は車の抜け道となっており、歩行者は危険。  
 73：グレーチングが閉じていなくて危険。



本町11号線：  
 本町交差点～ジャンボ南側の交差点  
 58：歩道がなく、幅が狭い側線だけの区間であり、電柱等で更に狭くなり、溝に蓋が無い箇所もあり極めて危険。

若松1号線：  
 若一交差点～新堂診療所(まちかどデパートひまわり)  
 59：歩道がない。

本町3号線：  
 富田林駅前交差点～寺内町センター『団体ヒアリング』  
 コ：寺内町へのルートには、点字誘導ブロックがない。ルート的には富田林西口駅からは勾配が急なので、バリアフリーの考え方を取るなら、寺内町へのルートは富田林駅からに絞った方がいい。(身)

本町3号線：富田林駅前交差点～寺内町センター『アンケート調査』  
 ●個別箇所への意見抜粋  
 H：寺内町のデコボコ道路、お年寄の手押し車や車椅子、バギーなどがうまく進まず、つまづいて危ない(転んでいる人を見かけた)。

本町3号線：富田林駅前交差点～寺内町センター  
 60：歩道がないため、車が通行すると歩行者は危険。  
 61, 62：側溝の蓋がないところや不完全なところが多く、特に車が通行すると端に寄るため危険。  
 63：舗装が悪く、グリーンカラー舗装が途中で切れている。白線はあるが、歩行には危険が伴う。

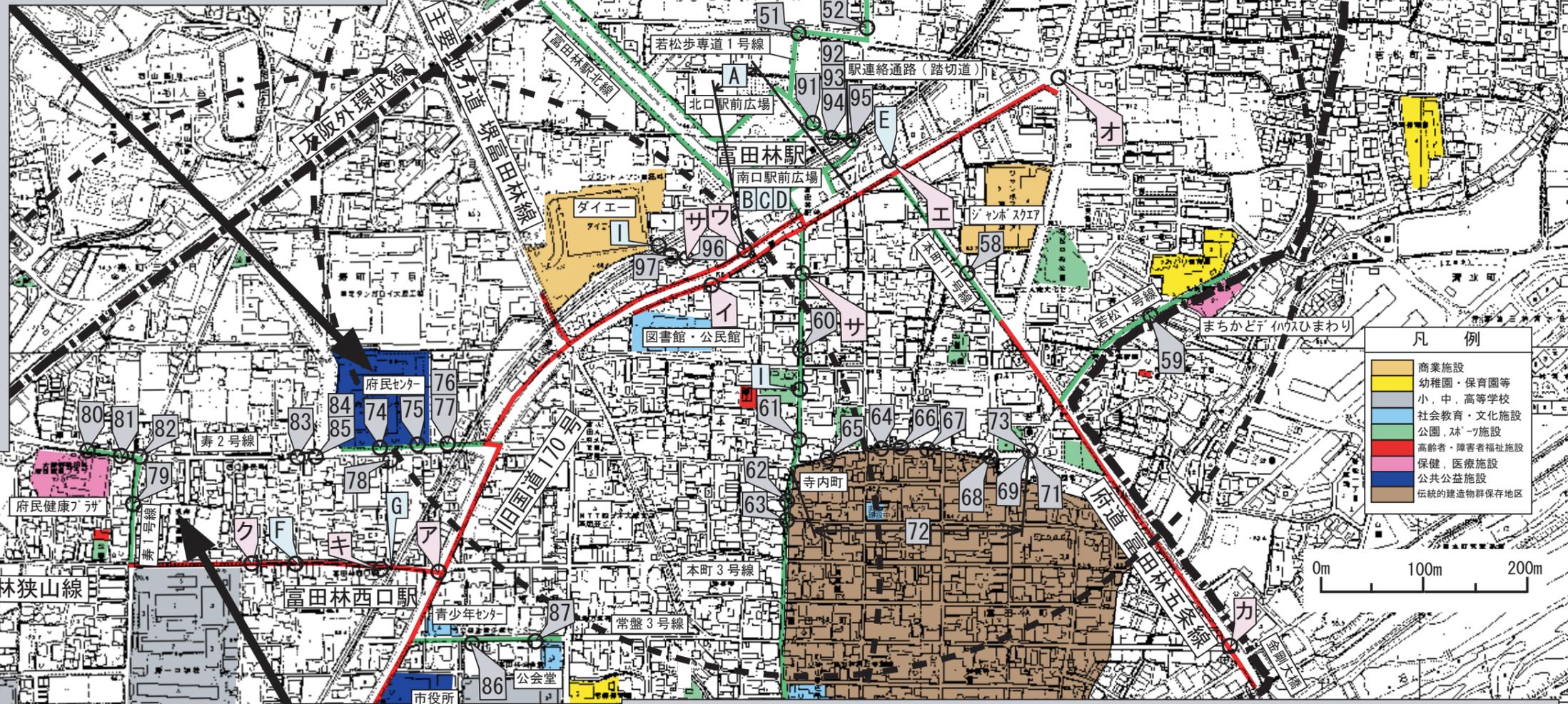


重点整備地区の問題・課題図 8 (道路・歩道等：市管理区間) の概要

路線	箇所	問題・課題の概要	
寿2号線	府民センター前～旧国道170号	歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員が狭く(約110cm)、シルバーカー(幅約70cm)が通行すれば歩行者は通行できない。</li> <li>・府民センターへの乗入れ部の横断勾配が急(20.8%)で、段差も約2.5cmあり、シルバーカーでは登りにくい。</li> </ul>
寿1号線・寿2号線	第一中学校前～府民健康プラザ	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道がない。</li> <li>・白線の内側に電柱があり歩行者の通行に支障がある。</li> <li>・健康プラザ前にある溝は深い蓋がなく、視覚障害者及び健常者でも、特に夜間は危険である。転落防止柵または蓋が必要。</li> <li>・健康プラザ前に看板がなく分かりにくい(聴覚障害者)。</li> <li>・寿2号線は歩道がない上、交通量が非常に多い。</li> </ul>

# 重点整備地区の問題・課題図8 (道路・歩道等：市管理区間)

寿2号線：府民センター前～旧国道170号  
 【北側歩道】  
 74：車道から府民センターへの出入口で、横断勾配が急で（約20.8%）、車道と歩道に段差が約2.5cmあり、シルバーカーでは登りにくい。  
 75：マウンドアップ構造の車両乗入れ部の横断勾配が約18.5%もあり、シルバーカーが斜めに倒れ、視覚障害者も危険（高さの低い歩道にしてはどうか）。  
 76：歩道有効幅員が約110cmであり、シルバーカー（幅約70cm）が通行すれば歩行者は通行できない。  
 77：歩車道の段差あり。  
 【南側歩道】  
 78：歩車段差が計測では約2cm（18mm）と基準値であるが、車椅子の方は通行が非常に困難。



寿1号線・寿2号線：第一中学校前～府民健康プラザ  
 79：第一中学校前から府民健康プラザに行く道は、白線の内側に電柱があり、歩行者がそれを避けて車道に入ってしまう危険。  
 80：健康プラザ前に看板がなく、分かりにくい（聴覚障害者）。  
 81：健康プラザ前にある溝は、幅約60cm深さ約100cmで大きい、蓋がなく、視覚障害者及び健常者でも、特に夜間は危険である（転落防止柵または、蓋が必要）。  
 82：歩道がなく、交通量が非常に多くて危険。



重点整備地区の問題・課題図 9 (道路・歩道等：市管理区間) の概要

路線	箇所	問題・課題の概要	
寿2号線	府民健康プラザ～府民センター前	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道がなく、道路端の溝と白線の間が約60cmと狭いため、車道にはみ出して通行するため危険。</li> <li>・府民センター南西角のT字交差点について、健康プラザからの道が狭く、人と車が一緒になり危険。</li> </ul>
		信号	<ul style="list-style-type: none"> <li>・信号はあるが、横断の方向や横断時期が分かりにくい。</li> </ul>
3号線 常盤	青少年センター前～公会堂付近	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道がない。</li> <li>・側溝に蓋がなく、転落の可能性あり(蓋の設置が必要)。</li> </ul>
1号線 甲田	郵便局前付近	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道がなく、車の通行量も多い。</li> <li>・スロープ前の電柱が歩行者導線上にあり、通行に支障がある。</li> <li>・郵便局利用者の路上駐車がある。</li> </ul>
通路 駅連絡	富田林駅北口～南口	道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車止め素材を柔らかくしてほしい。</li> <li>・段差がきつい(6cm)</li> <li>・水路蓋に隙間があり危険。</li> <li>・視界が悪くカーブミラーが必要。</li> <li>・交通量の割に踏切幅が狭い。</li> </ul>
8号線 本町	ダイエー～旧国道170号	歩道	<ul style="list-style-type: none"> <li>・歩道が狭く2m以下(約1.5m)、違法駐車車両が片足駐車をしている。</li> <li>・歩道に点字ブロックが設置されていない。</li> <li>・踏切横断の時、ベビーカーやカートのタイヤがひっかかる。</li> </ul>

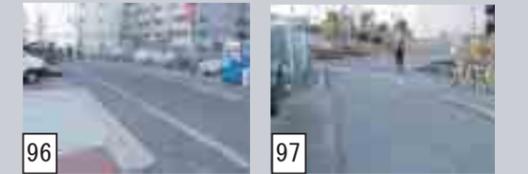
# 重点整備地区の問題・課題図 9

(道路・歩道等：市管理区間)

寿2号線：府民健康プラザ～府民センター前  
※検討ルート外  
83: 歩道がなく、道路端の溝と白線の間が約60cmと狭いため、車道にはみ出して通行するため危険。  
84: 府民センターの南西角のT字交差点について健康プラザの方から歩いてくると、この交差点に入る際、道路幅員が狭く、車と人が一緒になって非常に危険。  
85: 信号はあるが、横断の方向や横断時期が分かりにくい。



本町8号線：ダイエー～旧国道170号  
96: ダイエー前の歩道が狭く、かつ車が片足駐車している。  
97: 歩道はあるが2m以下(1.5m)で、点字ブロックが設置されていない。

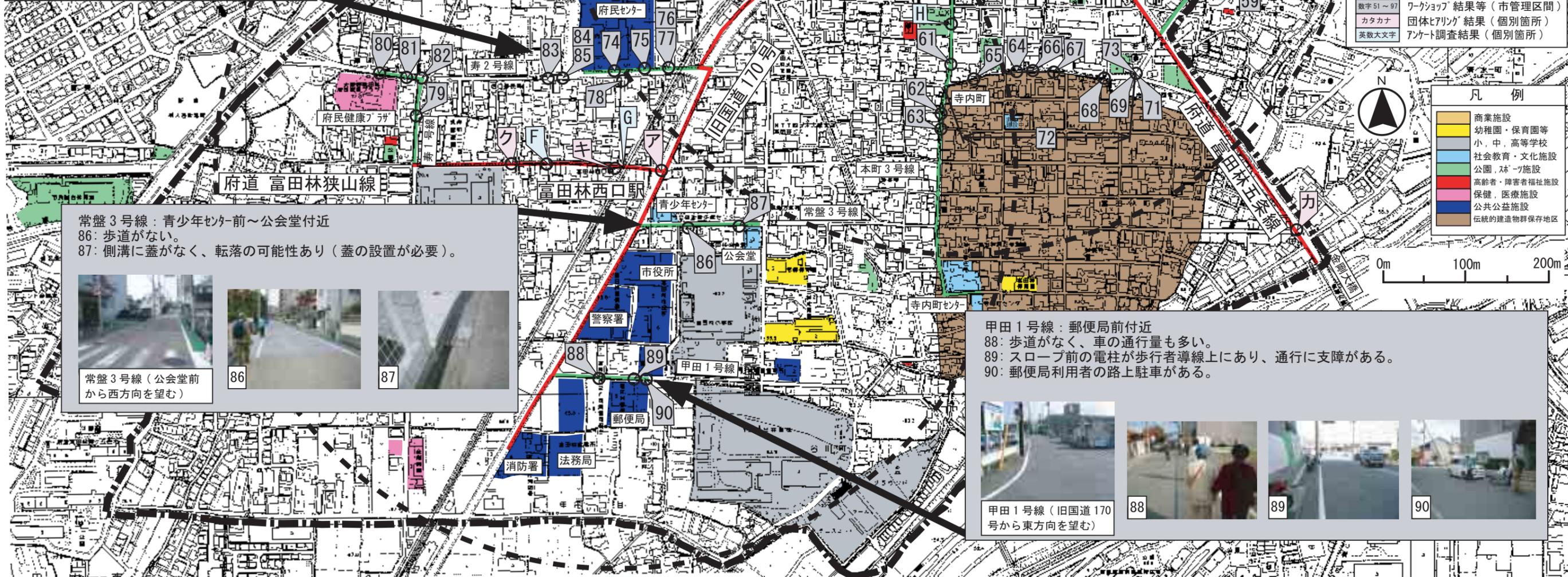


本町8号線：ダイエー～旧国道170号  
『団体ヒアリング』  
サ: ダイエー前の歩道が狭くかつ車が片足駐車している。

本町8号線：ダイエー～旧国道170号  
『アンケート調査』  
●個別箇所への意見抜粋  
I: 踏切横断の時、ベビーカーやカートのタイヤがひっかかる。

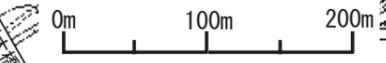


駅連絡通路 (踏切道)  
91: 車止めの素材を柔らかいものにしてほしい。  
92: 段差が大きい(6cm)。  
93: 水路の蓋の隙間が危なく、雨の時は滑る。  
94: 隣接するマンションの防護柵が高く、スロープから降りてくる自転車が見えないので危ない(カーブミラーが必要)。  
95: 交通量の割には踏切幅が狭く、危険に感じる。



