

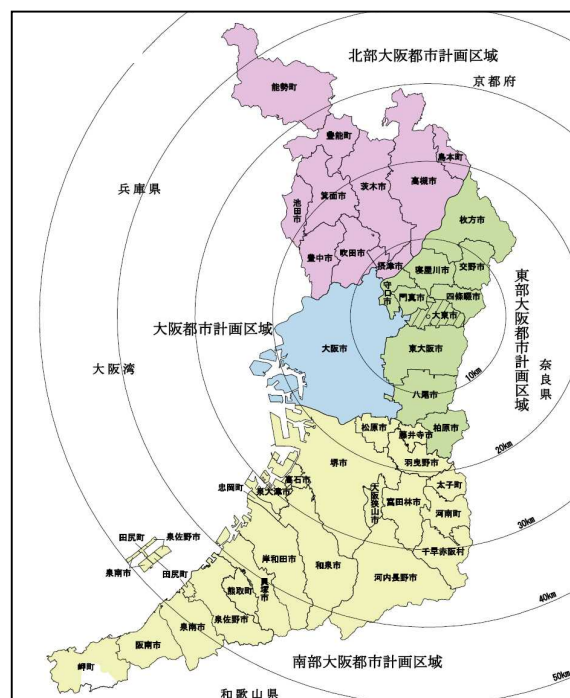
2. 大東市をとりまく状況

2-1 大東市の概要

大東市は、大阪府の東部、淀川の左岸、北河内地域に位置し、大阪都心部から約10km、京都都心部から約30kmの距離にあります。北西部は門真市と、北部は寝屋川市、四條畷市と、南部は東大阪市と、西部は大阪市とそれぞれ接しています。

市域の中央部をJR片町線（学研都市線）が通っており、市内には住道駅・野崎駅・四條畷駅の3駅があり、大阪都心部からの所要時間は約20分となっています。また、道路も中央を南北に国道170号（大阪外環状線）が、東西に主要地方道大阪生駒線が通っており、鉄道・道路ともに交通の便に恵まれています。

市域の面積は1,827haで、市域は東西が7.5km、南北が4.1kmと東西に長くなっており、地形は大きく山地・平地で構成され、東部は急峻な生駒山系の山間地、中部から西部にかけては沖積による低湿地平野となっています。



2-2 人口・世帯数

(1) 人口・世帯数の推移

本市の人口は平成12年まで増加を続け、その後は減少を続け、令和2年は119,367人となり、平成27年より3,850人減少しています。世帯数は年々増加を続けており、令和2年は52,686世帯となり、平成27年より737世帯増加し、1世帯当たり人員は2.27人となっています。

■人口・世帯数の推移



出典：国勢調査

(2) 年齢別人口の推移

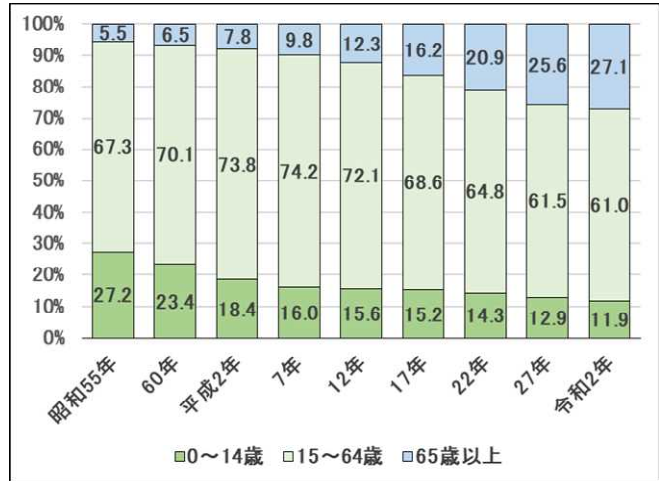
3階級別年齢別人口は、令和2年では0～14歳の年少人口が13,870人(11.9%)、15～64歳の生産年齢人口が70,833人(61.0%)、65歳以上の老年人口が31,451人(27.1%)となり、少子高齢化が進んでおり、高齢化率は27.1%となっています。

推移をみると、65歳以上の老年人口が昭和55年から約5倍、平成7年から2.5倍と増加しており、一方0～14歳の年少人口は減少傾向にあり、少子高齢化が進んでいます。

■年齢別人口の推移

	(単位:人)		
	0～14歳	15～64歳	65歳以上
昭和55年	31,644	78,387	6,435
60年	28,681	85,737	7,906
平成2年	23,103	92,573	9,777
7年	20,637	95,479	12,549
12年	20,101	92,827	15,904
17年	19,198	86,634	20,434
22年	18,120	82,090	26,415
27年	15,638	74,562	31,077
令和2年	13,870	70,833	31,451

※総人口に不詳は含まない。 出典：国勢調査



(3) 高齢化率

本市においても、全国的な傾向と同様に高齢化が進行しています。令和2年の高齢化率は27.1%となっており、全国の高齢化率28.6%と比較すると1.5%少ないものの、平成27年から令和2年にかけて1.5%上昇し、全国の2.0%と比べて高齢化の進行がゆるやかといえます。

また、町丁目別での高齢化率(次ページ参照)をみると、東部地域で高くなっており、西部の新田地区や中央部等で低い箇所があります。

■高齢化率の推移



※総人口に不詳は含まない。

出典：国勢調査

2-3 障害者等の推移

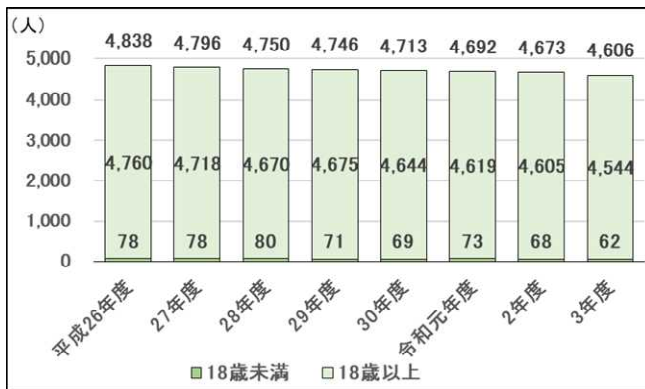
(1) 身体障害者等の推移

身体障害者手帳所持者数は、令和3年度で4,606人となっています。平成26年度以降は横ばい傾向にあります。

療育手帳所持者数は年々増加し、令和3年度には1,427人となっています。うち、18歳未満は403人となっており、全体の3割を占めています。

精神障害者保健福祉手帳所持者は年々増加し、令和3年度では1,193人となっています。

■身体障害者手帳所持者数の推移



出典：障害福祉課調べ（各年度末現在）

■療育手帳所持者数の推移



出典：障害福祉課調べ（各年度末現在）

■精神障害者保健福祉手帳所持者数の推移



出典：障害福祉課調べ（各年度末現在）

(2) 介護保険者数の推移

介護保険制度の被保険者のうち 65 歳以上の第 1 号被保険者と要介護認定者数の推移をみると、平成 29 年以降、ともに増加傾向を示しています。

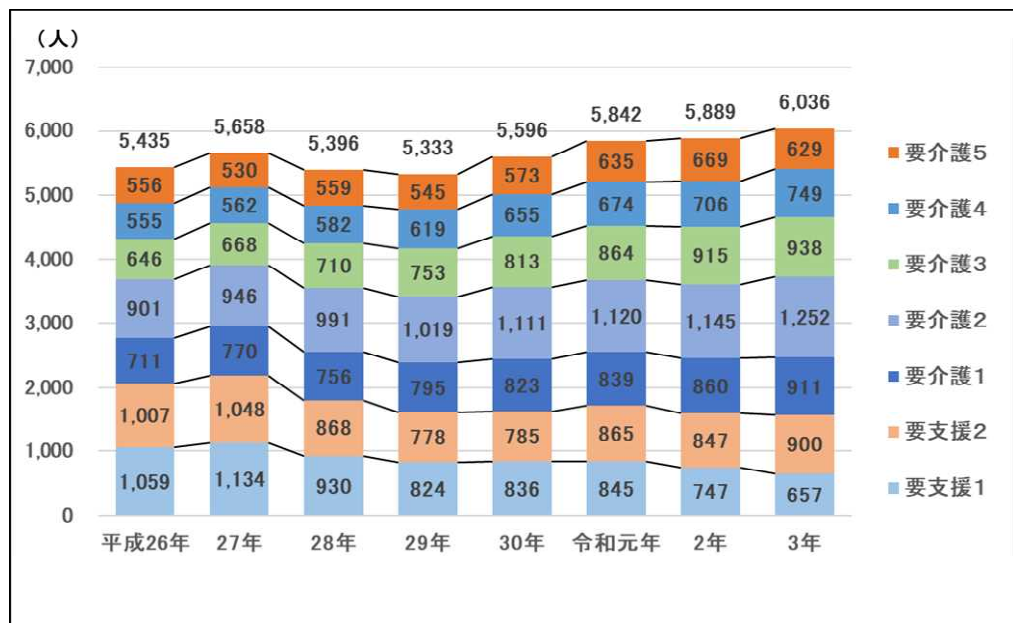
認定区分別認定者数の推移は、各年とも軽度の認定者数（要支援 1、要支援 2、要介護 1 の合計）が最も多く、中度の認定者数（要介護 2、要介護 3 の合計）、重度の認定者数（要介護 4、要介護 5 の合計）の順に多い状況となっています。

■第 1 号被保険者数と要介護認定者数の推移



出典：厚生労働省「介護保険事業状況報告（各年 10 月末現在）」

■認定区分別認定者数の推移



出典：厚生労働省「介護保険事業状況報告（各年 10 月末現在）」

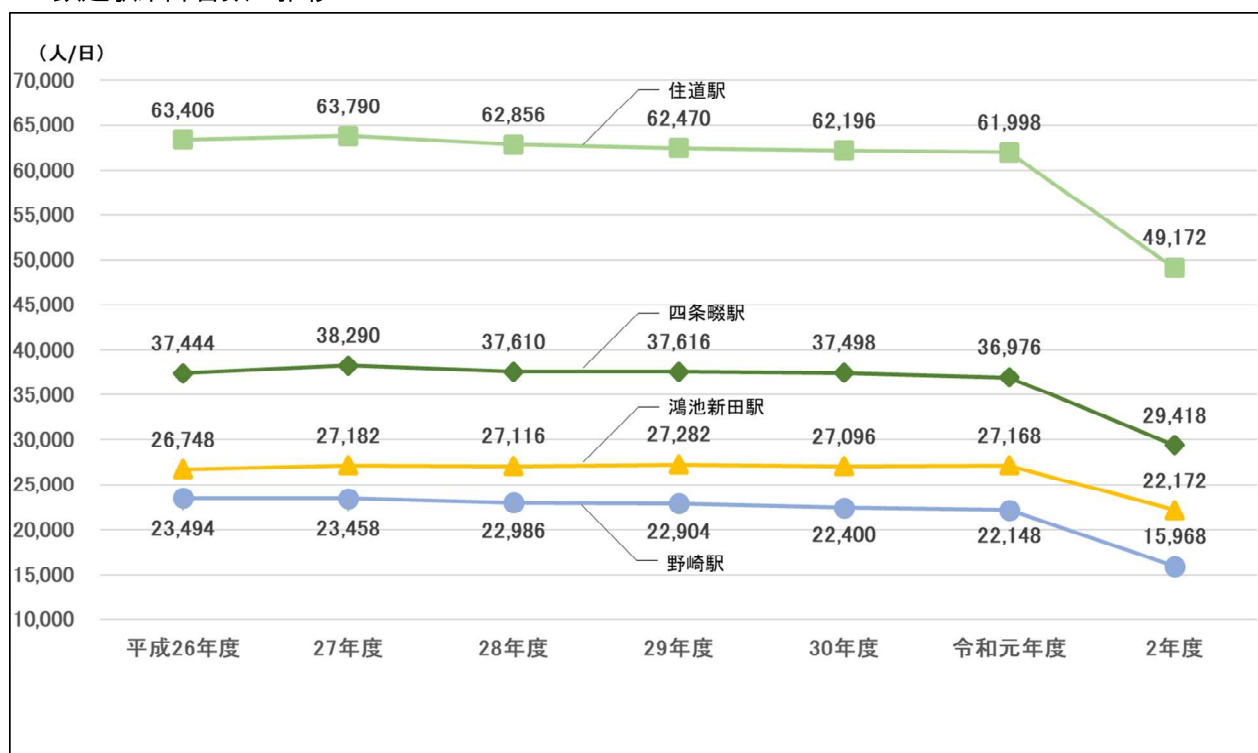
2-4 鉄道駅及び周辺の状況

(1) 鉄道駅乗降客数の状況

本市には、JR 片町線（学研都市線）が市内中心を横断して通っており、住道駅、野崎駅、四条畷駅の3駅があります。また、本市に隣接する東大阪市内に鴻池新田駅があります。

コロナ禍以前の令和元年度の1日平均の乗降客数は、住道駅は約62,000人、野崎駅は約22,000人、四条畷駅は約37,000人、鴻池新田駅は約27,000人となっています。平成26年度からの乗降客数の推移は、住道駅及び四条畷駅は平成27年度をピークに、野崎駅は平成26年度をピークに、鴻池新田駅は平成29年度をピークに、それ以降は減少傾向にあります。