凡 例	
	重点整備地区の区域
	主な経路 (府管理区間)
	主な経路 (市管理区間)
	駅から半径500mの徒歩圏域
数字 51～97	ワークショップ結果等 (市管理区間)
カタカナ	団体ヒアリング結果 (個別箇所)
英数大文字	アンケート調査結果 (個別箇所)

凡 例	
	商業施設
	幼稚園・保育園等
	小、中、高等学校
	社会教育・文化施設
	公園、スポーツ施設
	高齢者・障害者福祉施設
	保健、医療施設
	公共公益施設
	伝統的建造物群保存地区





### 7 3 . 重点整備地区の問題・課題 2

(施設及びバス関連等：団体ヒアリング結果より)

バリアフリー新法では、建築物特定事業が追加されたため、ここでは、公共的建築物と大規模商業施設及びバス関連について、団体ヒアリングの主な意見の整理を行いました。

老人クラブ連合会 - 老、社会福祉協議会 - 社、身体障害者福祉協会 - 身、の記号で示す。

項 目	問題点等
【施設関連】	<p>【市役所】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・市役所正面の自動ドアは片引きなので、はめ殺しのガラスとぶつかりそうで危ないという話を聞いている。はめ殺しのドアに目印をすればよい。(社)</li> <li>・市役所に入るのに車椅子の方は、地下から入っていく。駐車場を通らなければならないので、危ない。(社)</li> <li>・市役所は受付カウンターが立っての対応なので、高齢者や身障者等がしんどいという声を聞く。市民窓口課はまだ座れる場所があるが、高齢者が多い保険年金課には座るところもない。背もたれのあるのとないのがあり、統一する必要がある。(社)</li> </ul>
	<p>【府民センター】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・府民センターの身障者トイレは、中で回れないなど利用勝手が悪い。(身)</li> </ul>
	<p>【中央公民館】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・中央公民館の身障者トイレはアコーディオンドアで身障者がカギを自分で閉めることができない、設備の更新が長い間なされていない。(身)</li> </ul>
	<p>【青少年センター】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・青少年センターは階段のみで、エレベーターがない。福祉がついている施設なのに。(身)</li> </ul>
	<p>【レインボーホール】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・レインボーホールの障害者用トイレのドアは重い。中ホール横のトイレはドアで出入しにくい。(身)</li> </ul>
	<p>【ダイエー】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・商業施設では、ダイエーが問題。買い物客用のエレベーターがなく、身障者等は荷物用のエレベーターを利用するが、荷物用なので位置が悪いことと、臭気がきつい。また、トイレが踊り場であり、身障者等は利用することができない。当然身障者用トイレではない。(老)(社)(身)</li> </ul>
	<p>【ジャンボ】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレが階段踊り場にある。(社)</li> <li>・エレベーターが使えない。(身)</li> </ul>

項 目	問題点等
【施設関連】	<p>【ジャスコ・万代】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・ジャスコ、万代はバリアフリー対応となっている。(老)</li> </ul> <hr/> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富田林にはバリアフリー施設のモデルとなるべき施設がない。全体的に遅れている。(身)</li> <li>・新しい施設を作る場合は、ユニバーサルデザインの考え方を踏襲し、当初の計画段階から利用者の意見を良く聞いて計画すべき。福祉会館の改修時も障害者用トイレなど後でやり直したところも出てきている。(社)</li> <li>・新規開店のローソンには身障者用トイレが整備されている。(身)</li> </ul>
【バス関連】	<p>【富田林駅南口】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富田林駅南口の金剛バスは駅前が狭いこともあって、バスが錯綜して、歩行者は危険である。(老)</li> </ul> <hr/> <p>【富田林駅北口】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・富田林駅北口のバス停の乗車口の柵が狭く、バスがぴったり止めてくれないと車椅子が通行・乗車できない。また、歩道との間隔が空きすぎている時も同様である。(社)</li> </ul> <hr/> <p>【レインボーバス】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・レインボーバスの路線が縮小されたが、レインボーバスの要望は沢山聞いている。坂道のある所などの要望が強い。運行ピッチが15～20分間隔でないと、利用はしにくい。府民センター前にバス停をつくってほしい。(老)(社)(身)</li> </ul> <hr/> <p>【低床バス等】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・低床バスが採用されているが、時刻表に明記がないので、いつ来るかわからず利用しにくい。現在は前もって電話してほしいと言われているが、なかなか難しい。運行路線を決めるか、時刻表に表示するか等の工夫がほしい。(社)(身)</li> <li>・低床バスであっても、歩道の高さがないとステップが出てきてうまく接合せず、運転者も苦労している。本来はリフトバスが最適だと思う。(身)</li> <li>・視覚障害者は、バスによって乗車位置(中央・後ろ)及びステップ(段数)がいろいろあるので、音声で知らせてもらわないと乗車しづらい。(社)(身)</li> </ul> <hr/> <p>【その他】</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者の人は車の運転ができない人も多い。多くは誰かに同乗させてもらって用事を済ませているが、一人暮らしの人も多く、バスは欠かせない。(老)</li> <li>・バスと電車のつながが悪いのではないか。(社)</li> <li>・その他、バスそのものについての問題は少ないと思う。(老)</li> </ul>

## 7 4 . 第 2 回ワークショップ（意見聴取会）

重点整備地区内の駅（特定旅客施設）、駅前広場（バス停留所における乗降施設等）及び交通バリアフリー法による特定経路案について、住民、高齢者、身体障害者などの参加による意見聴取会を行いました。

### (1) 実施の目的

重点整備地区内の対象となる駅、駅前広場、特定経路案を中心に様々な立場（障害当事者、高齢者等）から、特定経路案及び準特定経路案への意見、各施設への整備要望、を抽出することを目的とする。

### (2) 開催日及び参加者等

開催日：平成 18 年 7 月 13 日（木）19:00～21:00

会場：富田林市役所 902・903 会議室

参加者等：当事者：10 名（肢体不自由者 3 名、視覚障害者 1 名、聴覚障害者 5 名、  
高齢者 1 名）

介助者・手話通訳者：4 名、協議会委員：11 名（当事者として別途 3 名）

市推進委員会委員：6 名

運営スタッフ：15 名（府・市職員、コンサル職員）

以上、総参加者数：46 名



### (3) 第2回ワークショップ（意見聴取会）のまとめ

管理区分：(府)=大阪府、(市)=富田林市、(鉄)=鉄道事業者、(バ)=バス事業者、  
(警)=富田林警察署、(民)=民間事業者

#### テーマ1：バリアフリーの整備をしてほしい道

##### 1) みどり色の線（準特定経路案）について、これ以外に追加で整備してほしい道

箇所	指摘事項
基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅員等の条件が満たないからといって、本当に危険な箇所を整備しないのはどうかと思う。</li> <li>・身体障害者のため、市民の安全のための事業の進め方が望ましい。</li> <li>・全体的に遠回りしないで行けるように近さと連続性を確保する。</li> </ul>
大阪外環状線(府)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体的に車椅子通行しにくい。</li> </ul>
旧国道170号(府)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・消防署から南側の交差点までの区間。</li> </ul>
区域南端市道部(市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・区域南端の旧170号交差点から金剛病院へのルート（車道幅員、踏切が狭く通行しにくい）。</li> </ul>
富田林狭山線(府)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・地区西側の市民総合体育館まで追加し、地区外へ抜ける道として連続性確保。</li> </ul>
西口駅前から南東へのルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・上記『富田林狭山線』との接続で、西口駅前から旧国道170号を横断し、地区南東側への連続性確保。</li> </ul>
常盤3号線(市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・公会堂前から富田林五条線までの区間（寺内町へのアクセスのため）。</li> </ul>
富田林6号線(市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・寺内町の石畳の道で、寺内町センターから東へ2筋目の城之門筋を北へ寺内町北端までの区間（石畳が車椅子や高齢者にとって歩きづらい）。</li> </ul>
富田林駅北口からダイエーまで	<ul style="list-style-type: none"> <li>・富田林駅北からダイエーへのアプローチの改善。</li> </ul>
本町交差点から駅北へ抜けるルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・本町11号線から北側の若松町西線へ抜ける道を追加し、連続性確保（ペDESTリアンデッキのように自転車・歩行者の通路橋を設置等）。</li> </ul>
富田林駅南口からジャンボへの安全なルート	<ul style="list-style-type: none"> <li>・具体的ルートは検討が必要。</li> </ul>

##### 2) 赤色の線（特定経路案）又はみどり色の線（準特定経路案）について、整備が不要な道

箇所	指摘事項
富田林駅北線(市)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備済ではないか。特定経路としての需要は低い。</li> </ul>

3) みどり色の線（準特定経路案）について、特にバリアフリー整備を進めてほしい道

箇所	指摘事項
旧国道 170 号(府)	<p>本道路はできるだけ「特定経路」とすべきである。</p> <p>西口駅前～本町北交差点まで。</p> <p>最も整備が必要なのは、富田林駅前から本町交差点を超えたあたりまで（ミスタードーナツからUFJ、りそな銀行付近）</p> <p>富田林駅から本町交差点までの道は少なくとも特定経路にすべき（そうしないと連続性がない）。</p> <p>富田林駅前ミスタードーナツ前に街路樹があり、特に狭い。</p> <p>本町交差点から駅前広場までは、一体的・連続的に整備してほしい（歩行者の動線確保）。</p> <p>富田林駅前から常盤町交差点もしくは府民センター前交差点まで。</p> <p>府民センター前交差点から市役所のルートにかけては、特定経路としての再検討が可能ではないか。</p>
他路線	「テーマ2 整備してほしい内容」の道路に集約

## テーマ2：整備してほしい内容

### 1) 駅舎など

箇所	新たな指摘事項	これまでに指摘された事項
富田林駅	構内スロープに滑り止めをつけてほしい。(鉄) バスで富田林駅に着いて反対側に行こうとしたら、途端に駅が巨大なバリアー(障壁)となって立ちはだかる。地元の人は知っているが、電車で初めて訪れた人が改札口を間違えて寺内町への入口を探してうろついていることがある。近鉄長野線を高架化する構想もあるが、無理なら金剛駅のように橋上駅としてはどうか。(鉄)	南側の構内トイレがホーム端にあるので近くにしたい。(鉄) スロープのカーブミラー設置。(鉄) 階段の段鼻の視覚的明確化。(鉄)
富田林西口駅	待合室のドア修復。(鉄)	改札前の段差解消及び、切り下げ幅の拡幅。(鉄・府) 改札からホームへのスロープ勾配解消。(鉄) 河内長野方面のホーム幅拡幅。(鉄)

### 2) 駅前広場

箇所	新たな指摘事項	これまでに指摘された事項
富田林駅南口	駐車場確保(駅周辺でも構わない)。	歩道がガタガタなのでスムーズ化。(市) 駅前広場の段差解消。(市)
富田林西口駅前	駅前にタクシー乗り場がほしい(現在、市役所で、すぐにタクシーを呼べない)。(市)	
2 駅共通	駅から各施設(目的地)への最短・安心・快適ルートのご案内板等分かり易いサインがほしい。(鉄)(市) 生活に密接な公共施設の情報は、電光掲示板や音・光・文字・絵等で分かり易く提供してほしい。(鉄)(市)	

3) 道路		
箇所	新たな指摘事項	これまでに指摘された事項
旧国道 170 号(府)	富田林駅前信号付近:舗装修繕と道路の水はけを良くしてほしい。	西口駅前から富田林駅前:歩道の拡幅、段差の解消。
富田林五条線		楠公通りから金剛大橋までの道路が一部未着工の状態というのはどういう訳か。(府) 東側に一部ある歩道の連続性確保+バリアフリー化(段差解消)。(府) 本町交差点~金剛大橋:どちらか片側だけでも連続して歩道を確保してほしい。(府・市)
本町 11 号線(市)	休日は歩行者天国にする(商業活性化に良いのではないかと。楽しく歩ける道にしたい)。(市)(警)	バスが通過する上、歩道がないため、車椅子使用者は抜け道を使う(歩けない)。
本町 3 号線(市)		車椅子では車が来たら避けられないため使わない。準特定経路でも良いが、重要なルートとして整備を図るべきである。
寿 2 号線(市)		旧 170 号から府民センターまでは、歩道の傾斜の大きさ、幅員の狭さ、波打ち、凸凹、踏切等非常に危険なので、特定経路として整備すべきである。
本町 8 号線(市)		ダイエーへの道はよく使うが急勾配や踏切で危険。ダイエーから旧国道 170 号へのアプローチを特に利用し易く。
駅連絡通路(市)		連絡上大切。
堺富田林線(府)	踏切と旧国道 170 号との間が短いので立体交差化を希望する。(府)(市)(鉄) 常盤町交差点:車も混雑し、踏切を待つ時、車椅子では危ないため踏切改善必要。(府)(鉄)	

箇所	新たな指摘事項	これまでに指摘された事項
富田林 6 号線 (城之門筋)など 寺内町の石畳の道(市)	寺内町センターから西へ 2 筋目を北へ城之門筋を寺内町北端まで:石畳が車椅子や高齢者にとって歩きづらい。	
富田林駅北口からダイエーへのルート	現在、ダイエーから富田林駅間は迂回経路しかないので、線路側に通行経路を確保してほしい。	ダイエーへの安全なルート確保が必要である。
本町交差点から駅北へ抜けるルート	本町 11 号線から北側の若松町西線へ抜ける道を追加し、連続性確保(ペDESTリアンデッキのように自転車・歩行者の通路橋を設置等)。(鉄)(市) 近鉄長野線を抜ける延長工事を施して富田林駅周辺の日常的な交通渋滞を解消する事も景気を良くする上で重要である。	
富田林駅北口と南口のルート	現在設定されている本町 8 号線・駅連絡通路の 2 ルートを、特定経路としての整備が不可能であれば、立体化も含めて抜本的方向を打ち出すべきである。(府)(市)(鉄)	
富田林駅南口からジャンボへの安全なルート	具体的ルートは検討が必要。	
富田林駅周辺	富田林駅周辺をロータリー式に一方通行規制にしたら費用はかからない。	
富田林西口駅～富田林駅	線路に沿って屋根付きの動く歩道を設置、有料で運営(近鉄または社会福祉法人協会関係団体を主体とする)。	

#### 4) バス車両やバス停

箇所	新たな指摘事項	これまでに指摘された事項
富田林駅南口		・バスに乗る時に行き先が一目で分かる標示がほしい。(バ)
府民センター前	・バス停の設置。(バ)	・レインボーバスのバス停の設置。(市)
レインボーバス(市)	・過去、レインボーバスの近鉄富田林駅 - 南海金剛駅前間乗り入れについては、私鉄・バス事業者から乗客が奪われると反対の声があったと聞いている。もし、実現していたら、堺・泉北方面への乗り継ぎも便利になると思っていただけに残念。	

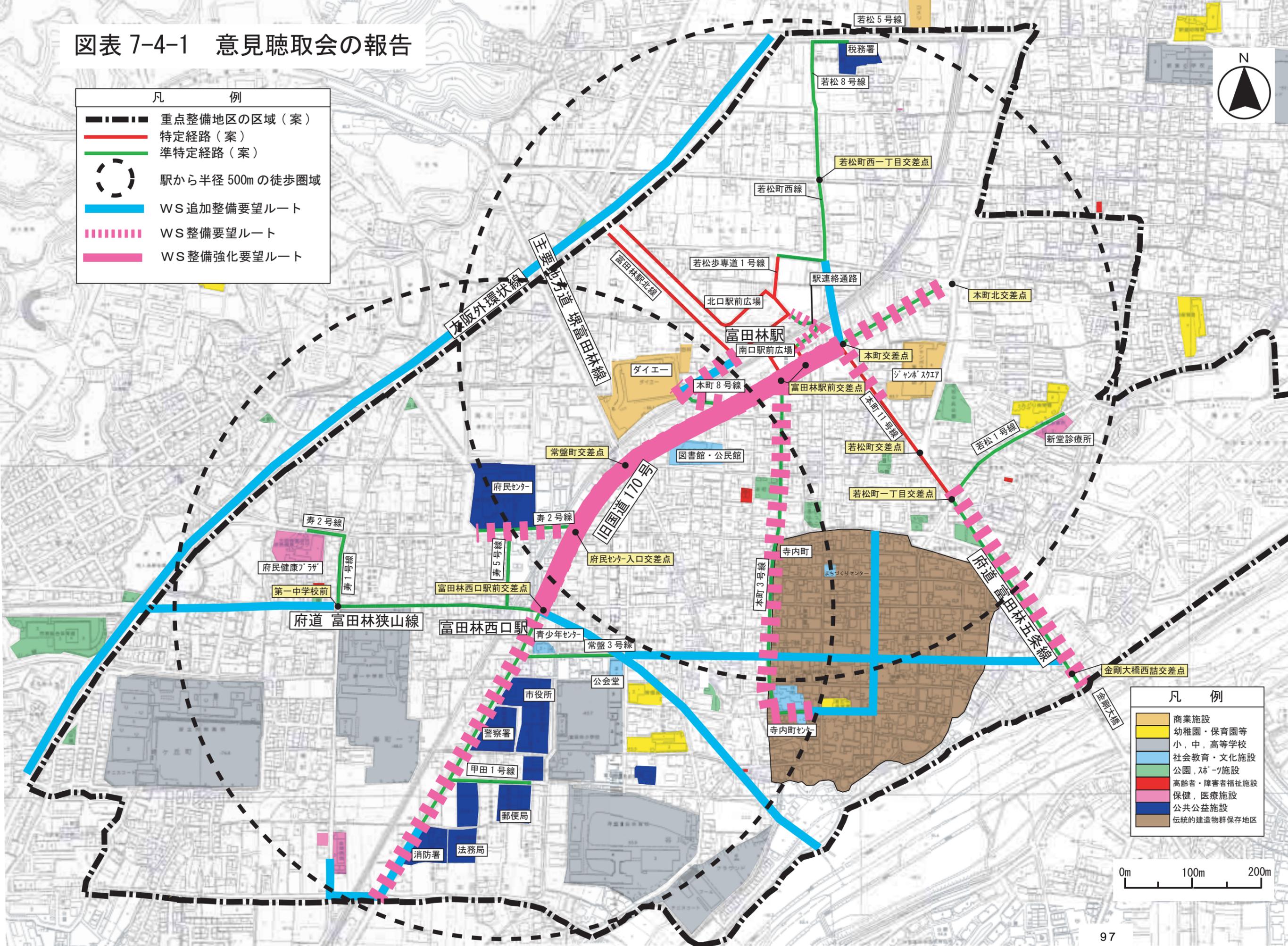
#### 5) 建築物等

箇所	新たな指摘事項	これまでに指摘された事項
市役所(市)	使い易いが案内少なく分かりづらい(対策：分かり易い案内板等設置) 車で道路に出る時、歩道に乗り上げないと右側(北)からの車が見えない(対策：出口の看板をもう少し下げてほしい、さつきも低く刈取る必要あり)	
青少年センター(市)	・トイレ等のバリアフリー改良。	
ダイエー(民)	・トイレを身障者が利用しやすいようにしてほしい(案内板の設置、通路が狭い、外からは行きづらい)	・トイレを身障者が利用しやすいようにしてほしい(踊り場にあるため車椅子で行けず、スペースも狭い)
ジャンボ(民)	・建物内の通路を広くしてほしい。	
ダイエーやジャンボ等商業施設(民)	建物内にショッピング情報案内を電光掲示板で設置してほしい(購買意欲も沸く)	エレベーター、トイレ等の改良。

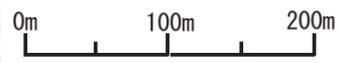


図表 7-4-1 意見聴取会の報告

凡 例	
	重点整備地区の区域（案）
	特定経路（案）
	準特定経路（案）
	駅から半径 500m の徒歩圏域
	WS 追加整備要望ルート
	WS 整備要望ルート
	WS 整備強化要望ルート



凡 例	
	商業施設
	幼稚園・保育園等 小、中、高等学校
	社会教育・文化施設 公園、スポーツ施設
	高齢者・障害者福祉施設
	保健、医療施設
	公共公益施設
	伝統的建造物群保存地区





## 8 . 近鉄富田林駅・富田林西口駅周辺地区整備構想

### 8 1 . 重点整備地区の区域と生活関連経路等

#### (1) 重点整備地区の区域の設定（図表 8-1-8 を参照）

区域は、できる限り町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって明確に表示して定めることが必要であることから、本市における重点整備地区区域の設定の考え方については、下記のとおりとします。

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と認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設（病院、文化施設、商業施設等）を含む富田林駅、富田林西口駅を中心にそれぞれ半径 500m の徒歩圏域が大体入るようにする  
西側は、大阪外環状線、北側は、税務署前の道路、東側は、府営清水住宅地の外周道路、南側は、石川及び「富田林市福祉のまちづくり重点地区整備計画」の区域に合わせるものとする

#### (2) 生活関連施設の設定

「バリアフリー新法」では、生活関連施設を「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」と定義するとともに、特定旅客施設は含めて定める、としています。

生活関連施設に該当する施設としては、相当数の高齢者、障害者等が利用する官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設等多岐にわたる施設が想定されることから、本地区内における生活関連施設候補となるものは次頁の図表 8-1-1 のとおりとします。

図表 8-1-1 特定旅客施設、生活関連施設候補リスト

施設	分類	移動等円滑化事業実施時期
富田林駅	特定旅客施設	平成 22 年まで（短期）
富田林西口駅	特定旅客施設	平成 22 年まで（短期）
市役所	官公庁施設	平成 22 年以降（長期）
南河内府民センター	官公庁施設	-
大阪法務局富田林支局	官公庁施設	移動円滑化基準に適合
富田林税務署	官公庁施設	-
寺内町センター	官公庁施設	-
中央図書館・中央公民館	官公庁施設	-
富田林郵便局	官公庁施設	-
消防署	官公庁施設	-
富田林保健所	保健施設	福祉のまちづくり条例整備基準適合
新堂診療所	病院施設	-
金剛病院	病院施設	福祉のまちづくり条例整備基準適合
公会堂	文化施設	-
ダイエー富田林店	商業施設	平成 22 年以降（長期）
ジャンボスクエア	商業施設	-
府営清水住宅地	その他	福祉のまちづくり条例整備基準適合

また、生活関連施設である建築物が多数存在する場合、「基本方針」では、「当該地域の実情に照らして判断し、必要性等の高いものから基本構想に順次位置付けていくことが望ましい」としています。

以上より、本地区における生活関連施設は、特定旅客施設と、相当数の高齢者、障害者等が利用すると想定され、移動等円滑化事業を短期または長期を目標に実施する予定である図表 8-1-2 の施設とする。但し、「府営清水住宅地」については、本地区の経路の一体的なバリアフリー歩行空間を形成する上で重要であることから、生活関連施設に含むものとします。

図表 8-1-2 生活関連施設

	生活関連施設	分類	利用状況	移動等円滑化整備事業実施時期
1	富田林駅	特定旅客施設	16,714 人/日	平成 22 年まで（短期）
2	富田林西口駅	特定旅客施設	6,215 人/日	平成 22 年まで（短期）
3	市役所	官公庁施設	-	平成 22 年以降（長期）
4	ダイエー富田林店	商業施設	-	平成 22 年以降（長期）
5	府営清水住宅地	その他	-	福祉のまちづくり条例整備基準適合