■鉄道駅乗降客数の推移



出典：大阪府統計年鑑

(2) 鉄道駅周辺の状況

本市の3駅周辺及び市外鴻池新田駅周辺の概要は、以下のとおりです。

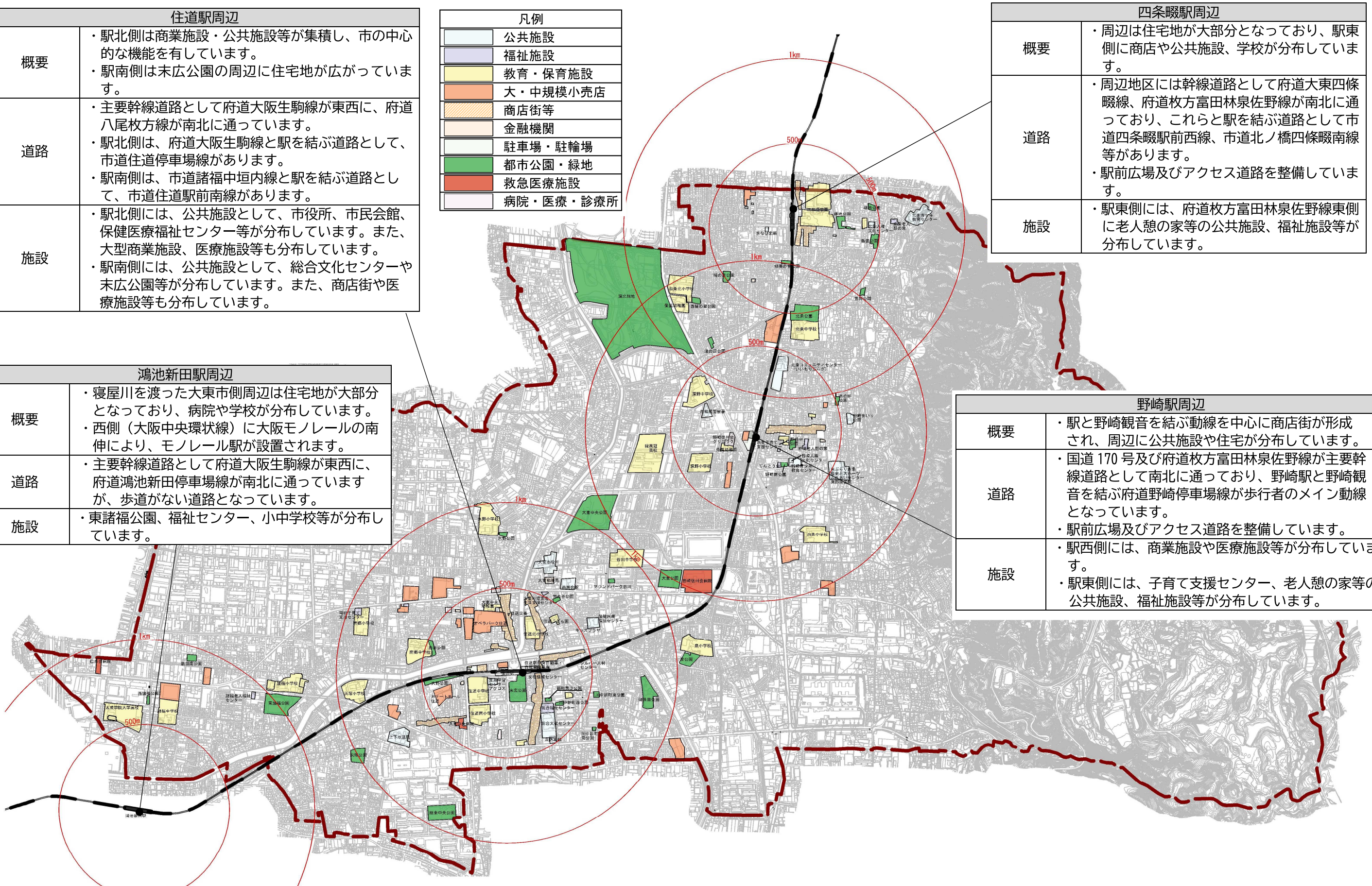
住道駅周辺	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅北側は商業施設・公共施設等が集積し、市の中心的な機能を有しています。 ・ 駅南側は末広公園の周辺に住宅地が広がっています。
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要幹線道路として府道大阪生駒線が東西に、府道八尾枚方線が南北に通っています。 ・ 駅北側は、府道大阪生駒線と駅を結ぶ道路として、市道住道停車場線があります。 ・ 駅南側は、市道諸福中垣内線と駅を結ぶ道路として、市道住道駅前南線があります。
施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅北側には、公共施設として、市役所、市民会館、保健医療福祉センター等が分布しています。また、大型商業施設、医療施設等も分布しています。 ・ 駅南側には、公共施設として、総合文化センターや末広公園等が分布しています。また、商店街や医療施設等も分布しています。

凡例	
	公共施設
	福祉施設
	教育・保育施設
	大・中規模小売店
	商店街等
	金融機関
	駐車場・駐輪場
	都市公園・緑地
	救急医療施設
	病院・医療・診療所

四条畷駅周辺	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺は住宅地が大部分となっており、駅東側に商店や公共施設、学校が分布しています。
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 周辺地区には幹線道路として府道大東四條畷線、府道枚方富田林泉佐野線が南北に通っており、これらと駅を結ぶ道路として市道四條畷駅前西線、市道北ノ橋四條畷南線等があります。 ・ 駅前広場及びアクセス道路を整備しています。
施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅東側には、府道枚方富田林泉佐野線東側に老人憩の家等の公共施設、福祉施設等が分布しています。

鴻池新田駅周辺	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 寝屋川を渡った大東市側周辺は住宅地が大部分となっており、病院や学校が分布しています。 ・ 西側（大阪中央環状線）に大阪モノレールの南伸により、モノレール駅が設置されます。
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 主要幹線道路として府道大阪生駒線が東西に、府道鴻池新田停車場線が南北に通っていますが、歩道がない道路となっています。
施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 東諸福公園、福祉センター、小中学校等が分布しています。

野崎駅周辺	
概要	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅と野崎観音を結ぶ動線を中心に商店街が形成され、周辺に公共施設や住宅が分布しています。
道路	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道170号及び府道枚方富田林泉佐野線が主要幹線道路として南北に通っており、野崎駅と野崎観音を結ぶ府道野崎停車場線が歩行者のメイン動線となっています。 ・ 駅前広場及びアクセス道路を整備しています。
施設	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅西側には、商業施設や医療施設等が分布しています。 ・ 駅東側には、子育て支援センター、老人憩の家等の公共施設、福祉施設等が分布しています。



2-5 現行計画の実施状況

平成26年12月に策定した「大東市バリアフリー基本構想」に挙げている特定事業の実施状況を以下に示します。

1) 公共交通特定事業

○駅舎

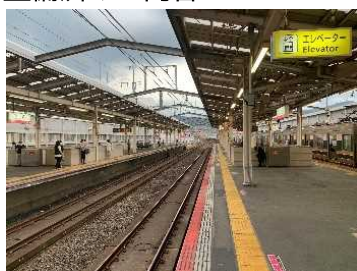
(住道駅)

(令和3年度末時点)

区分	整備項目	整備内容	整備状況	備考
移動経路	視覚障害者誘導用ブロック	通行障害物の解消	○	
ホーム	柱	緩衝材による保護	○	
	乗車位置等	内方線付き点状ブロックの設置	○	
案内情報設備		分かりやすい案内標示等の整備、改善（点字等含む）	○	
トイレ		一般トイレ入り口両側手すり設置	○	
		多機能トイレのわかりやすい位置案内	○	
駅員室		駅員室から発券機周辺が見えるように改善	×	大規模な改良に合わせて検討
券売機		券売機等の改善(車いす対応)	×	
ベンチ		ホームのベンチ増設	×	必要な幅員確保と円滑な流動に支障があるため慎重に検討が必要
待合室		ホーム待合室の設置検討	×	
その他		混雑時のゆずりあい等、利用者へのマナー啓発	随時	
		職員に高齢者、障害者等への理解促進と対応向上の研修を実施		

※○：整備済み ×：未整備

整備済みの内容



●ホームに内方線付き点状ブロックの設置



●一般トイレ入り口両側手すり設置

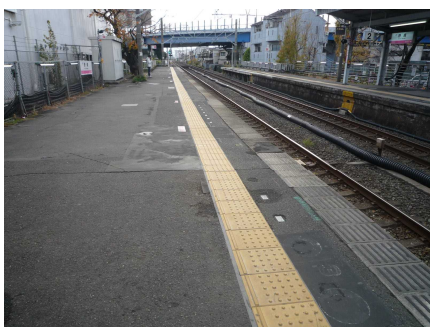
(野崎駅)

(令和3年度末時点)

区分	整備項目	整備内容	整備状況	備考
ホーム	柱	緩衝材による保護	○	
	乗車位置等	内方線付き点状ブロックの設置	○	
案内情報設備		分かりやすい案内標示等の整備、改善(点字等含む)	○	
トイレ		改札からのトイレへのわかりやすい案内・誘導	○	
券売機		券売機等の改善(車いす対応)	○	
ベンチ		ホームのベンチ増設	×	必要な幅員確保と円滑な流動に支障があるため慎重に検討が必要
その他		混雑時のゆずりあい等、利用者へのマナー啓発 職員に高齢者、障害者等への理解促進と対応向上の研修を実施	随時	

※○：整備済み ×：未整備

整備済みの内容



●ホームに内方線付き点状ブロックの設置



●券売機等の改善(車いす対応)

(四条畷駅)

(令和3年度末時点)

区分	整備項目	整備内容	整備状況	備考
移動経路	視覚障害者誘導用ブロック	通行障害物の解消	○	
ホーム	柱	緩衝材による保護	○	
	乗車位置等	内方線付き点状ブロックの設置	○	
案内情報設備		分かりやすい案内標示等の整備、改善(点字等含む)	○	
トイレ		一般トイレ入り口両側手すり設置	×	有効幅員の問題あり、要検討
券売機		券売機等の改善(車いす対応)	×	大規模な改良に合わせて検討
ベンチ		ホームのベンチ増設	×	必要な幅員確保と円滑な流動に支障があるため慎重に検討が必要
その他		混雑時のゆずりあい等、利用者へのマナー啓発	随時	
		職員に高齢者、障害者等への理解促進と対応向上の研修を実施		

※○：整備済み ×：未整備

整備済みの内容



●ホームに内方線付き点状ブロックの設置



●駅構内の分かりやすい案内標示等の整備、改善(点字等含む)

○バス関連

(令和3年度末時点)

事業者	区分	整備内容	整備状況	備考
近鉄バス(株)	バス車両	ICカードシステムの導入	○	
	停留所	四条畷駅周辺整備に合わせて、見やすい時刻表の設置	×	駅前広場整備と合わせて実施
	その他	混雑時のゆずりあい等、利用者へのマナー啓発 職員に高齢者・障害者等への理解促進と対応向上の研修を実施	随時	
京阪バス(株)	停留所	四条畷駅周辺整備に合わせて、見やすい時刻表の設置	×	駅前広場整備と合わせて実施
	その他	混雑時のゆずりあい等、利用者へのマナー啓発 職員に高齢者・障害者等への理解促進と対応向上の研修を実施	随時	

※○：整備済み ×：未整備

整備済みの内容



●バス車両に IC カードシステムの導入

2) 道路特定事業（整備率）

（住道駅周辺）

○生活関連経路

（令和3年度末時点）[単位：km]

事業者	路線名	経路延長	整備済	未整備	路線名	経路延長	整備済	未整備
大阪府	大阪生駒線	1.460	1.390	0.070	八尾枚方線	0.900	0.900	0.000
	大東四條畷線 （追加）	0.340	0.340	0.000	八尾枚方線（追加）	0.930	0.746	0.184
	小計					3.630	3.376	0.254
大東市	住道停車場線	0.390	0.390	0.000	住道駅前南線	0.380	0.380	0.000
	諸福中垣内線	0.500	0.500	0.000	南の子谷田川線	0.060	0.060	0.000
	住道駅前西線	0.420	0.420	0.000	南の子川中線 （旧：南の子線）	0.350	0.250	0.100
	片町線附属街路南側 2号線	0.400	0.400	0.000	南の子川中線 （旧：川中住道1号 線）	0.060	0.060	0.000
	片町線附属街路南側 2号線（追加）	0.320	0.140	0.180	（都）深野北谷川線 谷川1号線	0.400	0.000	0.400
	庁舎前線	0.150	0.000	0.150	片町線附属街路北側 2号線	0.300	0.300	0.000
	三住扇町線	0.100	0.000	0.100	三年坂会所橋線（追 加）	0.700	0.700	0.000
	新町1号線	0.160	0.160	0.000	野崎深野線（追加）	0.090	0.000	0.090
	末広線	0.740	0.740	0.000				
小計					5.520	4.500	1.020	
合計					9.150	7.876	1.274	
整備率					86.1%			

(野崎駅周辺)

○生活関連経路

(令和3年度末時点) [単位：km]

事業者	路線名	経路延長	整備済	未整備	路線名	経路延長	整備済	未整備
大阪府	国道170号 (大阪外環状線)	0.300	0.130	0.170	枚方富田林泉佐野線 (旧)国道170号)	0.300	0.300	0.000
	野崎停車場線	0.350	0.000	0.350				
	小計					0.950	0.430	0.520
大東市	警察前線	0.140	0.140	0.000	南津の辺野崎駅前線	0.280	0.280	0.000
	小計					0.420	0.420	0.000
合計						1.370	0.850	0.520
整備率					62.0%			

(四条畷駅周辺)

○生活関連経路

(令和3年度末時点) [単位：km]