### (3) 路外駐車場

「バリアフリー新法」では、新たに、路外駐車場、公園施設などが、移動等円滑化整備の対象施設に追加されました。

路外駐車場については、移動等円滑化が必要な「特定路外駐車場」について、「路外駐車場特定事業」を実施することになりました。

特定路外駐車場の要件		
駐車場法第2条第二号に規定する路外駐車場（道路法第2条第2項第六号に規定する自動車駐車場、都市公園法（昭和31年法律第79号）第2条第2項に規定する公園施設（以下「公園施設」という。）建築物又は建築物特定施設であるものを除く。）であって、自動車の駐車のために供する部分の面積が500平方メートル以上であるものであり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。		

駐車場法第12条の規定による重点整備地区内の路外駐車場の届出は下表に示すとおりですが、建築物であるものを除くことから、特定路外駐車場に該当するものではありません。

図表 8-1-3 路外駐車場

	名 称	管理者	駐車面積(m <sup>2</sup> )
1	ジャンボスクエア富田林駐車場	賛栄商事（株）	1,988

資料：大阪府交通対策課への届出

### (4) 公園施設

公園施設については、移動等円滑化が特に必要なものとして「特定公園施設」が政令で定められており、「都市公園特定事業」を実施することになりました。

特定公園施設の要件		
都市公園の出入口と から までに掲げる公園施設その他国土交通省令で定める主要な公園施設（以下この号において「屋根付広場等」という。）との間の経路及び に掲げる駐車場と屋根付広場等（当該駐車場を除く。）との間の経路を構成する園路及び広場、 屋根付広場、 休憩所、 野外劇場、 野外音楽堂、 駐車場、 便所、 水飲場、 手洗場、 管理事務所、 掲示板、 標識		

重点整備地区内の都市公園は下表に示すとおりであり、移動等円滑化基準に基づく点検と、基準を満足するための整備を要請していきます。

図表 8-1-4 都市公園

	公 園 名 称	種別	面 積 (m <sup>2</sup> )
1	若松中央公園	街区公園	2,800
2	ちびっこ交通公園	街区公園	1,194
3	本町公園	街区公園	1,145

## (5) 生活関連経路等の設定

「バリアフリー新法」では、生活関連経路を「生活関連施設相互間の経路」と定義しています。

本市においてもこの考え方に基づいて設定を行うものとしします。

また、本地区の一体的なバリアフリー歩行空間を形成する上で重要であると位置づけられる施設を結ぶ経路についても、準生活関連経路として設定します。

### 【生活関連経路と準生活関連経路】

**生活関連経路**：生活関連施設を結ぶ経路で、既に移動等円滑化基準を満足する経路、目標年次である平成 22 年(2010 年)までに移動等円滑化基準を満足すべき経路、平成 22 年以降も含めて長期での対応を行う経路として設定します。

**準生活関連経路**：本地区の一体的なバリアフリー歩行空間を形成する上で重要であると位置づける施設を結ぶ経路で、既に移動等円滑化基準を満足する経路、目標年次である平成 22 年(2010 年)までに移動等円滑化基準を満足すべき経路、平成 22 年以降も含めて長期での対応を検討する経路、及び地形などの状況により、移動等円滑化基準を満足できないが、バリアフリー整備を進める経路として設定します。

なお、道路(歩道)の移動等円滑化基準としては、下記に示す図表 8-1-5 を目標とします。

図表 8-1-5 移動等円滑化基準(道路・歩道)

項 目	基 準
歩道、幅員	歩行者の交通量が多い道路については有効幅員 3.5m 以上とする。 歩行者の交通量が多くない道路については有効幅員 2m 以上とする。 ただし、歩行者の交通量が多くない道路において、2m 確保することが著しく困難な道路については 1.5m 以上とすることができる。なお、その場合、車いす同士のすれ違いが可能な空間を確保できるよう配慮するものとする。 歩道の設置自体が著しく困難な道路については、高齢者・障害者等の通行の安全を確保するため、自動車を減速させるための措置を講ずるものとする。
車両乗入れ部	歩道を切り下げる場合でも幅員 2m 以上の平坦部を連続して確保する。
歩車道の分離	視覚障害者の安全な通行を確保するため高さ 15cm 以上の縁石により区画する。必要に応じて植樹帯、並木又は柵を設置する。
歩道の高さ	歩道面の高さは 5cm を標準とする。
歩道舗装	原則として、透水性舗装とする。
歩道の勾配	原則として、縦断方向は 5%以下、横断方向は 1%以下とする(地形の状況その他の特別の理由によりやむを得ない場合は縦断方向 8%以下、横断方向 2%以下)。
横断歩道との段差	2cm を標準とする。

生活関連経路及び準生活関連経路については、下表のとおり設定します( 図表 8-1-6、  
図表 8-1-7、図表 8-1-8 を参照 )。

図表 8-1-6 生活関連経路

番号	起点	終点	路線	備考
1	富田林西口駅	市役所	富田林狭山線・ 旧国道 170 号	
2	富田林西口駅	富田林駅	富田林狭山線・ 旧国道 170 号	
3	富田林駅	ダイエー富田林店	旧国道 170 号・ 堺富田林線	
4	富田林駅	府営清水住宅地	旧国道 170 号・ 本町 11 号線・ 富田林五条線・ 甲田桜井線	ジャンボスクエア 通過

注) 踏切箇所は、保安基準に配慮して別途検討を要請する。

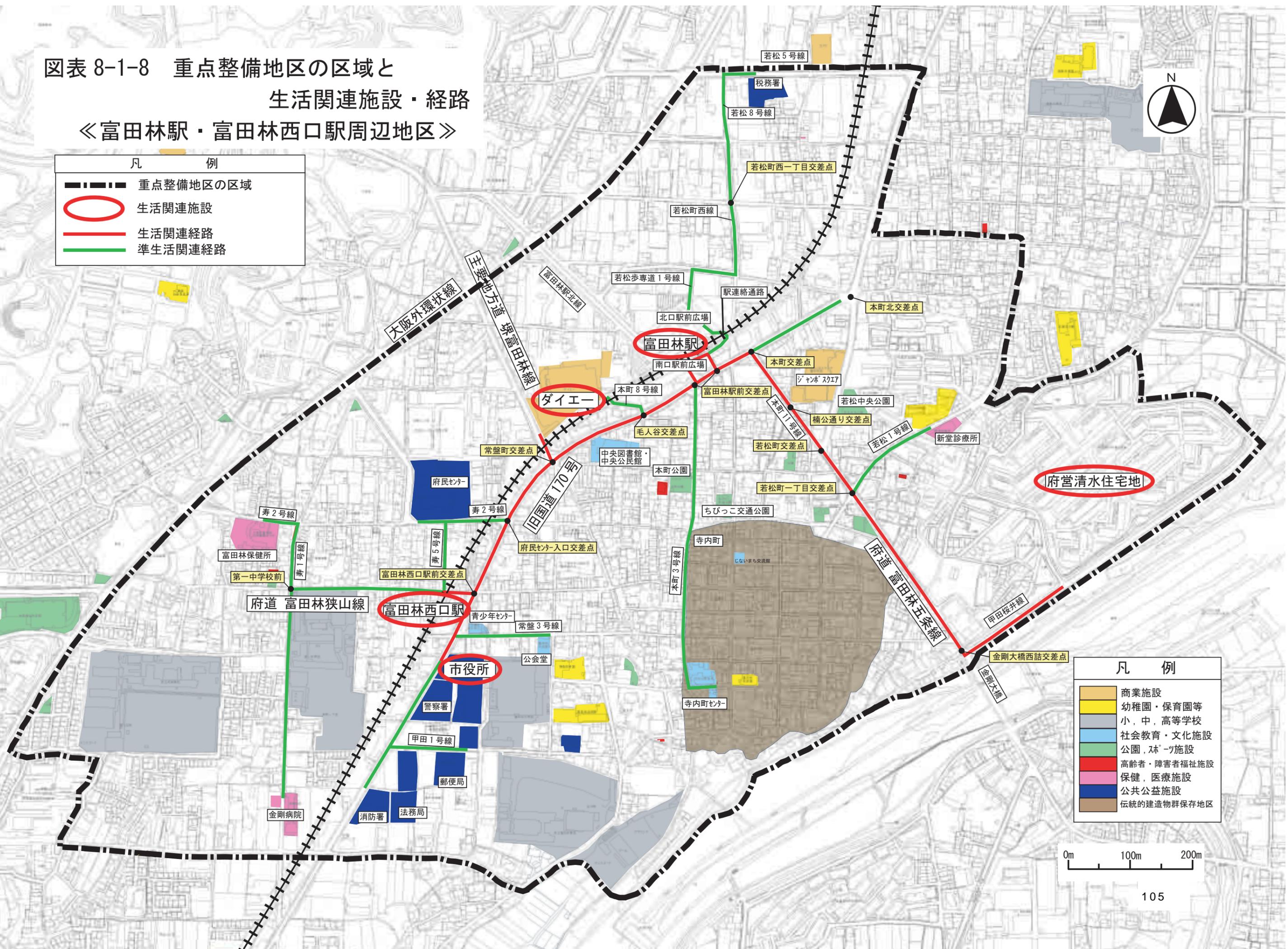
図表 8-1-7 準生活関連経路（生活関連経路区間は除く）

番号	起点	終点	路線	備考
1	市役所	大阪法務局 富田林支局	旧国道 170 号	富田林警察署 通過
2	市役所	富田林郵便局	旧国道 170 号・ 甲田 1 号線	
3	市役所	公会堂	常盤 3 号線	
4	富田林西口駅	富田林保健所	富田林狭山線・ 寿 1 号線・寿 2 号線	
5	富田林西口駅	金剛病院	富田林狭山線・ 寿 1 号線	
6	富田林西口駅	南河内府民センター	寿 5 号線	
7	南河内府民センター	市役所	寿 2 号線	
8	富田林駅	ダイエー富田林店	本町 8 号線	
9	富田林駅	富田林税務署	若松歩専道 1 号線・ 若松町西線・ 若松 8 号線・ 若松 5 号線	
10	富田林駅	本町北交差点 付近の商店等	旧国道 170 号 (本町交差点～本町北 交差点)	
11	富田林駅	新堂診療所	若松 1 号線	
12	富田林駅	寺内町センター	本町 3 号線	
13	富田林駅南口	富田林駅北口	駅連絡通路	

注) 踏切箇所は、保安基準に配慮して別途検討を要請する。

図表 8-1-8 重点整備地区の区域と生活関連施設・経路  
 ≪富田林駅・富田林西口駅周辺地区≫

凡 例	
	重点整備地区の区域
	生活関連施設
	生活関連経路
	準生活関連経路



凡 例	
	商業施設
	幼稚園・保育園等
	小，中，高等学校
	社会教育・文化施設
	公園，ｽﾎﾟｰﾂ施設
	高齢者・障害者福祉施設
	保健，医療施設
	公共公益施設
	伝統的建造物群保存地区



## 8 2 . 整備方針及び整備内容

富田林駅・富田林西口駅周辺地区の課題について、5つの事業に分類し、移動等円滑化基準等を満足することを原則とし、下記に示す考え方で整備を行います。

それぞれ平成22年を目標に整備を実施しますが、詳細調査や関係機関・関係者との協議、財政状況により、事業内容及びスケジュールに変更が生じることがあります。

### 整備時期

短期：平成22年(バリアフリー新法の整備目標)を目標に実施する事業

長期：平成22年以降の長期を目標に実施していく事業

### 事業種別

公共-公共交通特定事業、道路-道路特定事業、交通-交通安全特定事業、  
建築-建築物特定事業、他-その他事業

## 公共交通特定事業

### (1) 鉄道駅(近鉄富田林駅・富田林西口駅) 【生活関連施設】

多機能トイレ等については、一定の補助を受けて改良・設置します。

#### 1) 円滑な鉄道利用動線を確保し、適切な維持管理を行います

高齢者、障害者など当事者を含む誰もが駅入口からホームまで安全で安心して移動ができるよう、移動等円滑化された経路を確保します。

#### [整備内容]

駅名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
富田林駅	構内スロープ	カーブミラーの設置	近鉄	■		公共	平成18年度中に設置予定
富田林 西口駅	駅入口部	切り下げ幅の拡幅	近鉄	■		公共	道路上の段差は、府において改良
		スロープ勾配の改良	近鉄	■		公共	
	構内スロープ	手すりの設置	近鉄	■		公共	スロープ改良時に設置

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討



富田林駅の構内スロープ



富田林西口駅入口部の切り下げ

## 2) 誰もが円滑に利用できる改札関連施設への改良、整備を行います

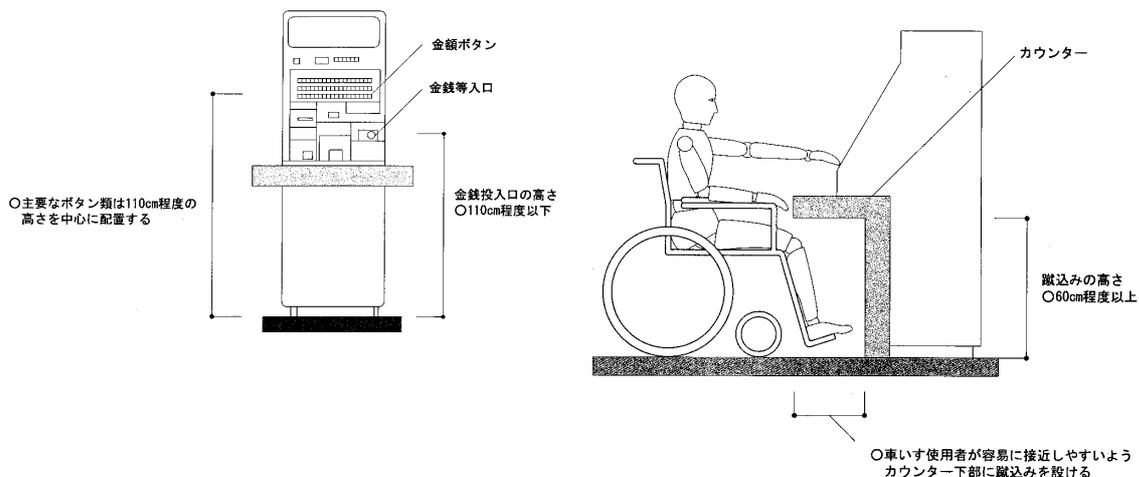
高齢者、障害者など当事者を含む誰もが円滑に利用できる改札関連施設への改善を図ります。構造や空間の制約により、基準を満足できない場合は、当面、現状で対応できる範囲で改良し、技術の向上等に合わせて随時改善を図ります。

[整備内容]

駅名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
富田林駅	券売機	券売機の改良 (蹴込み部の設置)	近鉄	■		公共	駅広整備時
		券売機の改良 (見易く改善)	近鉄	■	■	公共	導入時は最新型とする
	改札口	視覚障害者誘導 用チャイム設置	近鉄	■		公共	駅広整備時
富田林 西口駅	券売機	券売機の改良 (蹴込み部の設置)	近鉄	■		公共	
		券売機の改良 (見易く改善)	近鉄	■	■	公共	導入時は最新型とする
		券売機までの誘 導用フックの適 切な設置	近鉄	■		公共	
	改札口	聴覚障害者用マ ークの設置	近鉄	済			
		視覚障害者誘導 用チャイム設置	近鉄	■		公共	

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

### 【券売機の例】



出典：公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン

### 3) 誰もが安全に利用できるホームへの改良、整備を行います

高齢者、障害者など当事者を含む誰もが安全に利用できるホームへの改善を図ります。空間や技術上の制約がある場合は、技術の向上等に合わせて随時改善を図ります。

[整備内容]

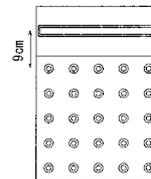
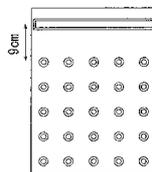
駅名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
2 駅共通	ホーム	電車とホームの 段差解消	近鉄	■	■	公共	新車両導入 時に改良
		ホーム縁端警告 用の内方線設置	近鉄	■		公共	
		車椅子車両スペース への適切な誘導	近鉄	■	■		駅員により 対応する
富田林駅	ホーム	誘導用ブロックの 適切な設置	近鉄	■		公共	平成 18 年 度中に設置 予定
富田林 西口駅	ホーム	分かり易い誘導 用ブロックの設置	近鉄	■		公共	

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

#### 【ホーム縁端警告ブロックの例】

一体化したブロックの例

2枚のブロックに分けて敷設する例



出典：公共交通機関旅客施設の移動円滑化整備ガイドライン追補版

### 4) 誰もが見て、聞いてわかりやすい情報関連施設の改良、整備を行います

高齢者、障害者など当事者を含む誰もがわかりやすく適切な案内情報を提供できるよう改善を図ります。

[整備内容]

駅名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
2 駅共通	情報案内施設	文字による案内 施設の充実	近鉄	■		公共	触知図を設 置する
	時刻表・料金表	分かり易い時刻 表への改良	近鉄	■		公共	順次更新中
	乗車案内	視覚障害者への 乗車位置案内	近鉄	■	■		駅員により 対応する

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

## 5) 誰もが快適に利用できる駅関連施設の改良、整備を行います

高齢者、障害者など当事者を含む誰もが快適に利用できる駅関連施設への改善を図ります。

[整備内容]

駅名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考	
2 駅共通	トイレ	トイレ内の掃除・点検(紙の補充等)	近鉄				清掃は定期的 に実施中、 紙は置いて いないが自 販機を設置 済	
富田林駅	トイレ	南北 共通	トイレへの情報案 内の充実	近鉄	■		公共	駅広整備時 に合わせて 触知図を設 置する
		南側	入口段差の解消	近鉄	■		公共	駅広整備時 にトイレの 改修を行う
			多機能トイレへの 改良	近鉄	■		公共	駅広整備計 画に合わせ 設置場所を 市と協議す る
		北側	入口段差の解 消、手洗い手す りの改修	近鉄	■		公共	平成 18 年 度中実施予 定
富田林 西口駅	トイレ	多機能トイレへの 改良	近鉄	■		公共		
		トイレへの情報案 内の充実	近鉄	■		公共	触知図を設 置する	

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

参考資料(重点整備地区外の鉄道駅)

駅名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
滝谷不動 駅	トイレ	多機能トイレへの 改良	近鉄	■		公共	

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

## 6) 駅員のサポートマナーの向上を目指します

駅員に対して継続的に、高齢者、障害者など当事者に対する接遇や介助方法につ  
いての教育訓練を行います。

緊急時や事故時には、視覚障害者、聴覚障害者など当事者を含めた駅利用者に迅  
速かつ適切に情報提供を行うよう努めます。

**その他事業・公共交通特定事業**  
**(2) 駅前広場（近鉄富田林駅）**

近鉄富田林駅の南口駅前広場については、駅前広場整備事業による改修を行います。

**1) 円滑な鉄道、バス、タクシーの利用動線を確保します**

高齢者、障害者など当事者を含む誰もが安全で安心して乗り継ぎができる駅前広場への改善を図ります。

[整備内容]

駅名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考	
富田林駅	バス停	北口	バス停の柵の改良	市	■		他	
		南口	低床バスに対応したバス停の整備	市	■		他	駅前広場整備事業
			バス停の柵の整備	市	■		他	駅前広場整備事業
	歩道	南口	歩道幅員の確保、段差の解消等	市	■		他	駅前広場整備事業
			適切な動線計画	市	■ ■ ■ ■		他	駅前広場整備事業
			駅改札からバス停への誘導用ブロックの設置	市	■		他	駅前広場整備事業
	スロープ	南口	売店への荷物搬入車停車位置の指導	近鉄	■			
バスと電車の時刻調整		バスと電車の連携強化(発車到着時刻の調整)	近鉄バス・金剛バス	■				
歩行者の安全確保		歩行者の安全確保	金剛バス	■			常時、操車係2名配置し、安全確保に努めている	

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討



富田林駅北口広場バス停の柵



富田林駅南口広場のバス停(車椅子試乗)

## 2) 誰もがわかりやすい案内施設の改良、整備を行います

高齢者、障害者など当事者を含む誰もがわかりやすく適切な案内情報を提供できるよう改善を図ります。

[整備内容]

駅名	箇所		内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
富田林駅	案内 標識	南口	見易い案内板 (点字・外国語表示等)への改善	市	■		他	駅広整備時に設置,内容は検討する
			バス案内標識の 改良(時刻表、 料金表、バス系 統案内等)	金剛 バス	■ ■ ■ ■		公共	
	音声 情報	南口	バス待機中の音 声情報提供等	金剛 バス	■	■		テプ <sup>®</sup> による 音声案内、ド ライバ <sup>®</sup> による マイク案内を実 施中
	施設位 置及び 施設情 報案内	南口	駅から各施設(公 共及び商業施設 等)への案内板設 置	市	■		他	駅前広場に 案内板を設 置する,内容 は検討する

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

## 道路特定事業・交通安全特定事業

### (3)道路

#### 1)誰もが安全に安心して利用できる歩行空間を確保します【生活関連経路】

バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基準を満足することを目標とし、歩行者と車両の分離を図り、高齢者、障害者など当事者を含む誰もが安全で安心して歩ける空間と構造を確保します。ただし、基準を満足するために用地買収等を伴うものは、長期的な対応を行います。

[府管理区間]

旧国道 170 号は、現道路幅員内で歩道前出し可能区間については、歩道の拡幅を行い、沿道地権者の協力を前提としてセミフラット式歩道への改良を順次進めません。また、富田林駅南口駅前広場整備事業との連携も図ります。

富田林五条線は、本町 11 号線の一方通行化と連携し、若松町交差点から金剛大橋手前の歩道改良済区間までの西側にセミフラット式歩道の設置を進めます。

[整備内容]府管理区間 1

路線名	区間		内容	事業者	短期	長期	事業	備考	
	起点	終点			H22年 まで	H22年 以降			
旧国道 170号 全体	市役所 前	本町 交差点	歩道の拡幅	府	■		道路	現道路幅員内で 前出し可能区間 で実施	
			セミフラット式構造への 歩道改良	府	■		道路	沿道地権者の協 力が前提	
			路上駐車取締り 強化	警察	■	■	交通	必要箇所	
			ダイヤード式(LED) 信号機への改良	警察	■	■	交通	順次改良	
			音響信号機への 改良	警察	■	■	交通	富田林駅前と本 町交差点は調整	
旧国道 170号 区間別	市役所 前	府民セン ター入口 交差点	西側 歩道	歩道の拡幅	府	■	道路	現道路幅員内で 前出し可能区間 で実施	
			歩道路面舗装 修繕	府	■		道路	必要箇所の補修 を実施	
			東側 歩道	歩道舗装及び 付帯構造物の 修復	府	■		道路	
		富田林西口駅前 交差点		歩行者青信号時間 の延長	警察	済			
	府民セン ター入口 交差点	常盤町 交差点	東側 歩道	セミフラット式へ の歩道改良	府	■		道路	沿道地権者の協 力が前提で横断 勾配調整
				歩道の拡幅	府	■		道路	歩道前出し又は 電柱移設により 1m以上の幅員 確保
				誘導用ブロックの 適切な設置	府	■		道路	
付帯構造物及び 誘導用ブロック の修復				府	済				

[整備内容]府管理区間 2

路線名	区間		内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考	
	起点	終点							
旧国道 170号 区間別	常盤町 交差点	本町 交差点	西側 歩道	セミフラット式構造 への歩道改良	府	■	道路	沿道地権者 の協力が前 提で整備	
				歩道の拡幅	府	■	道路	歩道前出し 又は電柱移 設により 1m以上の 幅員確保	
				誘導用ブロック の適切な設置	府	済			
				側溝の蓋の 設置・修復	府	■	道路	沿道地権者 の協力が前 提で設置・修 復	
			東側 歩道	セミフラット式構造 への歩道改良	府	■	道路	沿道地権者 の協力が前 提で整備	
				歩道の拡幅	府	■	道路	歩道前出し による拡幅	
				誘導用ブロック の適切な設置	府	■	道路	適切な位置 に設置	
				側溝の蓋の 設置・進入用鉄 板（個人設置） の改良	府	■	道路	沿道地権者 の協力が前 提で設置・改 良	
		富田林駅前交差 点		交差点信号の音量 調整	警察	済			
		本町交差点		歩道勾配改良	府	■ ■ ■ ■		道路	

整備種類 ■■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討



旧国道 170 号(富田林西口駅前交差点)