事業者	路線名	経路延長	整備済	未整備	路線名	経路延長	整備済	未整備
大阪府	大東四條畷線	0.210	0.210	0.000	四條畷停車場線	0.100	0.000	0.100
	小計					0.310	0.210	0.100
大東市	大東北新町住宅外周線	0.330	0.330	0.000	四条畷駅前東線	0.100	0.000	0.100
	四条畷駅前南北線	0.100	0.000	0.100	(都) 四条畷駅前東線 北ノ橋四條畷南線	0.240	0.000	0.240
	四条畷駅前西線	0.190	0.190	0.000	北条12号線	0.260	0.260	0.000
	小計					1.220	0.780	0.440
合計						1.530	0.990	0.540
整備率					64.7%			

(3 駅周辺の合計)

○生活関連経路

(令和 3 年度末時点) [単位：k m]

地区	経路延長等	国道・府道	市道	合計
住道駅 周辺地区	経路延長	3.630	5.520	9.150
	整備済	3.376	4.500	7.876
	未整備	0.254	1.020	1.274
	整備率	93.0%	81.5%	86.1%
野崎駅 周辺地区	経路延長	0.950	0.420	1.370
	整備済	0.430	0.420	0.850
	未整備	0.520	0.000	0.520
	整備率	45.3%	100.0%	62.0%
四条畷駅 周辺地区	経路延長	0.310	1.220	1.530
	整備済	0.210	0.780	0.990
	未整備	0.100	0.440	0.540
	整備率	67.7%	63.9%	64.7%
合計	経路延長	4.890	7.160	12.050
	整備済	4.016	5.700	9.716
	未整備	0.874	1.460	2.334
	整備率	82.1%	79.6%	80.6%

整備済みの内容

(住道駅周辺)



- 大阪生駒線
歩道の改良（段差改善）



- 住道駅前西線
歩道の改良（縦断勾配の改善）
視覚障害者誘導用ブロックの設置

(野崎駅周辺)



- 警察前線
視覚障害者誘導用ブロックの設置

(四条畷駅周辺)



- 四条畷駅前西線
グレーチングの改善



- 北条 12 号線
歩道の改良
グレーチングの改善
視覚障害者誘導用ブロックの設置

3) 都市公園特定事業

事業者	公園名	整備内容	整備状況	備考
大東市	未広公園	トイレの位置等がわかるよう、案内図を設置	○	
		一般トイレに手すりの設置	○	
	大東中央公園	車いす駐車スペースに分かりやすい案内板の設置	○	

※○：整備済み ×：未整備

整備済みの内容



●未広公園

一般トイレに手すりの設置



●大東中央公園

車いす駐車スペースに分かりやすい案内板の設置

4) 交通安全特定事業

事業者	整備内容	整備状況	備考
公安委員会	重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路に設置されている信号機のバリアフリー化（音響信号機の設置等）	随時実施	
	横断歩道等の交通規制を実施するための道路標識や道路標示の設置	随時実施	
	道路上違法駐車行為防止の啓発	随時実施	
大東市	自転車等放置禁止区域内の放置自転車に係る違反の指導及び自転車の移送の推進	随時実施	

※○：整備済み ×：未整備

5) 建築物特定事業

事業者	名称	整備内容	整備状況	備考
大東市	市役所	庁舎前線から正面玄関まで連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	○	
		正面玄関、階段に高さのある手すりの設置	○	
		案内標示の充実（エレベーターに車いす・ベビーカー優先表示）	○	

※○：整備済み ×：未整備

整備済みの内容



- 庁舎前線から正面玄関まで連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置



- 案内標示の充実（エレベーターに車いす・ベビーカー優先表示）

6) その他事業

事業者	区分	名称	整備内容	整備状況	備考
大東市	住道駅	北側駅前広場	スロープに2段手すりを設置 (エレベーターを24時間稼働とした)	○	
			エレベーター・エスカレーター稼働 時間見直検討	○	
			エレベーター位置の案内板設置	○	
		南側駅前広場	駅前広場から駅までの視覚障害者誘 導用ブロックの設置	○	
	野崎駅	西側	駅前広場の整備	×	事業中
		東側	駅前広場の整備	×	事業中
	四条畷駅	西側	駅前広場の整備	×	事業中
		東側	駅前広場の整備	×	事業中

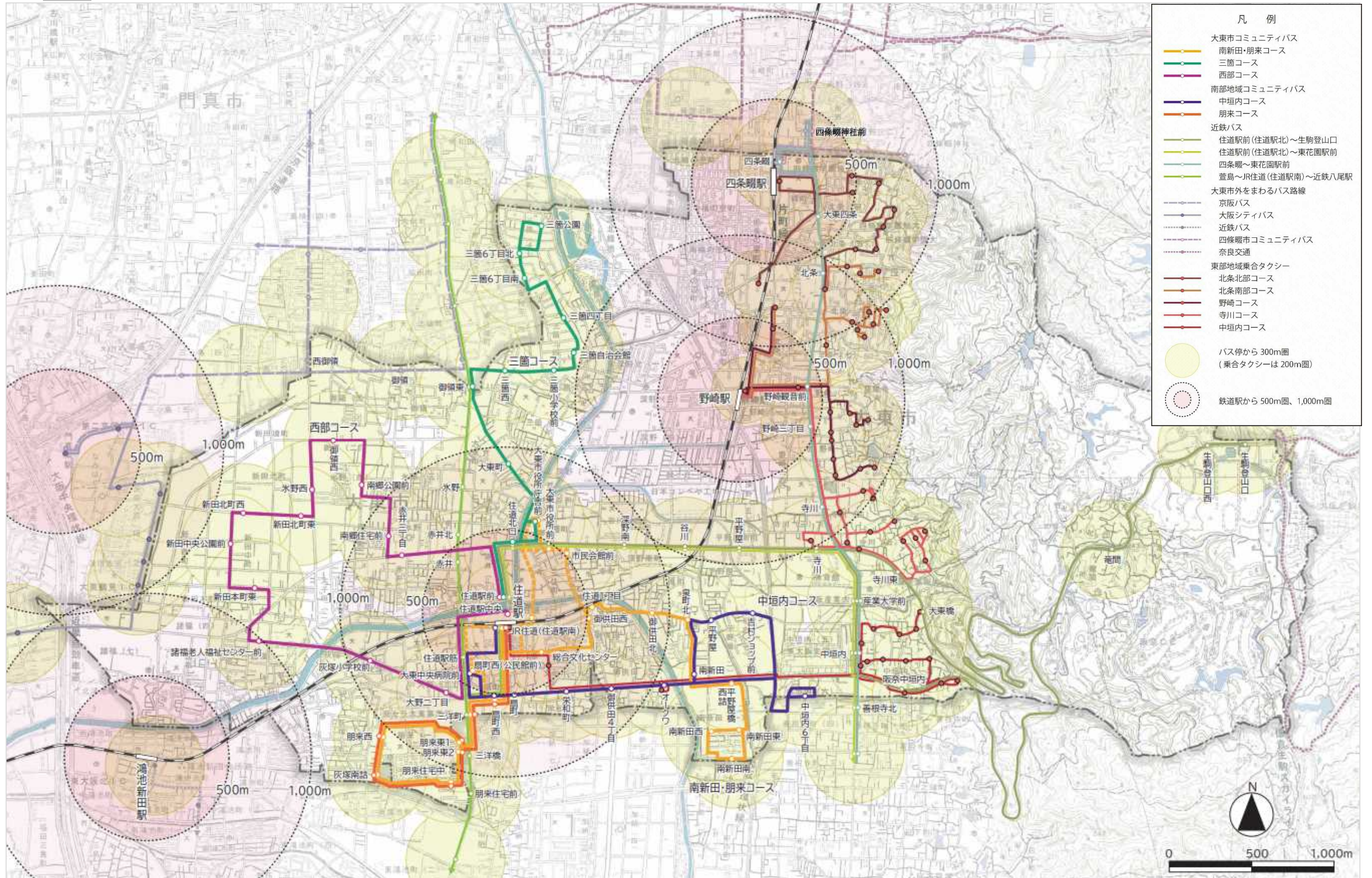
※○：整備済み ×：未整備

整備済みの内容



●住道駅（北側駅前広場）

スロープに2段手すりを設置（エレベーターを24時間稼働とした）
エレベーター・エスカレーター稼働時間見直検討



大東市の鉄道駅・バス路線図(駅勢圏図)(令和2年4月現在)

出典:大東市公共交通基本計画

2-6 現況の整理

(1) 現況と課題の整理

		現況	課題
人口		<ul style="list-style-type: none"> ・65歳以上の老年人口の割合が、平成7年から令和2年で2.8倍となっています。(9.8%→27.1%) ・高齢化率は全国平均よりも低いですが、全国平均に近くなっています。 ・町丁目別の高齢化率では東部地域で高く、西部や中央部等で低い傾向です。 ・身体障害者手帳所持者数は、平成26年度以降横ばい傾向にあります。一方、療育手帳所持者数、精神障害者保健福祉手帳所持者数とも増加傾向にあります。 ・高齢化の進行に比例して、介護保険制度の要介護認定者は平成29年度以降増加しています。 	⇒今後、ゆるやかながらも高齢化が進行し、また障害者数も増加傾向であることから、本市においても高齢者、障害者等の移動や施設利用の利便性、安全性を向上させ、日常生活及び社会生活を支援していく必要があります。
公共交通・移動に係る施設等	鉄道	<ul style="list-style-type: none"> ・JR片町線(学研都市線)が市内中心を横断しており、住道駅、野崎駅、四条畷駅の3駅があります。 ・コロナ禍以前の令和元年度の1日平均の乗降客数は、住道駅は約62,000人、野崎駅は約22,000人、四条畷駅は約37,000人、鴻池新田駅は約27,000人です。 ・本市の鉄道駅については、野崎駅での駅舎橋上化整備や、ホームに内方線付き点状ブロックの設置や駅舎の券売機の改善(車いす対応)等が整備され、障害者等の利便性が向上しました。 ・ハード整備と合わせて、心のバリアフリーの意識啓発の推進として、職員に高齢者、障害者等の理解促進と対応向上の研修が継続的に行われています。 	⇒鉄道駅では、一定のバリアフリー化が進んでいますが、住道駅北側においては、特殊な形状の河川護岸が近接していることから、駅前広場が2層構造となっており、障害者等が円滑に移動するうえで課題があります。更に円滑な移動の向上に向け、利用者の意見を反映した、きめ細かな整備が必要です。合わせて、施設等のハード面の整備だけでなく、ソフト面での継続的な取組も重要です。
	バス	<ul style="list-style-type: none"> ・住道駅、四条畷駅を起点として近鉄バスが、四条畷駅を起点として京阪バスが運行しています。また、住道駅を起点に大東市コミュニティバスが運行しています。 ・近鉄バス、京阪バスともに大東市を運行するバスはICカードシステムの導入が行われました。また、バス事業者についても、マナー啓発や職員に高齢者、障害者等の理解促進と対応向上の研修が継続的に行われています。 	⇒四条畷駅では、駅前広場の整備と合わせて停留所の見やすい時刻表の設置等の整備が必要です。合わせて、施設等のハード面の整備だけでなく、ソフト面での継続的な取組も重要です。
生活関連に係る施設	公共公益施設等	<ul style="list-style-type: none"> ・住道駅周辺には、市役所や保健医療福祉センター等の公共施設のほか、大型商業施設が集積しています。 ・野崎駅周辺には、野崎観音を結ぶ参道として商店街が形成され、その周辺は住宅地となっており、その東側に公共施設、福祉施設が分布しています。 ・四条畷駅周辺では、駅東側に公共施設、福祉施設があり、障害者等が利用する施設が点在しています。 ・鴻池新田駅周辺では、大東市域は住宅地が大部分となっており、病院や学校が分布しています。 	⇒生活関連経路として指定した道路は、令和3年度末の時点での整備率は80.6%で、未実施事業を継続的に推進します。事業が完了した生活関連経路等についても、利用しやすさの向上のため、新たな取組を検討する必要があります。 ⇒鴻池新田駅西側(大阪中央環状線)は、大阪モノレールの南伸等公共交通の利便性が高くなるため、駅前の幹線道路での歩道がない箇所の改善が必要です。
	都市公園	<ul style="list-style-type: none"> ・市民まつり等多くのイベントが開催される末広公園、重要な防災機能を有する大東中央公園等、都市公園が分布し、市民に親しまれています。 ・末広公園では、案内図の設置や一般トイレに手すりを設置し、大東中央公園では、車いす駐車スペースに案内板が設置され利用向上が図られました。 	⇒今後も、更に親しまれる公園の実現に向け、誰もが利用しやすく容易にくつろげる公園整備を図っていく必要があります。
法改正及び関連計画		<ul style="list-style-type: none"> ・令和2年のバリアフリー法改正により、本市でも「心のバリアフリー」の推進として、継続的な取り組みが必要なことから、教育啓発特定事業を位置付け、事業を実施する必要があります。 ・上位計画である「幸せデザイン 大東(第5次大東市総合計画・第2期大東市まち・ひと・しごと創生総合戦略)」、関連計画である「大東市都市計画に関する基本的な方針」等とも整合を図っていきます。 ・「大東市地域福祉計画」や「大東市障害者長期計画」では、障害のある方や高齢者が生活しやすいまちづくりとして、バリアフリー法に基づき公共施設の計画的な改善を図るとともに、民間の公益施設の改善も働きかけていくこととしています。 	⇒市民の意見や事業者の協力を得ながら、バリアフリー化となる様々な取り組みを進めていく必要があります。

(2) 特定事業の進捗への評価

平成26年12月に策定したバリアフリー基本構想において、7年以上経過した令和3年度末時点で、鉄道駅やバス関連の26の公共交通特定事業(その他を除く)のうち16事業が完了、道路34路線、延長12,050mの道路特定事業(追加路線を含む)のうち整備済延長は9,716m、率にして80.6%が完了、3つの公園特定事業はすべて完了を見ました。また、交通安全特定事業は随時実施され現在も継続して実施されており、建築物特定事業として位置付けた市役所施設はすべて、その他事業の住道駅の駅前広場もすべて完了しました。これらの特定事業については、各事業者がバリアフリー法の趣旨に則り、複数の事業者間で認識を共有し継続して事業に取り組んできた結果です。引き続き、障害者等の円滑な移動に向け、バリアフリー化に努めます。

2-7 重点整備地区の現況と課題

(1) アンケート調査の結果

重点整備地区の現況と課題を把握するため、高齢者、障害者等市民の方々にご協力いただき「アンケート調査」を実施し、その結果を整理しました。

1) アンケート調査の概要

本市におけるバリアフリー状況に関するアンケートとして、次の方法で市民を対象として調査を実施しました。

【実施期間】

令和4年2月1日～3月31日の約2か月間

【調査対象者】

高齢者、障害者等、妊産婦、子ども連れの方等

【配布回収方法】

調査票を調査対象者に確実に配布するため、回収箱を各施設及び団体に設置し回収しました。

2) 配布票数と回収率

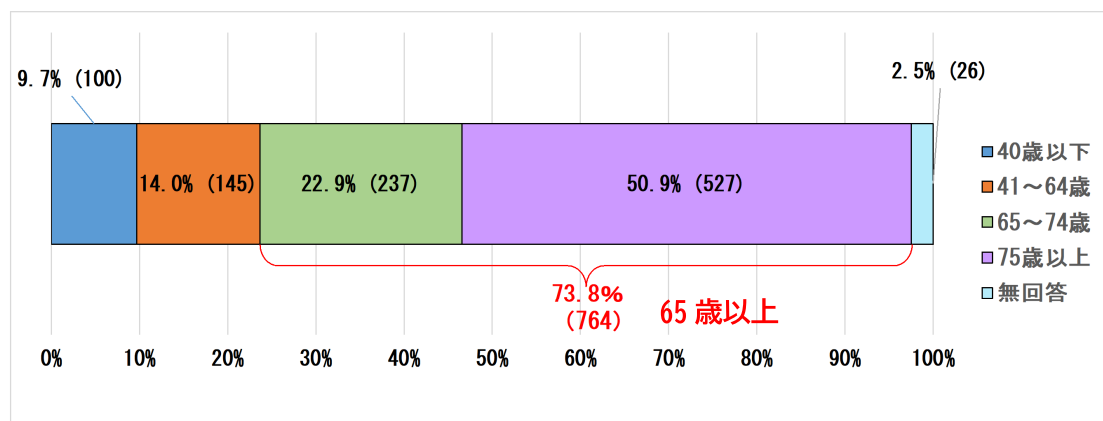
本アンケート調査の配布数に対する回収率は、次のとおりです。以下、回収1,043件のうち無回答8件を除いた1,035件によるアンケート結果を記載しています。

※()は前回平成25年度調査

	配布数 (票)	回収票数 (票)	回収率 (%)
団体配布	1,242(1,647)	782(719)	63.0(43.7)
施設配布	610(435)	261(166)	42.8(38.2)
配布計	1,852(2,082)	1,043(885)	56.3(42.5)

3) 回答者の属性

年齢別の回答者構成比をみると、75歳以上の高齢者が約51%を占めています。40歳以下は約10%となっています。前回調査結果と比べ、65歳以上の割合が約64%から約74%へ増加しています。



4) アンケート結果 (抜粋)

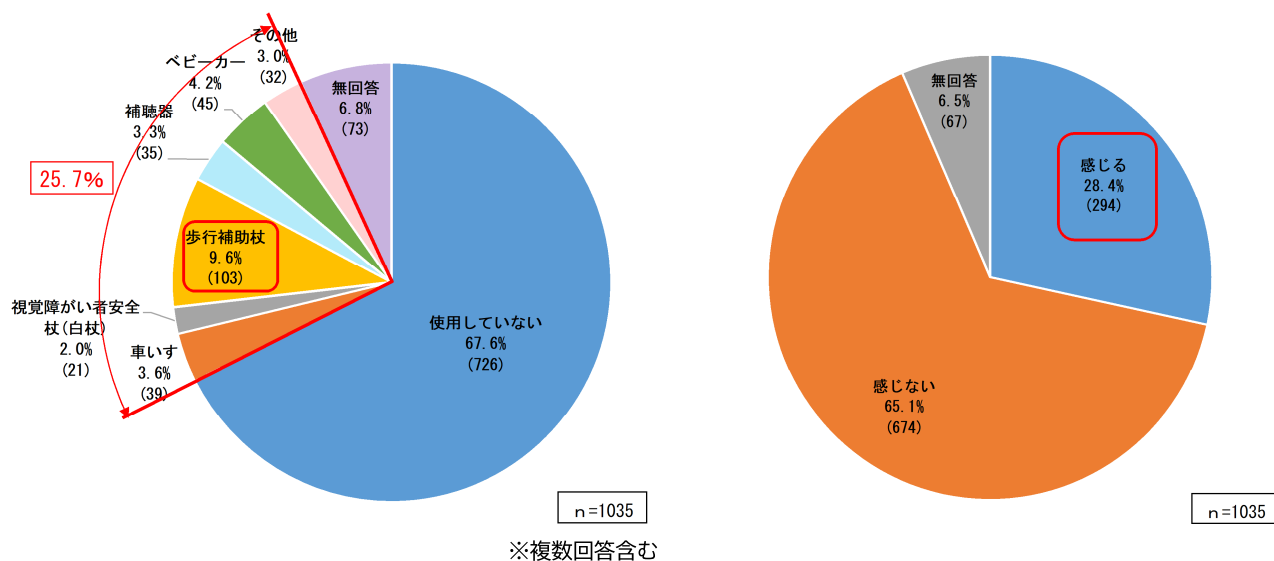
㊤ 移動制約の内容と外出時の課題について

(問 2) 外出の際に使用する補助器具

外出の際の補助器具を必要とする割合は約 3 割となっている。うち、「歩行補助杖」を利用する方が約 1 割となっている。(※複数回答含む)

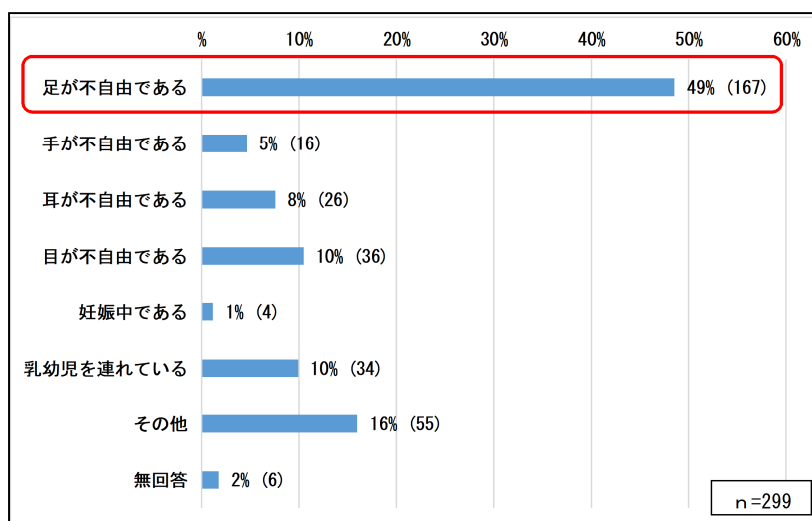
(問 3) 外出の際に困難を感じるか

外出の際に「困難を感じる」人は回答者の約 3 割となっている。



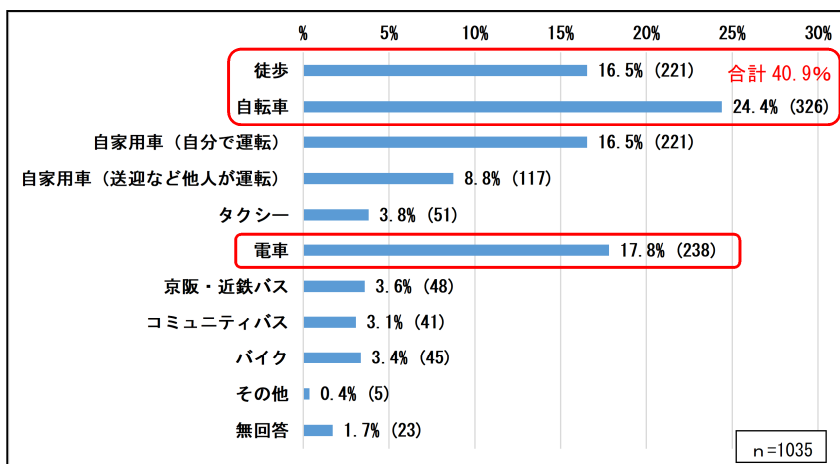
(問 4) 外出の際に困難を感じる理由

外出の際に困難を感じる理由の内訳は、「足が不自由である」が約 5 割を占め、次いで「目が不自由である」、「乳幼児を連れてくる」の順である。(※複数回答含む)



(問5) よく利用する交通手段

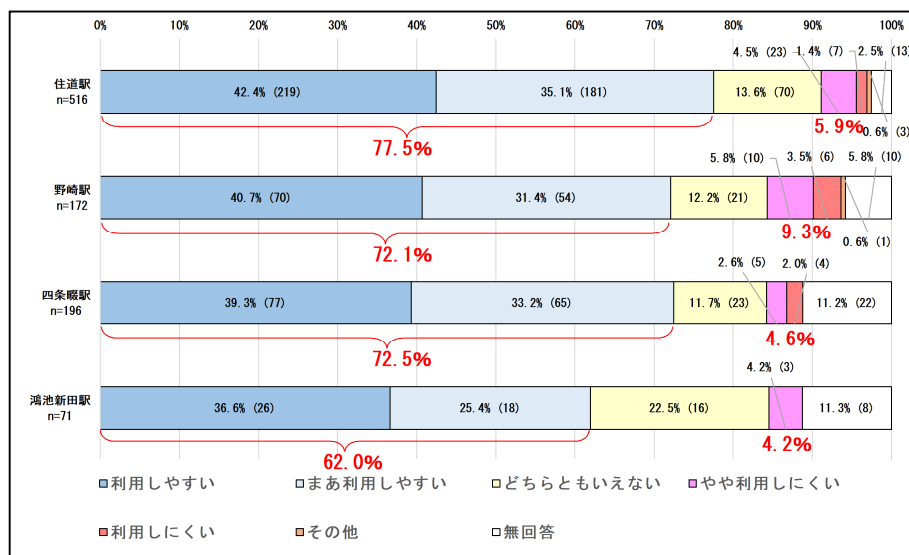
外出の交通手段は、徒歩・自転車の合計では約4割となっており、H25年度（以下、前回調査）結果の徒歩・自転車の合計26.4%から増加している一方、電車は17.8%で22.6%から減少している。
 (※複数回答含む)



⑧ 普段の鉄道利用に対する課題等について

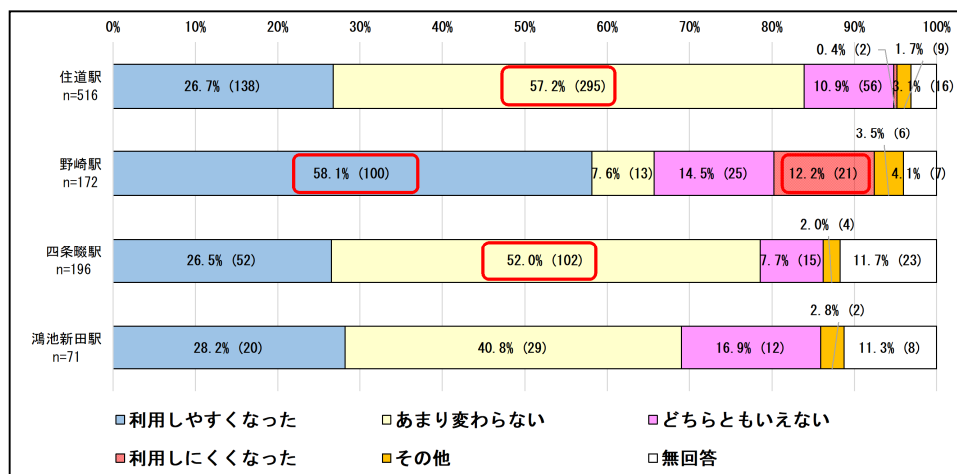
(問7)

よく利用する駅の利用しやすさについては、「利用しやすい」「まあ利用しやすい」の合計でみると、住道駅が最も高く、約8割、最も低い鴻池新田駅でも約6割と過半数を超えている。



(問8)