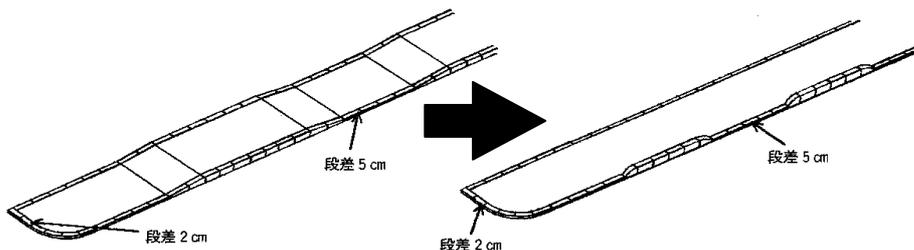
旧国道 170 号(中央図書館から富田林駅方向)

[整備内容]府管理区間 3

路線名	区間又は箇所		内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考		
	起点	終点								
富田林 五条線	若松町 交差点	若松町 一丁目 交差点	西側 歩道	セミフラット式構造 への歩道改良	府	■		道路	本町 11 号線の 一方通行化が可能 であれば歩道 設置	
				電柱等の移設	府	■		道路	支障電柱は 移設を要請	
				側溝の蓋の設 置	府	■		道路	歩道設置と併せ て必要な側溝蓋 の設置	
			ダ イ オ ト 式(LED) 信号機への改良	警察	■	■	交通	順次改良		
			音響信号機への 改良	警察	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	交通			
	若松町一丁目交 差点の西側歩道		歩道上の不要な手 すりの撤去		市	済				
	若松町 一丁目 交差点	歩道改 良済区 間	西側 歩道	セミフラット式構造 の歩道設置	府	■		道路		
				電柱等の移設	府	■		道路	支障電柱の移設 要請	
				側溝の蓋の 設置	府	■		道路	必要な箇所	
			東側 歩道	歩道勾配を 改良	府	■		道路		
	歩道改 良未着 工区間	金剛大 橋西詰 交差点	歩道設置		府		■ ■ ■ ■	道路	府都市基盤整備 中期計画に位置 付けられるよう 検討	
			ダ イ オ ト 式(LED) 信号機への改良		警察	■	■	交通	順次改良	
			音響信号機への 改良		警察	■ ■ ■ ■	■ ■ ■ ■	交通		
	富田林 狭山線	富田林 西口駅 前	富田林 西口駅 前交差 点	富田林西口駅入口 の排水溝改修		府	■		道路	側溝の改修を行 う
				歩道設置等		府		■ ■ ■ ■	道路	拡幅は困難、踏切 箇所は、保安基準 に配慮して別途 検討を要請する
堺富田 林線	ダイエー 富田林店前	東側歩道の改良 等		府	■		道路	拡幅は困難だが、 波打ち解消処理 を実施、踏切箇所 は保安基準に配 慮して別途検討 を要請する		

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

【歩道の高さを 5cm とし波打ちを解消したイメージ】



出典：  
道路の移動円滑  
化整備ガイドラ  
イン

注) 横断歩道接続部等に設置する縁石の構造により、歩道すりつけ区間が発生する場合もある。

[市管理区間]

本町 11 号線は、一方通行化を図り、歩道の設置を進めます。

甲田桜井線は、移動等円滑化基準に基づく確認を行います。

[整備内容]

路線名	区間		内容	事業者	短期 H22 年 まで	長期 H22 年 以降	事業	備考
	起点	終点						
本町 11 号線	本町 交差点	若松町 交差点	セミフラット式構造の歩道設置	市	■		道路	一方通行化を前提に、両側歩道設置を検討している。ただし、両側とも有効幅員 2 m 確保は出来ない
			電柱等の移設	市	■		道路	支障電柱は移設を要請
			側溝の蓋の設置	市	■		道路	歩道設置と併せて必要な側溝蓋の設置
			交通規制(一方通行化)と道路標識の設置	警察	■		交通	地元自治会・道路管理者等との協議による
甲田桜井線	金剛大橋西詰交差点	府営清水住宅地	移動等円滑化基準に基づく確認等	市	■			

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討



本町 11 号線(本町交差点より)



甲田桜井線(金剛大橋西詰交差点より)

## 2) 出来るだけ歩きやすい歩行空間への改善を図ります【準生活関連経路】

バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基準を満足することを目標としますが、基準等を満足できない箇所についても、出来るかぎり、安全で安心して歩ける空間と構造を確保できるよう改善を図ります。

[府管理区間]

旧国道 170 号は、現道路幅員内で歩道前出し可能区間については、歩道の拡幅を行い、沿道地権者の協力を前提としてセミフラット式歩道への改良を進めます。

本町交差点付近の銀行前歩道については、移動等円滑化基準を満足するよう協議会で強い整備要望があります。

富田林狭山線は、ポストコーン等による歩車分離の明確化を図ります。

[整備内容]府管理区間

路線名	区間		内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
	起点	終点						
旧国道 170 号	法務局 前	市役所 前	西側歩道	セミフラット式構造への歩道改良	府		道路	沿道地権者の協力が前提
			東側歩道	歩道舗装及び付帯構造物の修復	府		道路	
	本町 交差点	本町北 交差点	西側歩道	歩道の拡幅	府		道路	右折レーンの廃止が可能なら、歩道前出しで実施
			東側歩道	セミフラット式構造への歩道改良	府		道路	沿道地権者の協力が前提で整備
富田林 狭山線	富田林 西口駅 前	第一中 学校北 西角		歩車分離の明確化	府		道路	歩道側端部(車道側)にポストコーン等を設置
				第一中学校角の側溝蓋の設置	府		道路	沿道地権者の協力が前提で設置
				第一中学校北西角の側溝蓋の設置	府	■■■■	道路	水利組合との調整が整えば設置

整備種類 ■■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討



旧国道 170 号(本町交差点付近)



富田林狭山線(西口駅付近から西方向を望む)

[市管理区間]

寿 1 号線・寿 2 号線は、富田林西口駅から富田林保健所へのルートとして路側線の設置や転落防止柵等を設置します。

寿 1 号線は、富田林西口駅から金剛病院へのルートとして路側線を設置します。

寿 2 号線は、府民センター前から旧国道 170 号までを沿道地権者等の協力を前提としてセミフラット式歩道への改良を進めます。

寿 5 号線、常盤 3 号線、若松 1 号線は、路側線とグリーンベルト等により歩行者通行幅員の拡大等を図ります。

甲田 1 号線は、富田林郵便局前の路上駐車取締り強化を図り、将来的には歩道整備も検討していきます。

若松歩専道 1 号線・若松町西線・若松 8 号線・若松 5 号線は、富田林駅から税務署へのルートとして水路の蓋の設置・LED 式信号機への改良(若松町西線)、将来的には沿道土地所有者等の協力を得てセミフラット式歩道への改良(若松 5 号線)を行います。

本町 8 号線は、旧国道 170 号からダイエーへのルートとして、歩道の集約による拡幅と道路急勾配の改善、路上駐車取締り強化を図ります。

駅連絡通路は富田林駅南口と北口を繋ぐ通路として、道路段差の解消、水路蓋の設置、カーブミラーの設置等を行います。

[整備内容]市管理区間 1

路線名	区間		内容	事業者	短期 H22 年 まで	長期 H22 年 以降	事業	備考
	起点	終点						
寿 1 号線 ・ 寿 2 号線	第一中 学校前	富田林 保健所	路側線の設置	市	■		道路	100m。
			転落防止柵の 設置	市	■		道路	富田林保健所前 45m
寿 1 号線	第一中 学校前	金剛病 院	路側線の設置	市	■		道路	
寿 2 号線	府民セ ンター 前	旧国道 170 号	北 側 歩 道	セミフラット式構造 への歩道改良	市	■	道路	沿道地権者の協 力が前提。府民 センターからマシ ョンまでの 70m、 踏切箇所は、保 安基準に配慮し て別途検討を要 請する
				歩道改良	市	■	道路	マンションから踏切 20m、マウントアッ プ式ですりつけ
			南 側 歩 道	フラット式縁石へ の改良	市	■	道路	3m
				側溝の蓋の 設置	市		■	道路
寿 5 号線	富田林 西口駅	府民セ ンター	路側線設置と カラー舗装	市	■		道路	路側線 116m 舗装 464m <sup>2</sup>

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

[整備内容]市管理区間 2

路線名	区間		内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
	起点	終点						
甲田 1号線	旧国道 170 号	富田林 郵便局	歩道設置不可能 な箇所での歩行 者通行幅員拡大	市		■■■■	道路	用地買収を伴う 歩道整備の検討
			路上駐車取締り 強化	警察	=====		交通	必要箇所
常盤 3号線	旧国道 170 号	公会堂 前	路側線とグリーンプ ルトの改良	市	=====		道路	
若松歩専 道1号線	富田林 駅北口	若松町 西線	移動等円滑化基準 に基づく確認など	市	=====			
若松町 西線	若松歩 専道1 号線	若松 8号線	水路の蓋の設置	市		=====	道路	水路蓋 20m
			ダイオード式(LED) 信号機への改良	警察	=====	=====	交通	順次改良
			音響信号機への 改良	警察	■■■■	■■■■	交通	
若松 8号線	若松町 西線	若松 5号線	歩道設置不可能 な箇所での歩行 者通行幅員拡大	市	■■■■		道路	
若松 5号線	若松 8号線	富田林 税務署	水路蓋を設置し、 セミフラット式構造へ の歩道改良	市		=====	道路	沿道地権者の協 力を前提に南側 歩道 350mから行う
若松 1号線	若松町 一丁目 交差点	新堂診 療所	路側線とグリーンプ ルトの改良	市	=====		道路	
本町 8号線	毛人谷 交差点	ダイエ ー富田 林店	道路改良(急勾配 の改善等)	市	=====		道路	歩道の集約によ る拡幅整備、踏切 箇所は、保安基 準に配慮して別 途検討を要請す る
			誘導用ブロックの適 切な設置	市	=====		道路	
			路上駐車取締り 強化	警察	=====	=====	交通	
駅連絡 通路	富田林 駅南口	富田林 駅北口	ゴムラバー車止 め設置	市	=====		道路	2本、 踏切箇所は、保 安基準に配慮し て別途検討を要 請する
			舗装打ち換え (段差解消)	市	=====		道路	打ち換え 面積75m <sup>2</sup>
			水路蓋の改良	市	=====		道路	改良延長 12m
			カーブミラーの 設置	市	=====		道路	1箇所

整備種類 ■■■■ ハード面の整備 ===== ソフト面での対応 ■■■■ 導入検討

### 3) 誰もが寺内町らしさを感じ、歩きやすい歩行空間を確保します 【準生活関連経路】

歴史遺産である寺内町の町並み保存を行いつつ、歩きやすい空間と構造を確保できるよう努めます。

本町3号線は、道路路面舗装修繕や路側線の歩行者通行幅員拡大等のハード整備に加え、10名以上であればボランティアガイドによる寺内町の町並み案内を行います。

[整備内容]市管理区間3

路線名	区間		内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
	起点	終点						
本町 3号線	富田林 駅前交 差点	寺内町 センタ ー	道路路面舗装修繕	市	■		道路	H17・18年度 美装化(カラー)舗 装実施
			路側線の歩行者 通行幅員拡大	市	■		道路	人工石による 区分を行う
			側溝の蓋の設置	市	■		道路	駅前の交差点 から寺内町入 口まで設置,寺 内町区域は保 存の観点から 開渠
			誘導案内	市	■	■		

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討



本町3号線(駅前交差点から3号線を望む)



寺内町センター前

#### 4) その他の道路等【生活関連経路・準生活関連経路以外】

生活関連経路・準生活関連経路以外の道路についても、ワークショップによる現地点検調査等による問題箇所について、以下のとおり改善を図ります。

##### [整備内容] 府管理区間

路線名	区間		内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
	起点	終点						
富田林 狭山線	河南高校前		歩道勾配改良	府	■		道路	マウンド・アップ 形態で、歩道と車道との 段差勾配の改良

整備種類 ■■■ ハード面の整備    ——— ソフト面での対応    ■■■ 導入検討

##### [整備内容] 市管理区間

路線名	区間		内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
	起点	終点						
常盤 1号線	寺内町 境界付 近	富田林 五条線 (若松 町一丁 目交差 点)	道路路面舗装修繕	市	■		道路	補修面積 1000m <sup>2</sup>
			集水桝の改良	市	■		道路	1箇所
			電柱移設	市	■		道路	1本
			舗装打ち換え (石畳の箇所)	市		■	道路	打ち換え面積 50m <sup>2</sup>
			歩道形態の改良、 グレーチングの改良	市		■	道路	マウンド・アップ 形態廃止
寿2号線	府民センター向 い側		交差点部の電柱移設と水路蓋設置	市	■		道路	H18年度 施工
富田林 6号線	寺内町 センターから 城之門筋	寺内町 北端	車椅子や高齢者 にとって歩きづ らい石畳の歩道 改良等	市		■■■	道路	寺内町の景 観に配慮し た石畳であ り、今後検 討していく