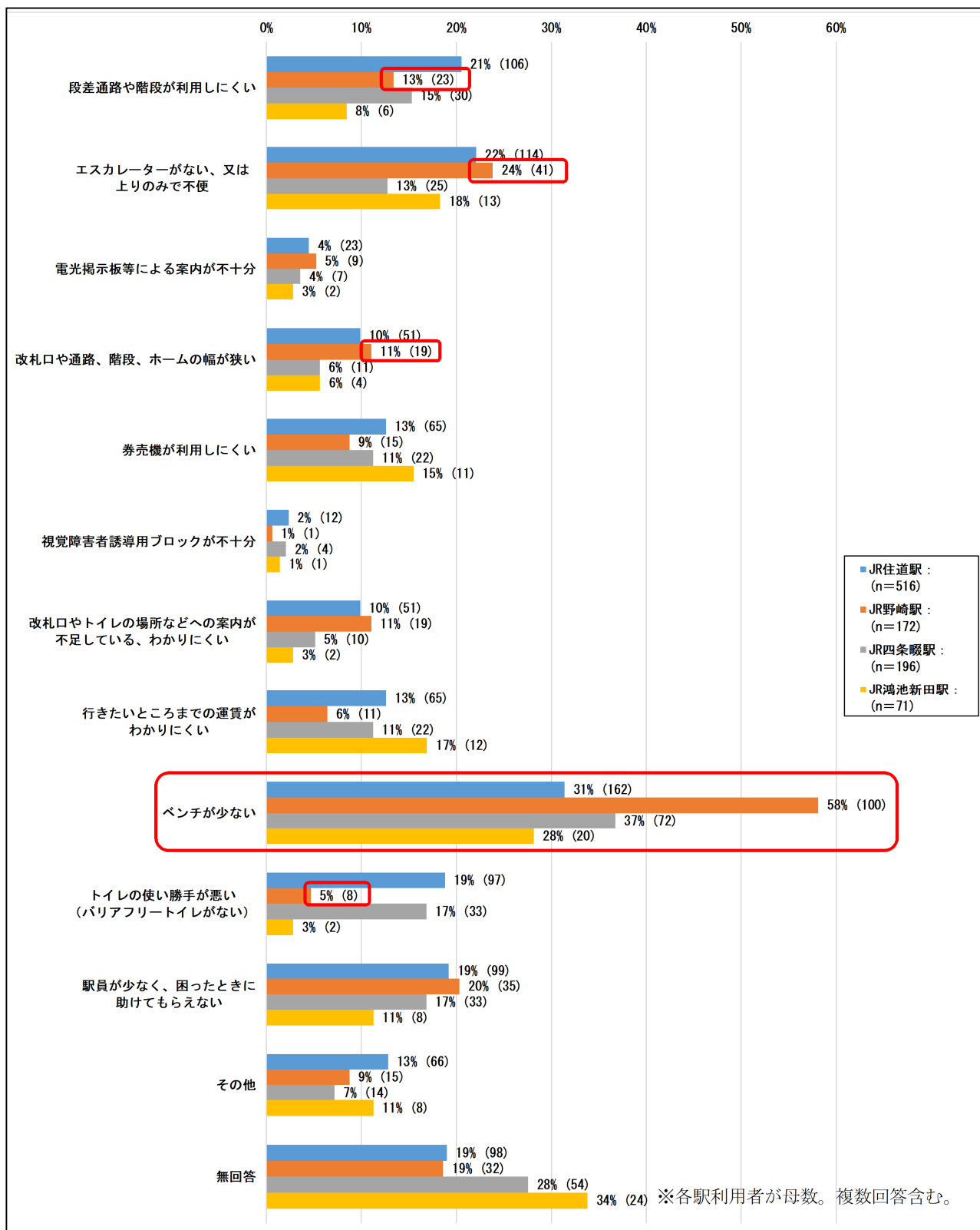
5年前と比較した鉄道駅の利用しやすさについては、改善が最も評価されているのは野崎駅で約6割の人が「利用しやすくなった」と答えている一方、「利用しにくくなった」という回答が野崎駅で



12%と前回調査結果1.5%と比べて増加している。これは令和2年2月に橋上駅舎の供用が開始されたこと、駅西側が工事中であることが影響したものと考えられる。

(問9)

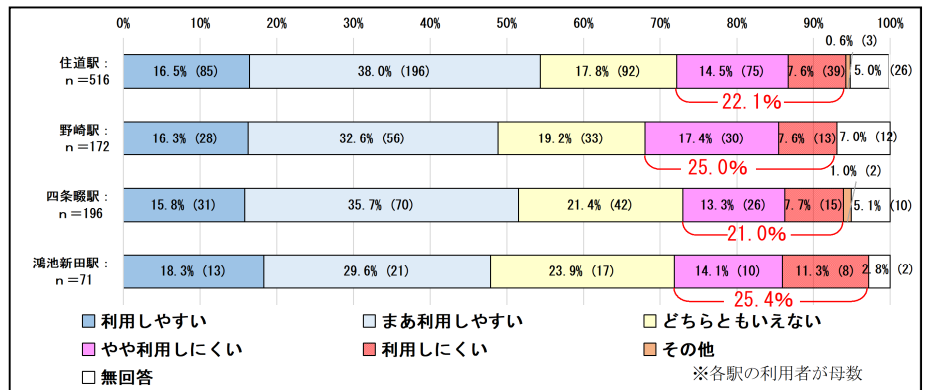
駅を利用する上で困ることについては、各駅ともベンチの不足について高い傾向にある。前回調査結果との比較では、野崎駅では橋上駅舎の完成に伴い、「段差通路や階段が利用しにくい」、「エスカレーターがない、又は上りのみで不便」、「改札口や通路、階段、ホームの幅が狭い」、「トイレの使い勝手が悪い」の項目で利用しにくさの指摘が減少した。しかし、「改札口やトイレの場所等への案内が不足している、わかりにくい」の項目では増加している。



◎ 良く使う道路の課題について

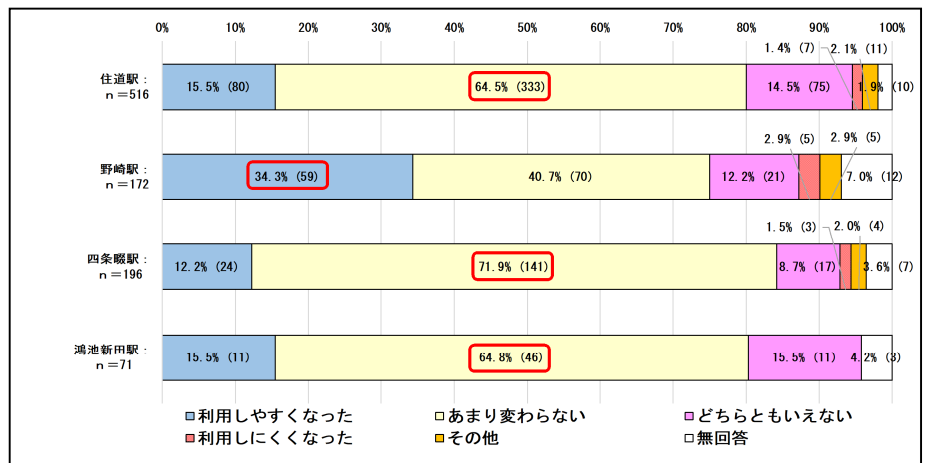
(問 10)

普段よく利用している駅の周辺道路の利用しやすさについては、「利用しにくい」、「やや利用しにくい」と答えた人は、野崎駅では25%で、これは前回調査結果の約40%から大きく減少している。



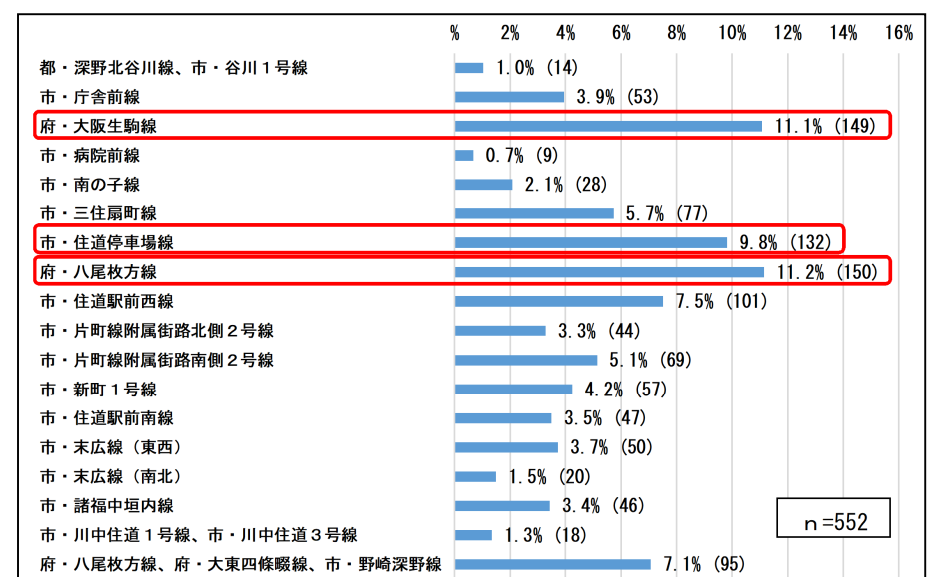
(問 11)

5年前と比べて鉄道駅周辺の道路が利用しやすく改善されたかどうかの意識をみると、改善が最も評価されているのは、野崎駅で34.3%の人が「利用しやすくなった」と答えている。



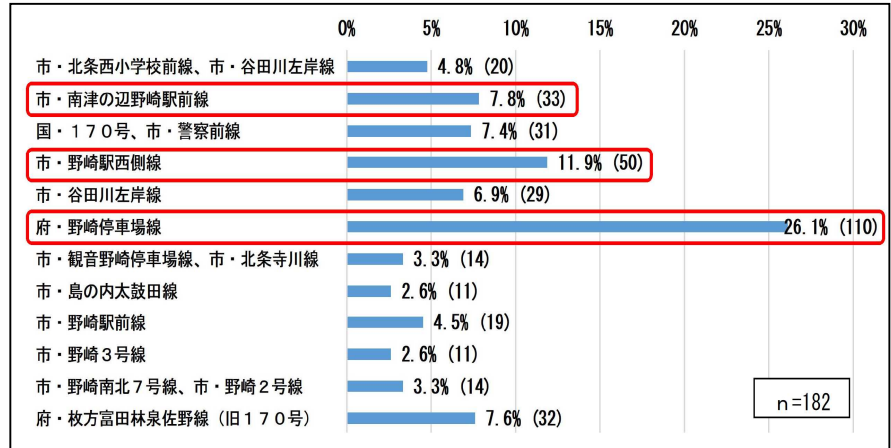
(問 12)

住道駅周辺がよく使われている道路は、府・八尾枚方線、府・大阪生駒線、市・住道停車場線の順となっている。課題としては、いずれも「交通量の多さ」、「歩道の段差やデコボコによる通行のしづらさ」、「歩道の狭さ」、「交通量の多さ」、市・住道停車場線については、「路上駐車」についての指摘が多く挙がっている。(※複数回答含む)



(問 13)

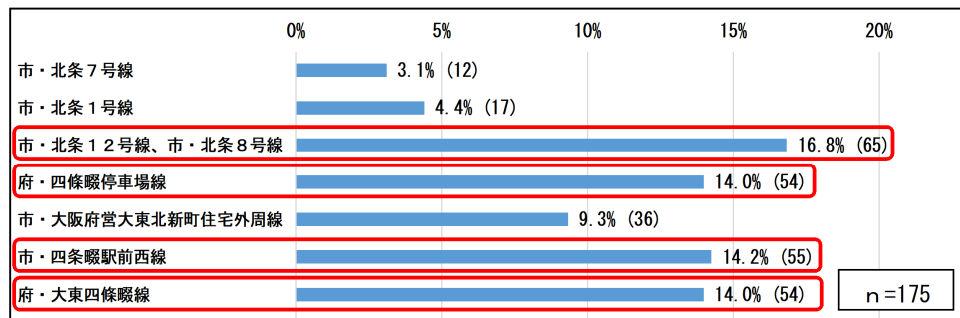
野崎駅周辺をよく使われている道路は、府・野崎停車場線、市・野崎駅西側線、市・南津の辺野崎駅前線の順となっている。課題としては、府・野崎停車場線では「路上駐車」や「歩道の



段差やデコボコによる通行のしづらさ」、「交通量の多さ」、市・野崎駅西側線では「歩道の狭さ」や「歩道の段差やデコボコによる通行のしづらさ」、市・南津の辺野崎駅前線では「交通量の多さ」、「歩道の狭さ」が指摘されている。(※複数回答含む)

(問 14)

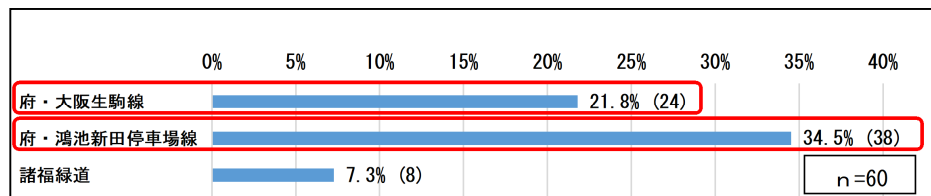
四条畷駅周辺よく使われている道路は、市・北条12号線、市・北条8号線、市・四条畷駅前西線、府・四條畷停車場線、



府・大東四條畷線の順となっている。課題としては、市・北条12号線及び北条8号線では「歩道の狭さ」や「電柱や標識による通行のしづらさ」、「休憩施設が不十分」、市・四条畷駅前西線では「歩道の狭さ」、府・四條畷停車場線では「歩道の狭さ」に加え「交通量の多さ」が、府・大東四條畷線では「交通量の多さ」のほか「歩道がない」、「路上駐車」が指摘されている。(※複数回答含む) (市・大阪府営大東北新町住宅外周線は、令和4年12月に市・大東北新町住宅外周線に路線名が変更されています)

(問 15)

鴻池新田駅周辺よく使われている道路は、府・鴻池新田停車場線、府・大阪生駒線の順となっている。

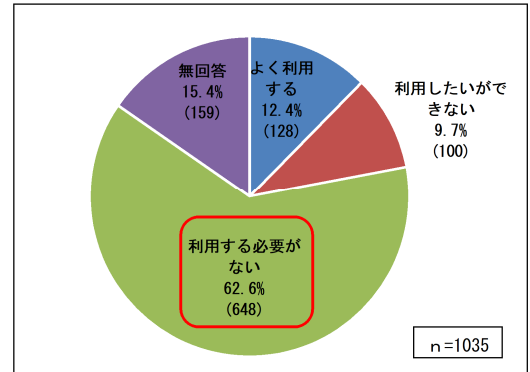


課題としては、府・鴻池新田停車場線では「歩道の狭さ、又は無い」や「交通量の多さ」、府・大阪生駒線では「交通量の多さ」や「歩道の段差やデコボコによる通行のしづらさ」が指摘されている。(※複数回答含む)

④ 路線バス（コミュニティバスを除く）の利用について

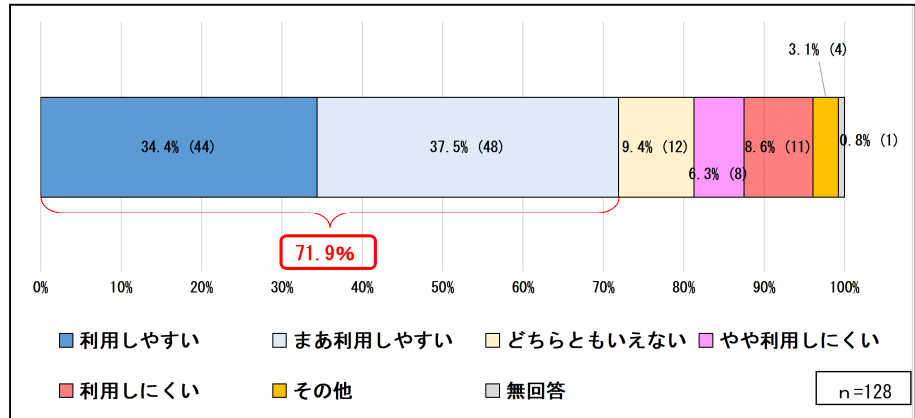
(問 16)

バス利用については約 6 割の人が「利用する必要がない」と回答している。この結果は、前回調査結果（約 6 割）と同程度の結果となっている。



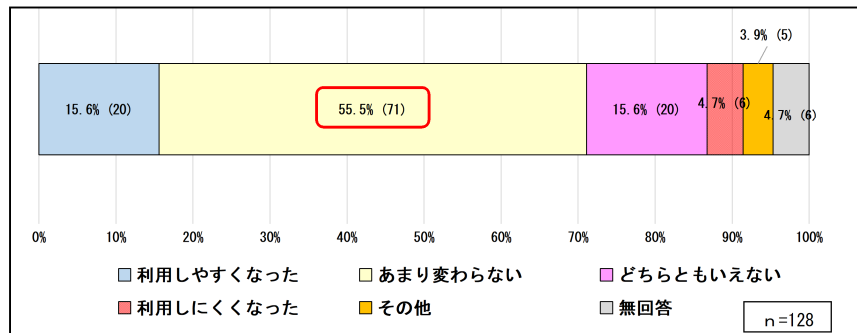
(問 17)

路線バスの利用しやすさについては、「よく利用する」の回答者のうち「利用しやすい」「まあ利用しやすい」が全体の約 7 割以上を占め、前回調査結果（約 7 割）と同程度の結果となっている。



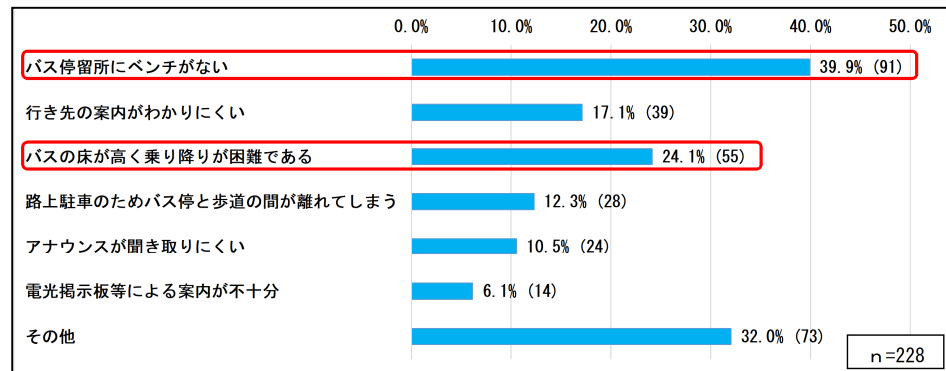
(問 18)

5 年前と比較した利用しやすさについては、「よく利用する」の回答者のうち「あまり変わらない」との回答が約 6 割ともっとも多くなっている。



(問 19)

路線バス利用上で困ることについては、「よく利用する」「利用したいが出来ない」と回答した 228 人のうち「バス停留所にベンチがない」が約 4 割と最も多く、次に「バスの床が高く乗り降りが困難である」が約 2 割と続く。前回調査結果では、「行き先の案内がわかりにくい」の回答が多かったが、減少している。



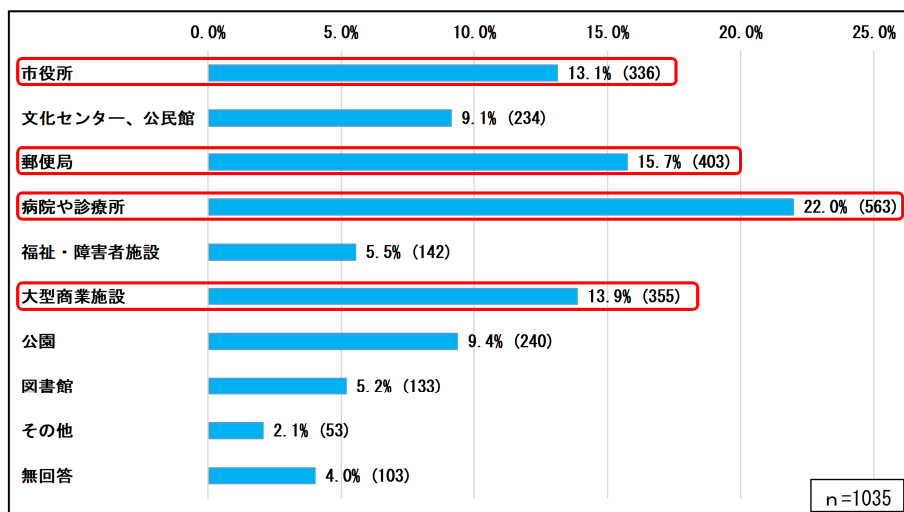
「バス停留所にベンチがない」が約 4 割と最も多く、次に「バスの床が高く乗り降りが困難である」が約 2 割と続く。前回調査結果では、「行き先の案内がわかりにくい」の回答が多かったが、減少している。

(※複数回答含む)

⑤ 日常生活で利用する施設について

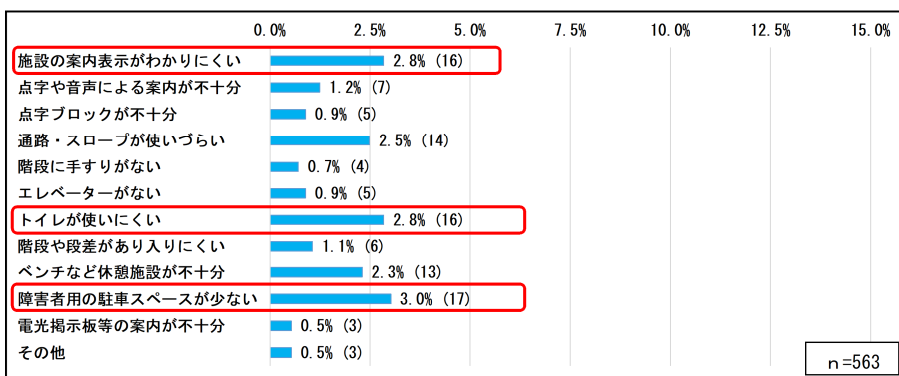
(問 20)

日常でよく利用する施設については、病院や診療所（約 2 割）が最も多く、次いで郵便局（約 2 割）、大型商業施設（約 1 割）、市役所（約 1 割）となっている。前回調査結果と傾向については変わっていない。
（※複数回答含む）



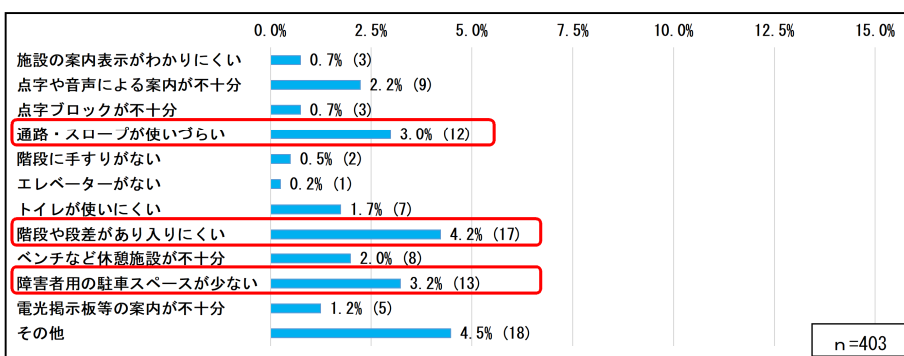
(問 21)

病院や診療所を利用する 563 人のうち、利用する際に困ることについては、「障害者用の駐車スペースが少ない」、「トイレが使いにくい」、「施設の案内表示がわかりにくい」となっている。（※複数回答含む）



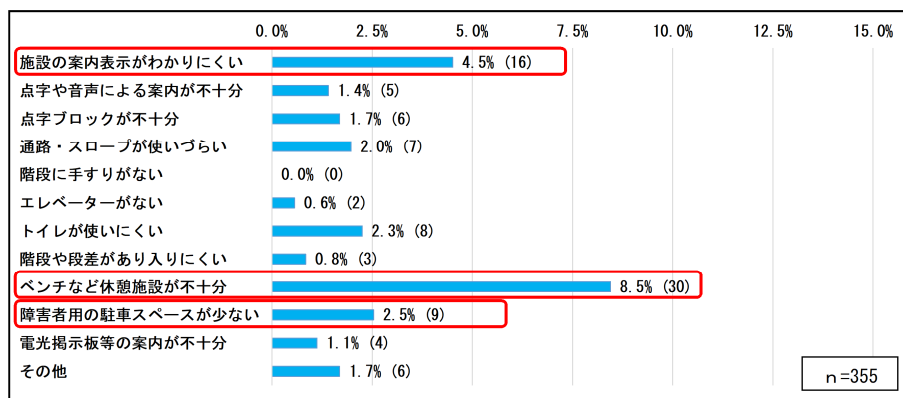
(問 21)

郵便局を利用する 403 人のうち、利用する際に困ることについては、「階段や段差があり入りにくい」、「障害者用の駐車スペースが少ない」、「通路・スロープが使いづらい」となっている。
（※複数回答含む）



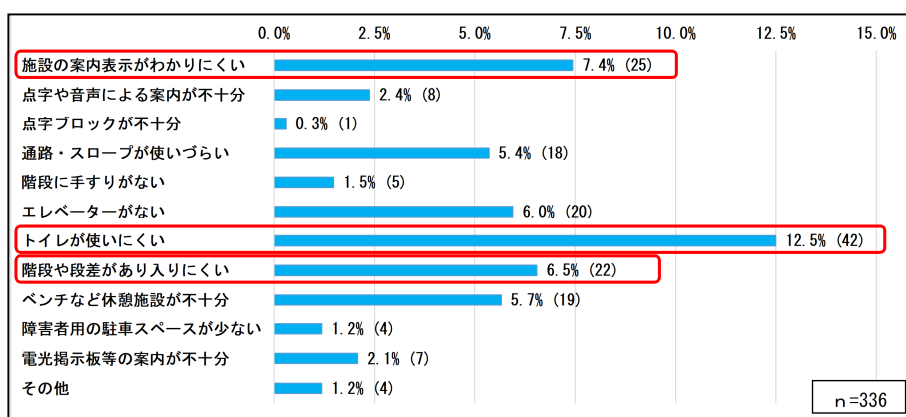
(問 21)

大型商業施設を利用する 355 人のうち、利用する際に困ることについては、「ベンチなど休憩施設が不十分」が最多。次いで「施設の案内表示がわかりにくい」、「障害者用の駐車スペースが少ない」となっている。（※複数回答含む）



(問 21)

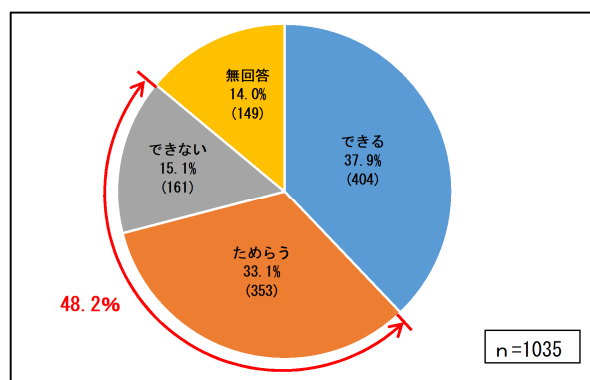
市役所を利用する 336 人のうち、利用する際に困ることについては、「トイレが使いにくい」が最多。次いで「施設の案内表示がわかりにくい」、「階段や段差があり入りにくい」となっている。（※複数回答含む）