整備種類 ■■■ ハード面の整備    ——— ソフト面での対応    ■■■ 導入検討

## 公共交通特定事業

### (4)バス

バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基準を満足することを原則とし、下記に示す考え方で整備を行います。

#### 1) 誰もが利用しやすいバス利用環境を確保します

高齢者、障害者など当事者を含む誰もが安全で安心して利用できるバス利用環境への改善を図ります。

[整備内容]

区分	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
車両	低床バス	低床バスの導入促進	近鉄バス	■	■	公共	金剛東団地線内は低床バス(ワンステップバス)運行中,富田林方面行きバスは今後導入予定
			金剛バス	■		公共	H19年度中に全車低床バス(ワンステップバス)にする
バス停	バス停	府民センター前にバス停設置	市	済			H18年7月よりバス停を設置(レイホーバス)

整備種類 ■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

注) ノンステップバスの強い導入要請があり、継続して事業者と協議・調整していきます。



ワンステップバスのスロープ板1  
(富田林駅南口のバス停 金剛バス)



ワンステップバスのスロープ板2  
(富田林駅北口のバス停 近鉄バス)

## 2) 誰もがわかりやすい案内施設の改良、整備を行います

高齢者、障害者など当事者を含む誰もがわかりやすく適切な案内情報を提供できるよう改善を図ります。

[整備内容]

区分	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	事業	備考
案内施設	運行情報	低床バス運行予定情報の提供 (時刻表への明記)	近鉄バス	■■■■	■■■■	公共	今後、取り組む予定
			金剛バス	■■■■		公共	H19年度中に全車低床バスにする
	車内情報	バス乗降時の音声案内情報の提供	近鉄バス				運転士の案内とバスからの自動音声案内は実施中
			金剛バス				現在実施しているが更に教育する

整備種類 ■■■■ ハード面の整備    ——— ソフト面での対応    ■■■ 導入検討

## 3) バス乗務員のサポートマナーの向上を目指します

バス乗務員に対して継続的に、高齢者、障害者など当事者に対する接遇や介助方法についての教育訓練を行います。

緊急時や事故時には、視覚障害者、聴覚障害者など当事者を含めたバス利用者に迅速かつ適切に情報提供を行うよう努めます。

## 建築物特定事業

### (5) 建築物等

#### 1) 誰もが利用しやすい建築物を目指します【生活関連施設】

バリアフリー新法に基づく移動等円滑化基準を満足することを目標とし、高齢者、障害者など当事者を含む誰もが安全で安心して利用できる建築物への改善を図ります。

[整備内容]

建物名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22 年 以降	事業	備考
市役所	アプローチ	入口スロープの改良	市	■		建築	
		車椅子利用者の庁内への誘導案内	市	■			庁内正面駐車場に2名の警備員を配置、車椅子利用者来庁時は、最寄の警備員が総務課に連絡し、職員が庁内へ誘導する
	正面自動ドア	ガラス部分に衝突防止フィルムの設置	市	済			
	受付	ローカウターの設置	市	■ ■ ■ ■		建築	
	情報案内板	分かり易い案内板等設置	市	■ ■ ■ ■		建築	現在も設置している、今後も検討する
ダイエー 富田林店	エレベーター	エレベーターの設置	ダイエー	■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■		建築	引き続き施工に向けて努力する、なお、設置には建物所有者の許可が必要
	トイレ	身障者用トイレの設置	ダイエー	済			警備員がいる警備員室前に、身体障害者用トイレを設置済みで店内にも案内を表示済み(利用し易い位置・スペースにするよう要請する)。
		利用動線のバリアフリー化(案内板の設置・通路が狭い等)	ダイエー	■			案内表示を増設する、店員から声をかけ、案内するようにしている

整備種類 ■■■■ ハード面の整備 ■■■ ソフト面での対応 ■■■ 導入検討

## 2) その他の建築物

高齢者、障害者など当事者を含む誰もが安全で安心して利用できる建築物への改善を図ります。

今回、生活関連施設に入れなかった施設について、今後、施設設置管理者と協議を行い、バリアフリー化を推進していきます。

### [整備内容]

建物名	箇所	内容	事業者	短期 H22年 まで	長期 H22年 以降	備考
富田林 保健所	案内看板	保健所前の 看板設置	府	■■■■		来庁者に分かり易いよう、現在の看板の移設又は設置を検討する
中央 公民館	障害者用 トイレ	トイレのドアの改善	市	■■■■	■■■■	
福祉青少 年センタ ー	トイレ	身障者用トイレの 設置。	市	済		
レインボ ーホール	身障者用 トイレ	トイレのドアの改善	市	■■■■		

整備種類 ■■■■ ハード面の整備    ——— ソフト面での対応    ■■■■ 導入検討

## (6)心のバリアフリー

### 心のバリアフリーの輪を広げるまちづくりを目指します

駅舎や道路等は整備方針及び整備内容に基づき順次整備されていきますが、これらのハード整備とともに、市民一人ひとりがバリアのあることを認識し、バリアを感じる人への協力の姿勢を示す「心のバリアフリー」が重要です。

「心のバリアフリー」は高齢者や障害をもつ人は勿論、妊婦や外国人等が市民生活を行う上でのバリア（障壁）の理解から始まります。

それぞれの立場で、何ができるのかを考え、学び、交流することから「心のバリアフリー」が生まれてきます。それぞれの立場で次のようなことを考えていきましょう。



#### 1) みんなができる「心のバリアフリー」

現在、高齢社会に向けて、バリアフリーを考える講習会等が多く実施されています。だれもがこれらに参加していくことや、参加しやすい環境をつくることが「心のバリアフリー」の第一歩です。

「交通等バリアフリー基本構想」の広報活動や啓発活動等を通じ、「心のバリアフリー」を育んでいく重要な機会として考えていきましょう。

#### 2) 利用者から見た「心のバリアフリー」

路上駐車や自転車の放置、歩道への商品陳列や立看板などがバリアになることを認識し、歩行や車いすの障害となる行為、危険な行為をやめましょう。

整備された施設は、私たちみんなで作った施設です。それぞれをどのように利用すべきかを考え、守っていくことが大切です。

#### 3) 整備事業者から見た「心のバリアフリー」

法律に定められた基準は、最低限守るべきものです。基準以外にも、状況に応じ、臨機応変の対応が必要とされます。その整備には、市民の立場にたって市民の意見を聞くとともに、積極的な対応が望まれます。

#### 4) 施設管理者から見た「心のバリアフリー」

適切な施設の管理は、利用者に安心と信頼をもたらします。時間の流れに沿って、絶えず良好な状態を保つことはあたりまえのようで難しいことです。しかし、誠意をもって良好な施設の維持と改良に努めることが大変重要なことです。

図表8-2-1  
富田林駅・富田林西口駅周辺地区  
バリアフリー整備事業



**【富田林西口駅】**

- ・ 駅入口部の切り下げ幅の拡幅
- ・ 構内スロープ勾配の改良、手すりの設置
- ・ 券売機の改良(蹴込み部の設置・見易くする)
- ・ 誘導用ブロックの適切な配置(券売機まで・ホーム等)
- ・ 改札口に視覚障害者誘導用チャイム設置
- ・ 触知図による情報案内施設の充実
- ・ 分かりやすい時刻表・料金表への改良
- ・ 視覚障害者への乗車位置案内
- ・ 多機能トイレへの改良
- ・ トイレへの情報案内の充実
- ・ 駅員のサポートマナーの向上

**【寿2号線】準生活関連経路**

- ・ セミフラット式構造への歩道改良
- ・ フラット式縁石への改良
- ・ 側溝の蓋の設置

**【寿1号線・寿2号線】準生活関連経路**

- ・ 路側線の設置
- ・ 転落防止柵の設置

**【寿5号線】準生活関連経路**

- ・ 路側線設置とカラー舗装

**【富田林狭山線】生活関連経路  
準生活関連経路**

- ・ 富田林西口駅入口の排水溝改修
- ・ 歩車分離の明確化(ポストコーン等)
- ・ 側溝の蓋の設置等

**【甲田1号線】準生活関連経路**

- ・ 歩道設置不可能な箇所での用地買収を伴う歩道整備の検討

**【甲田1号線】準生活関連経路**

- ・ 路上駐車取締強化



**【富田林駅】**

- ・ 構内スロープにカーブミラー設置
- ・ 券売機の改良(蹴込み部の設置・見易くする)
- ・ 改札口に視覚障害者誘導用チャイム設置
- ・ 誘導用ブロックの適切な配置(ホーム)
- ・ 触知図による情報案内施設の充実
- ・ 分かりやすい時刻表・料金表への改良
- ・ 視覚障害者への乗車位置案内
- ・ トイレへの情報案内の充実
- ・ 南北側トイレ入口段差の解消
- ・ 南側トイレを多機能トイレに改良(駅広整備時)
- ・ 駅員のサポートマナーの向上

**【バス】**

- ・ 低床(ワンステップ)バスの導入促進
- ・ 低床バス運行予定情報の提供
- ・ バス乗降時の音声案内提供
- ・ バス乗務員のサポートマナー向上

**【若松歩専道1号線】準生活関連経路**

- ・ 移動等円滑化基準に基づく確認等

**【本町8号線】準生活関連経路**

- ・ 道路改良(急勾配の改善等)
- ・ 誘導用ブロックの適切な設置

**【本町8号線】準生活関連経路**

- ・ 路上駐車取締強化

**【ダイエー富田林店】生活関連施設**

- ・ エレベーターの設置検討

**【堺富田林線】生活関連経路**

- ・ 東側歩道改良

**【市役所】生活関連施設**

- ・ スロープの改良

**【常盤3号線】準生活関連経路**

- ・ 路側線とグリーンベルトの改良

**【旧国道170号】生活関連経路・準生活関連経路**

- ・ 歩道の拡幅(現道路幅員内で前出し可能区間のみ)
- ・ セミフラット式構造への歩道改良(地権者協力が前提)
- ・ 歩道路面舗装修繕
- ・ 付帯構造物の修復
- ・ 誘導用ブロックの適切な設置
- ・ 必要な箇所での側溝蓋の設置

**【旧国道170号】生活関連経路・準生活関連経路**

- ・ 路上駐車取締り強化
- ・ LED信号機への改良等
- ・ 歩行者青信号時間の延長、交差点信号の音量調整

**【若松町西線】【若松8号線】【若松5号線】準生活関連経路**

- ・ 歩道設置不可能な箇所での路側線等による歩行者通行幅員の拡大(若松8号線)
- ・ 水路に蓋を設置し、セミフラット式構造への歩道改良(若松5号線)

**【若松町西線】準生活関連経路**

- ・ LED信号機への改良等

**【駅連絡通路】準生活関連経路**

- ・ ゴムラバー車止め設置
- ・ 舗装打ち換え(段差解消)
- ・ 水路蓋の改良
- ・ カーブミラーの設置

**【駅前広場(富田林駅)】**

[北口]

- ・ バス停の柵の改良

[南口: 駅広整備事業と連携]

- ・ 低床バスに対応したバス停の整備
- ・ バス停の柵の整備
- ・ 歩道幅員の確保、段差の解消
- ・ 駅改札からバス停への誘導用ブロックの設置
- ・ 見易い案内板への改善
- ・ バス案内標識の改良

**【本町11号線】生活関連経路**

- ・ セミフラット式構造の歩道設置
- ・ 支障電柱等の移設
- ・ 必要な箇所での側溝蓋の設置

**【本町11号線】生活関連経路**

- ・ 交通規制(一方通行化)と道路標識の設置

**【若松1号線】準生活関連経路**

- ・ 路側線とグリーンベルトの改良

**【甲田桜井線】生活関連経路**

- ・ 移動等円滑化基準に基づく確認等

**【本町3号線】準生活関連経路**

- ・ 道路路面舗装修繕(美化)
- ・ 路側線の歩行者通行幅員拡大
- ・ 側溝の蓋の設置
- ・ ボランティアによる寺内町への誘導案内

**【富田林五条線】生活関連経路**

- ・ 歩道改良区間でのセミフラット式の歩道設置(西側)及び歩道勾配改良(東側)
- ・ 支障電柱等の移設
- ・ 必要な箇所での側溝蓋の設置
- ・ 歩道未改良区間の歩道設置の検討