㊦ 心のバリアフリーについて

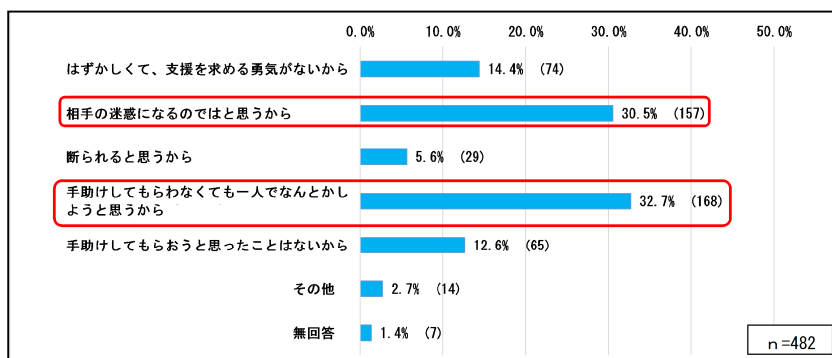
(問 22)

困ったときに支援を求めることができるかどうかの質問に、回答者の約 4 割が「支援を求めることができる」と回答している。一方、「支援を求めることをためらう」、「できない」と約 5 割の方が回答している。（※複数回答含む）



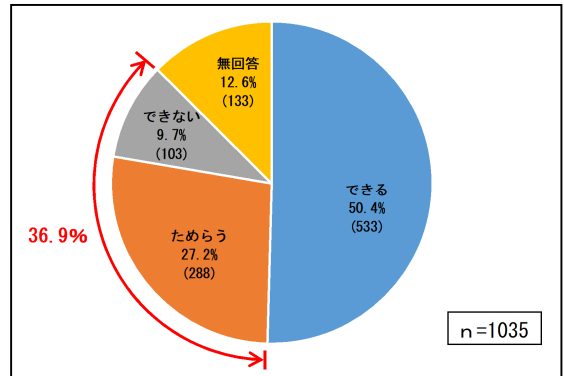
(問 23)

支援を求められない理由としては、問 22 で「支援を求めることをためらう」又は「できない」と回答した 482 人のうち、「手助けしてもらわなくても一人できようと思うから」と「相手の迷惑になるのではと思うから」が多くなっている。（※複数回答含む）



(問 24)

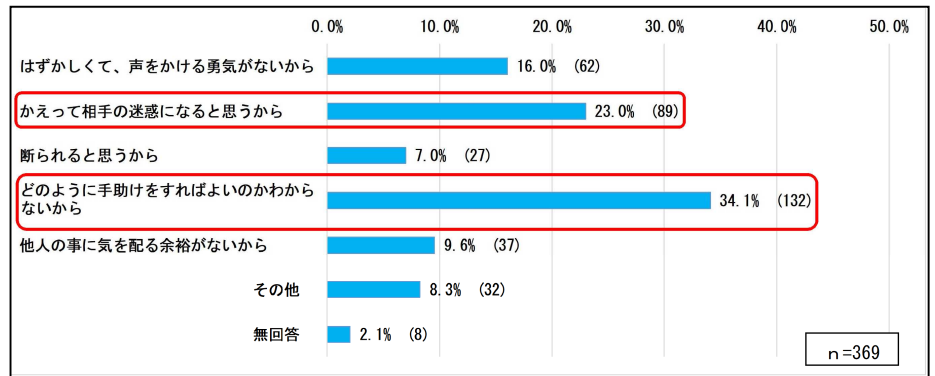
困っている人に支援できるかとの質問には、約 5 割の方が「支援できる」と回答している。一方、「支援をためらう」、「できない」と約 4 割の方が回答している。（※複数回答含む）



(問 25)

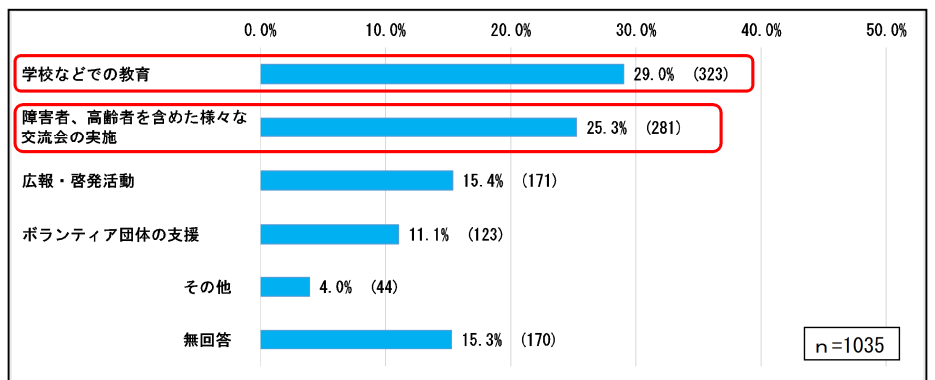
支援をためらう理由としては、問 24 で「支援をためらう」又は「できない」と回答した 369 人のうち、「どのように手助けをすればよいのかわからないから」が約 3 割と最も多く、次に「かえって相手の迷惑になると思うから」が約 2 割を占めている。

(※複数回答含む)



(問 26)

誰にも気兼ねなく支援（手助け）を行ったり、受けたりできるような社会を実現するために必要なこととしては、「学校などでの教育」が約 3 割を占めて最も多く、次いで「障害者、高齢者を含めた様々な交流会の実施」が約 3 割となっている。（※複数回答含む）



(2) アンケート結果の考察

道路特定事業の整備率が8割程度達成されている時期にアンケート調査を実施していますが、駅周辺の道路の利用しやすさに対するアンケートの回答は、橋上駅舎が整備され駅周辺の利便性が向上した野崎駅周辺を除き、前回アンケート調査の5年前と変化がない状況です。道路特定事業で整備する内容が、視覚障害者誘導用ブロックの設置やグレーチングの改善等の延長が大きく、植栽撤去による道路幅員の確保による歩行環境の改善に資する事業もありましたが、高齢者や障害者等にとって改善された箇所が実感できなかったことや、路上駐車、交通量が多く危険といったソフト面でのバリアが影響したことも考えられます。

バリアフリー基本構想及び特定事業計画に位置付けた各事業者が実施した特定事業、バリアフリー化の整備効果を障害者や広く市民に認知していただけるよう、ソフト面での取り組みも含め広く周知していくことが、バリアフリーの啓発においても非常に重要であると考えられることから、より事業者間の連携を図り広報に努めます。

(3) タウンウォッチング調査結果

重点整備地区の現況と課題を把握するため、「タウンウォッチング」を実施し、その結果を整理しました。

1) 実施概要

重点整備地区（住道駅、野崎駅、四条畷駅及び新たに追加する鴻池新田駅周辺）のバリアフリー上の課題を具体的に抽出するため、障害者等、協議会委員等に参加いただき4駅に分かれてタウンウォッチングを実施しました。