**【富田林五条線】生活関連経路**

- ・ LED信号機への改良等





## 9 . 今後の課題等の整理

### 9 - 1 . 交通等バリアフリー基本構想の推進における今後の課題

富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会は、平成17年10月5日富田林市交通バリアフリー基本構想策定協議会として発足して以降、6回に亘って、基本構想の内容について議論を重ねてきました。その間に、市民アンケート調査、現地点検調査、意見聴取会を開催し、基本構想づくりへの市民参加も併せて進めてきました。

これらの中で出された意見は、できるだけ基本構想に反映するよう努力しましたが、必ずしも十分反映されたとは言えません。そこで、基本構想に盛り込むことが難しい施策や事業、及び基本構想推進時において留意すべき内容を次のとおり整理しました。

高齢者、障害者等をはじめ市民の理解を深め、協力を求めるため、施設設置管理者（公共交通事業者、道路管理者など）と市民（利用者等）との協働を原則に進めていきます。

事業の推進にあたっては、その計画内容や進捗状況等について、市民に広く情報提供し、市民の意見収集とその意向が反映できるしくみを検討すること。

事業実施により、市民の安全性、利便性、快適性の向上がどれだけ図れたかを評価するしくみを検討すること。

踏切箇所はレールによる段差や通行幅が狭いという問題があるため、改善への要望が強く、今後も保安基準を遵守しながら、バリアフリーに配慮した改善に努めること。

ノンステップバス導入の強い要請があり、継続して事業者と調整していくこと。

「心のバリアフリー」に関して、具体的な取り組み内容を継続的に検討し、実施に努めること。

「富田林駅・富田林西口駅周辺地区」以外の地区についても、施設設置管理者による移動等円滑化基準に基づく整備を進めるとともに、地区構想の策定に努めること。

富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会

### 9 - 2 . バリアフリーの推進

本市では、スパイラルアップ（継続改善）について、下記のとおり実施する予定です。

#### (1) 協議会の開催

富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会を年1回以上開催に努め、施設設置管理者から特定事業の計画内容や事業の進捗状況等を情報提供するなど、基本構想の実施に係る連絡調整を行います。

また、本基本構想では盛り込めなかった課題や、生活関連施設及び生活関連経路等の追加・修正について、協議します。

## (2) 事業の評価

協議会委員を中心に高齢者、障害者等をはじめ市民参加による、事業箇所の現地  
点検調査等を行い、事業の評価に努めます。

## (3) バリアフリー意識の向上

基本構想の内容や特定事業の進捗状況等を、市ホームページや広報誌で紹介し、  
バリアフリー意識の向上に努めます。

また、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者を含むす  
べての障害者で身体の機能上の制限やこれに起因するさまざまな制約を受ける方々  
に対しての必要な手助け等の支援、歩行者及び自転車の利用者としての心得、歩道  
への駐輪・駐車を行わない等の「心のバリアフリー」の広報・啓発・教育活動に努  
めます。

## 参考資料

---

- 1．富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会委員名簿
- 2．富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会設置要綱
- 3．富田林市交通等バリアフリー基本構想策定の体制

# 1. 富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会委員名簿

敬称略

設置要綱 第3条	氏名		所属・役職・経歴など
		平成17年度のみ	
学識経験者	みほし あきひろ 三星 昭宏		近畿大学理工学部 社会環境工学科教授
	さかうら まつお 坂浦 眞津男	にしむらえいはちろう 西村 英八郎	大阪府立金剛コロニー コロニー長
高齢者団体	きたい かつみ 北井 克巳		富田林市老人クラブ連合会 会長
障害者団体	ふなうち こうさく 船内 宏作		富田林市身体障害者福祉協会 会長
商工関係団体	かわい かんや 川井 貫也		富田林駅前商店会 会長
市民 (50音順)	おばら つるみ 小原 鶴美		小金台
	たくわ あきお 宅和 昭夫		楠風台
	てらさわ みつゆき 寺澤 光幸		高辺台
	なかばやし あけみ 中林 朱美		富田林町
	にしだ たくし 西田 卓司		清水町
公共交通事業者	ふくしま ひろし 福嶋 博		近畿日本鉄道株式会社鉄道事業本部 大阪輸送統括部施設部工務課長兼電気課長
	ひがした なるたみ 東田 成民		近鉄バス株式会社 営業部課長
	ながやす いくお 永安 郁生		金剛自動車株式会社 業務部長
関係行政機関	はしもと まさみ 橋元 正巳	まつば けいいち 松場 圭一	近畿運輸局交通環境部 消費者行政・情報課長(消費者行政課長)
	みうら ふじお 三浦 富士夫	やました あきら 山下 明	大阪府建築都市部建築指導室 建築企画課課長補佐
道路管理者	にしむらしゅういち 西村 修一	いそざき こうじ 磯崎 弘治	大阪府富田林土木事務所 建設課長
公安委員会	はるた まさる 春田 勝		大阪府富田林警察署 交通課長
施設設置管理者	ながの てつや 長野 哲也		株式会社ダイエー 富田林店長 (平成18年12月20日より)
富田林市	おち あきら 越智 明	やまうち たかみち 山内 崇道	保健福祉部長
	うえだ しんじ 植田 信二	くにた やすかず 國田 泰一	まちづくり政策部長

## 2 . 富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会設置要綱

平成 17 年 8 月 4 日要綱第 51 号

(設置)

第 1 条 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 年法律第 9 1 号。以下「法」という。)第 26 条第 1 項の規定に基づき、富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(協議事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項について調査、協議及び連絡調整を行う。

- (1) 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の案(以下「交通等バリアフリー基本構想」という。)の策定に関する事
- (2) 交通等バリアフリー基本構想の実施に係る連絡調整に関する事
- (3) その他移動等円滑化の促進に関する事

(組織)

第 3 条 協議会は、委員 25 人以内で組織する。

2 委員は、次の各号に掲げる者のうちから、市長が委嘱し、又は任命する。

- (1) 学識経験者
- (2) 高齢者団体を代表する者
- (3) 障害者団体を代表する者
- (4) 商工関係団体を代表する者
- (5) 市民
- (6) 公共交通事業者
- (7) 関係行政機関
- (8) 道路管理者
- (9) 公安委員会
- (10) 施設設置管理者等、特定事業その他の事業を実施すると見込まれる者
- (11) 富田林市

3 委員の任期は、2 年とする。ただし、委員が欠けた場合における補欠委員の任期は、前任者の残任期間とする。

4 委員は、再任することができる。

(会長及び副会長)

第 4 条 協議会に、会長及び副会長それぞれ 1 人を置き、委員の互選によりこれを定める。

- 2 会長は協議会を代表し、会務を総理する。
- 3 副会長は会長を補佐し、会長に事故があるときは、その職務を代理する。

(会議)

第5条 会長は、協議会の会議を招集し、その議長となる。

- 2 協議会は、委員の過半数の出席をもって成立とする。
- 3 会議の議事は、出席委員の過半数で決し、可否同数のときは議長の決するところによる。
- 4 会長は、必要があると認めるときは、関係者に会議への出席、資料の提出、説明その他の協力を求めることができる。

(庶務)

第6条 協議会の庶務は、交通等バリアフリー基本構想担当課において行う。

(その他)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、会長が協議会に諮って定める。

附則

この要綱は、公布の日から施行する。

附則(平成18年要綱第105号)

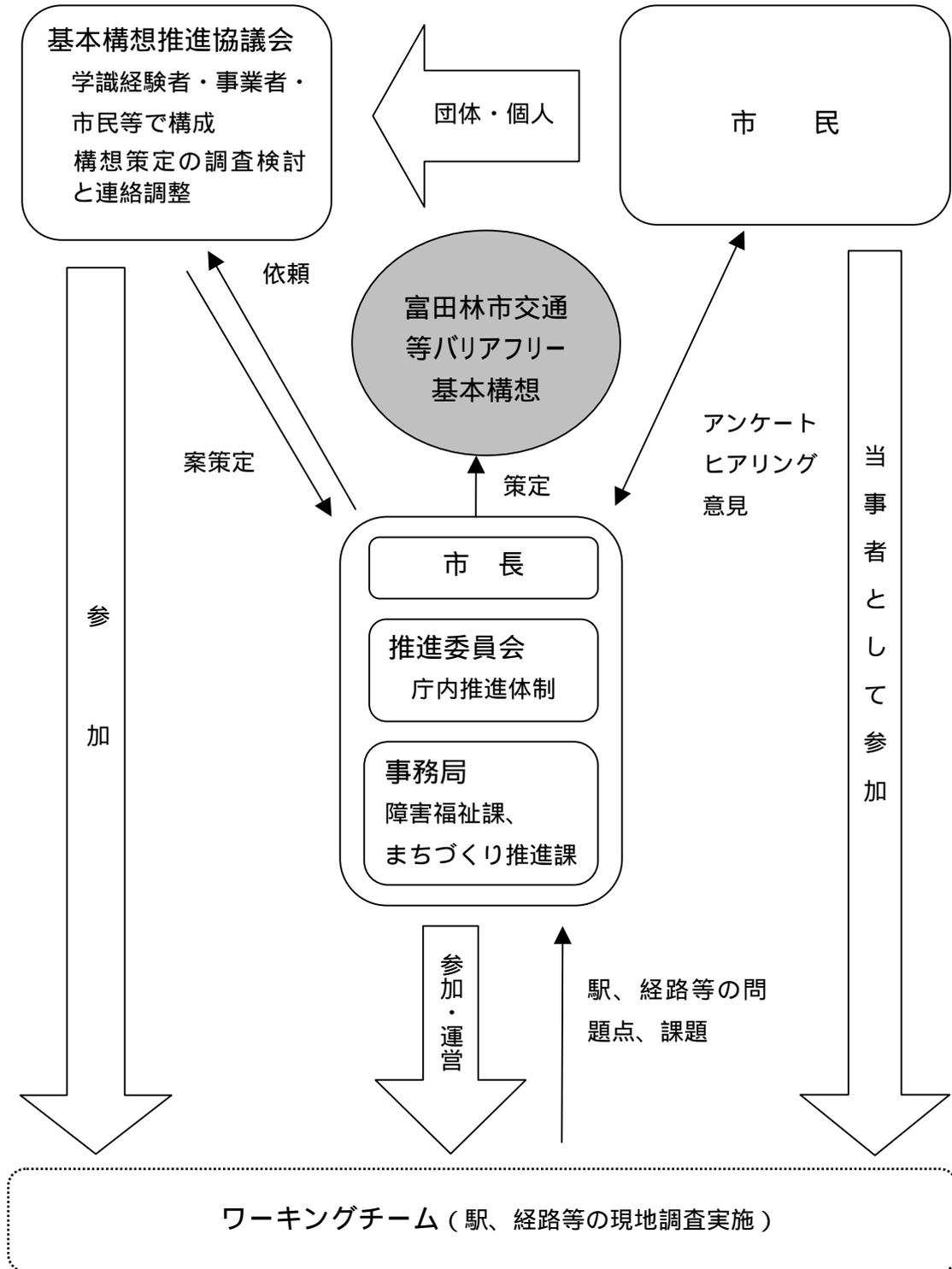
(施行日)

- 1 この要綱は、平成18年12月20日から施行する。

(経過措置)

- 2 この要綱の施行の際、現に改正前の要綱第3条第2項の規定により富田林市交通バリアフリー基本構想策定協議会の委員として委嘱し、又は任命されている者は、この要綱の施行の日に改正後の要綱第3条第2項の規定により富田林市交通等バリアフリー基本構想推進協議会委員として委嘱し、又は任命された委員とみなす。

### 3 . 富田林市交通等バリアフリー基本構想策定の体制



## 富田林市交通等バリアフリー基本構想

発行年月：平成19（2007）年3月

発行：富田林市 まちづくり政策部 まちづくり推進課

〒584 - 8511 大阪府富田林市常盤町1番1号

電話0721 - 25 - 1000 [代表]

<http://www.city.tondabayashi.osaka.jp/>

E - MAIL : [matidukuri@city.tondabayashi.osaka.jp](mailto:matidukuri@city.tondabayashi.osaka.jp)