【実施日】

令和4年6月27日（月） 9：30～12：30

【参加者】

障害者等（身体、視覚、聴覚、知的）、介助者、子育て中の方、高齢者、協議会委員、事務局（市職員等）

計79名（住道駅21名、野崎駅22名、四条畷駅19名、鴻池新田駅17名）

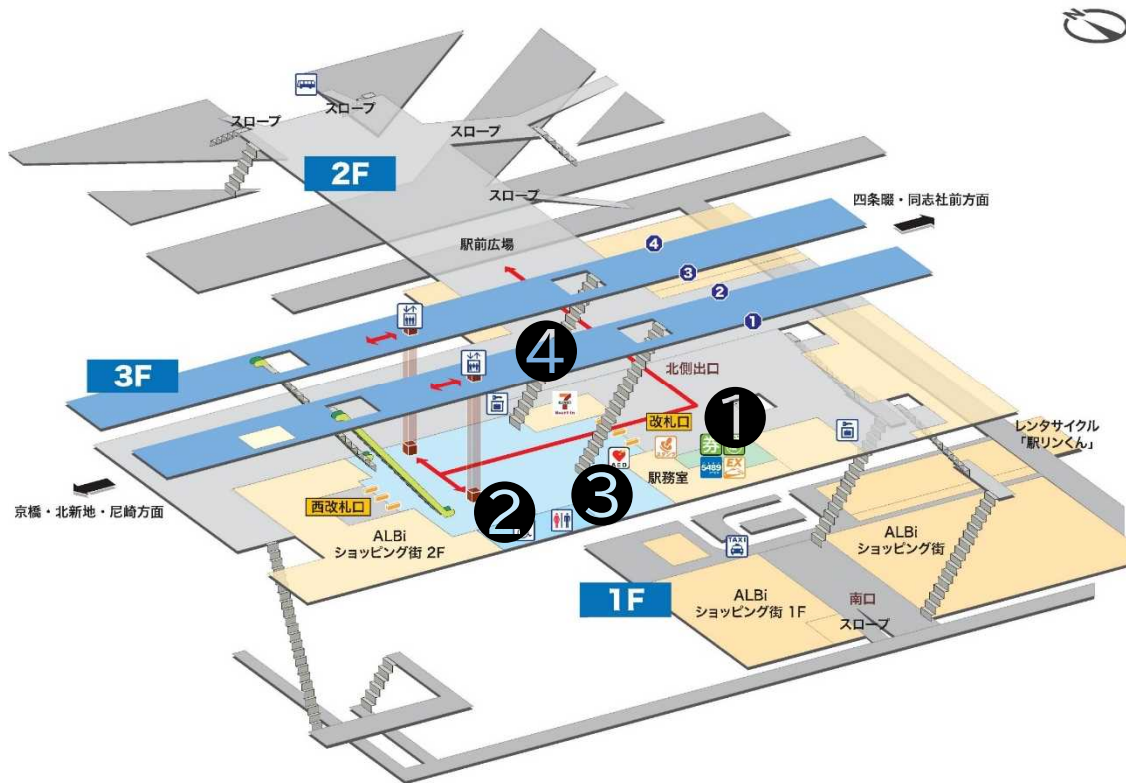
2) タウンウォッチング結果の概要

指摘があった事項については、特定旅客施設、道路ごとにまとめました。

P38 特定旅客施設

P43 道路

タウンウォッチング結果【特定旅客施設：住道駅編】



①券売機、券売機周辺

1. 券売機の位置が高くて蹴込みがないため車椅子では券売機の画面に手が届かない。
2. 券売機の画面が斜め上向きで見づらい。



3. 駅員室から券売機周辺が見えるように改善してほしい。



②トイレ

4. 駅構内のバリアフリートイレの行き先表示がわかりにくい。
5. バリアフリートイレの表示がエレベーターの陰になり、わかりにくい。



③駅構内

6. 点字ブロックは、規準に基づいて設置されていると思われるが、少し体格が大きい人だと柱や壁にあたると思われ、見直しを提案する。

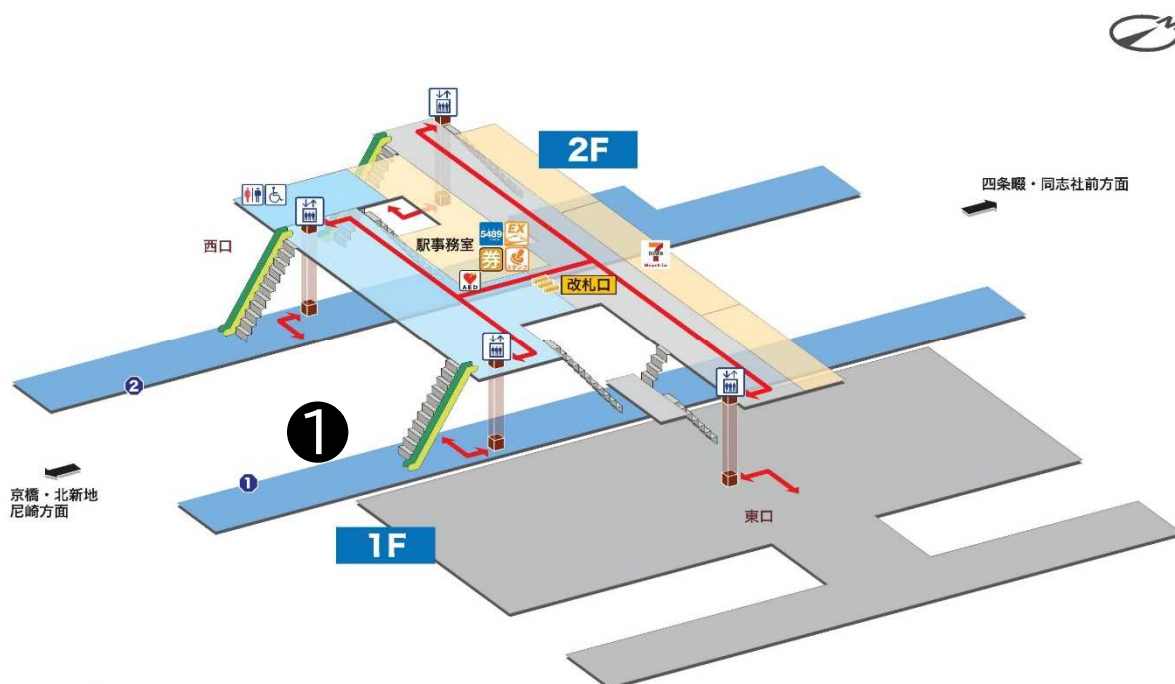


④ホーム

7. 待合室がほしい。
8. ベンチの数が少ない。
9. ホームドアの早期設置。



タウンウォッチング結果【特定旅客施設：野崎駅編】

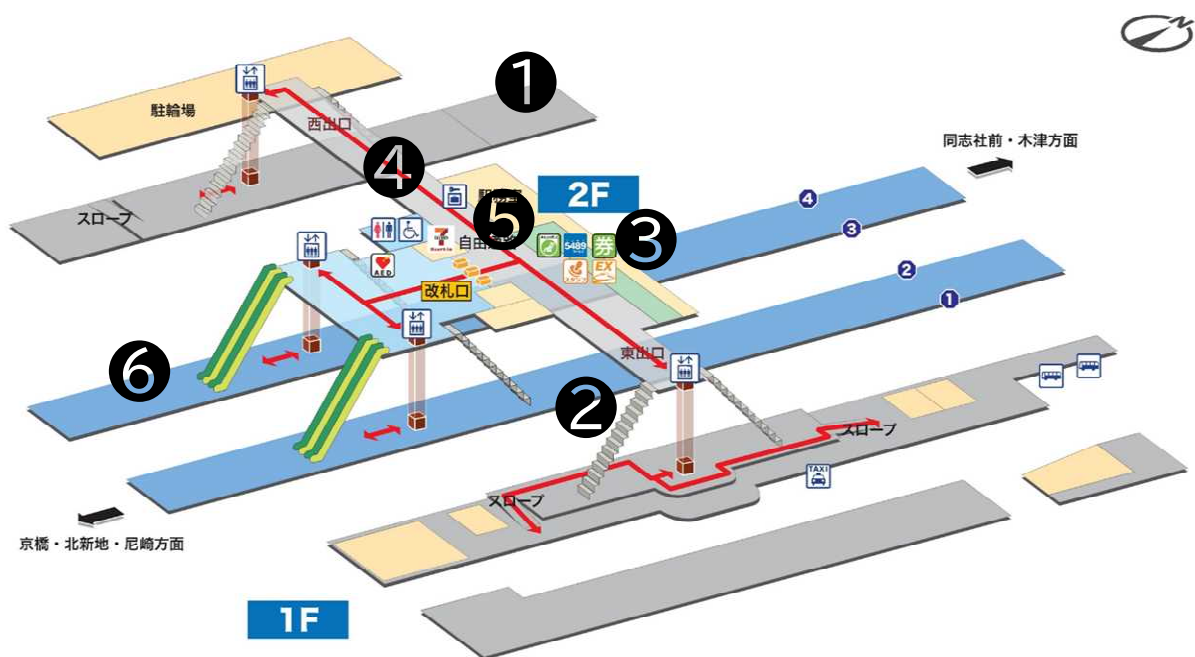


① ホーム

1. ホームドアの早期設置。
2. 路線に向かって傾斜がある。(京橋行きホーム1番線)
3. ベンチの数が少ない。(2席のみ)



タウンウォッチング結果【特定旅客施設：四条駅編】



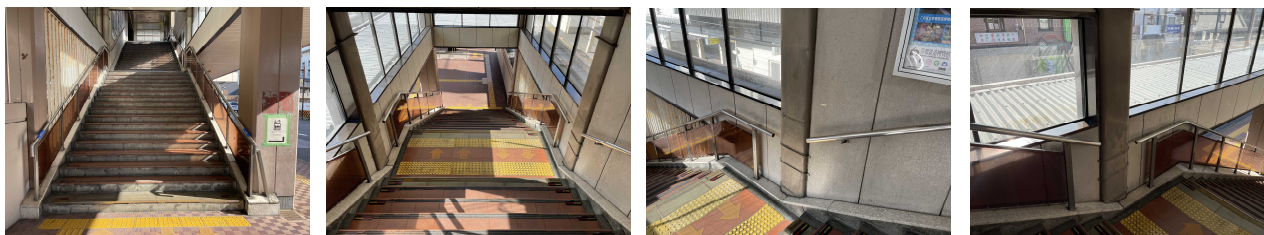
① 駅出入口 1

1. スロープがない。(段差がある)



② 駅出入り口 2

2. 階段が2段手すりではなく、かつ、踊り場で途切れている。



③券売機、券売機周辺

3. タッチパネルがわかりにくい。
4. 券売機の位置が高くて蹴込みがないため車椅子では券売機の画面に手が届かない。
5. 駅員室から券売機周辺が見えるように改善が必要。



④トイレ

6. 入口に段差がある。
7. 入口両側に手すりがない。



⑤改札口

8. 駅員室の窓口が混雑していた場合に、待つことなく障害者手帳を提示できるようにしてほしい。

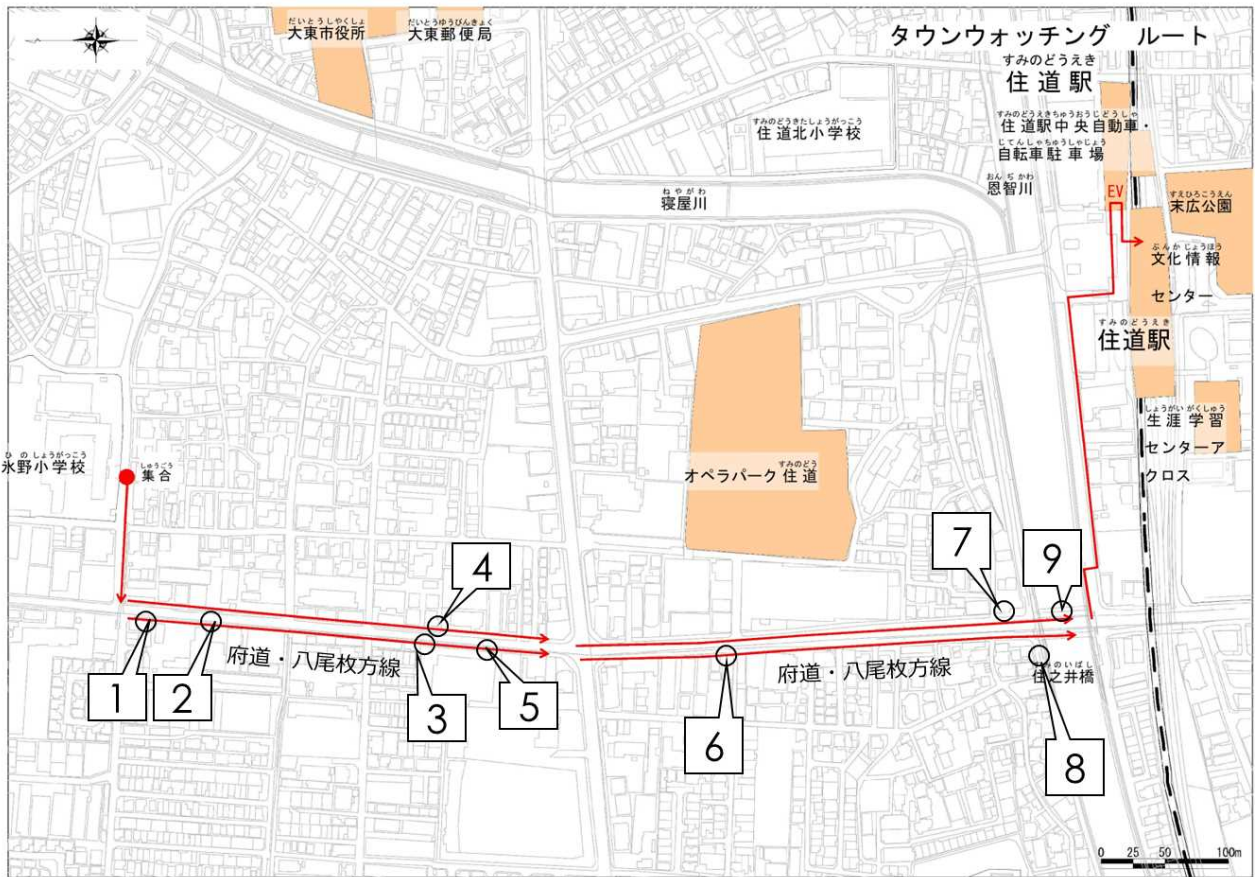


⑥ホーム

9. ホームドアの早期設置。
10. ベンチの数が少ない。



タウンウォッチング結果【道路：住道駅周辺地区】



[1] 府・八尾枚方線

1 歩道の幅員が狭い。(幅員 1.4m)



[1] 府・八尾枚方線

2 側溝蓋の段差がある。(汚水桝の影響)



[1] 府・八尾枚方線

3 グレーチングが粗目。



[1] 府・八尾枚方線

4 グレーチングが粗目。



[1] 府・八尾枚方線

5 バリカーの撤去。



[1] 府・八尾枚方線

6 車止めが邪魔。



[1] 府・八尾枚方線

7 横断防止柵を設置してほしい。



[1] 府・八尾枚方線

8 車椅子だと上から来る人が見えない。ミラーがあれば、よい。

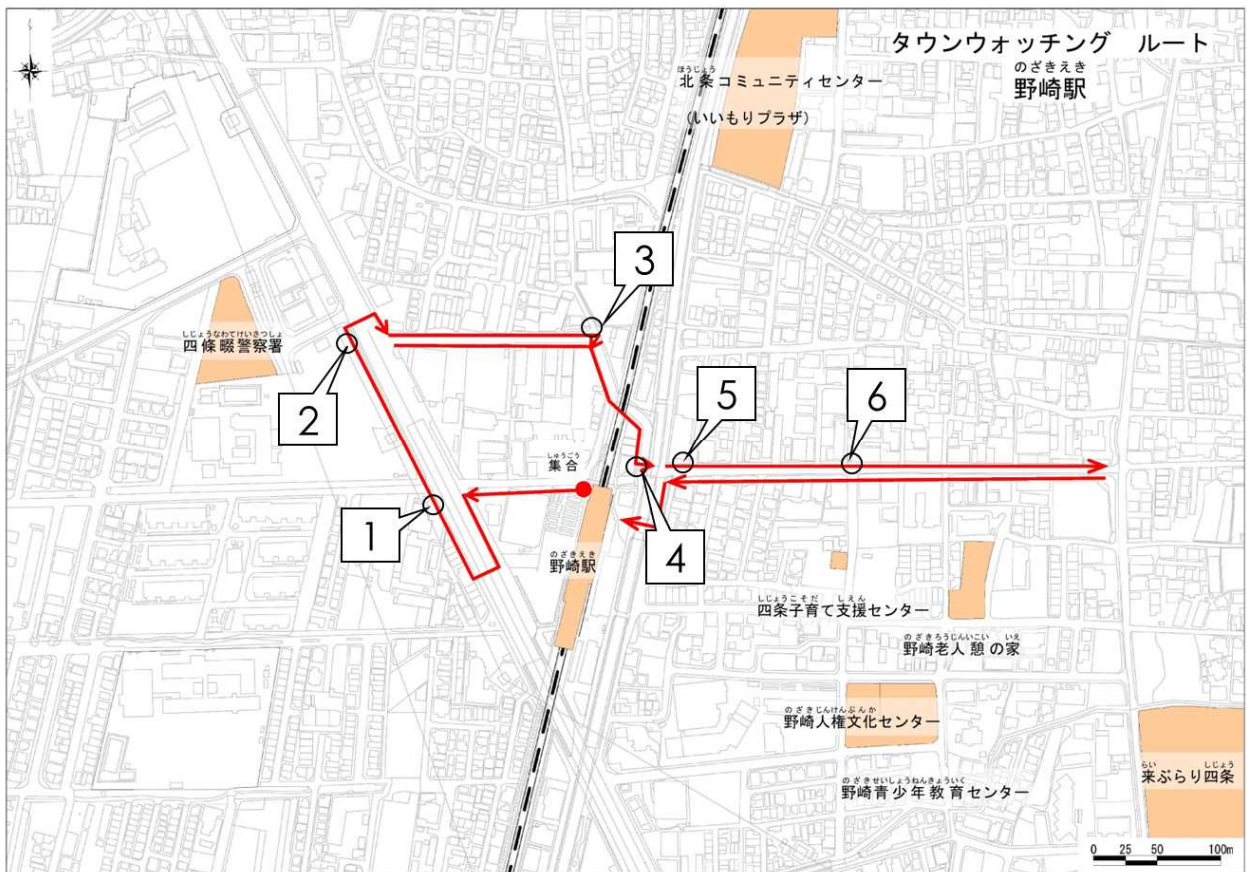


[1] 府・八尾枚方線

9 マナーの悪さ、誰も自転車降りて押していない。

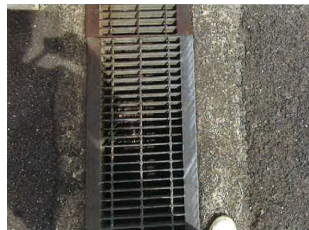
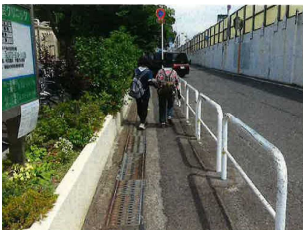


タウンウォッチング結果【道路：野崎駅周辺地区】



[1] 国・170号

① グレーチングが粗目。



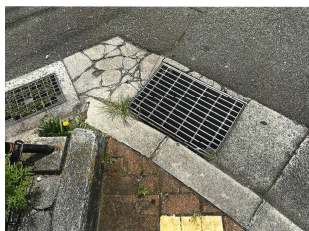
[1] 国・170号

② 舗装のガタつき。



[5] 市・南津の辺野崎駅前線

③ グレーチングが粗目。



[5] 市・南津の辺野崎駅前線

④ 車止めにより、歩道が狭く車椅子が走行しづらい。



[2] 府・野崎停車場線

5 点字ブロックがない。

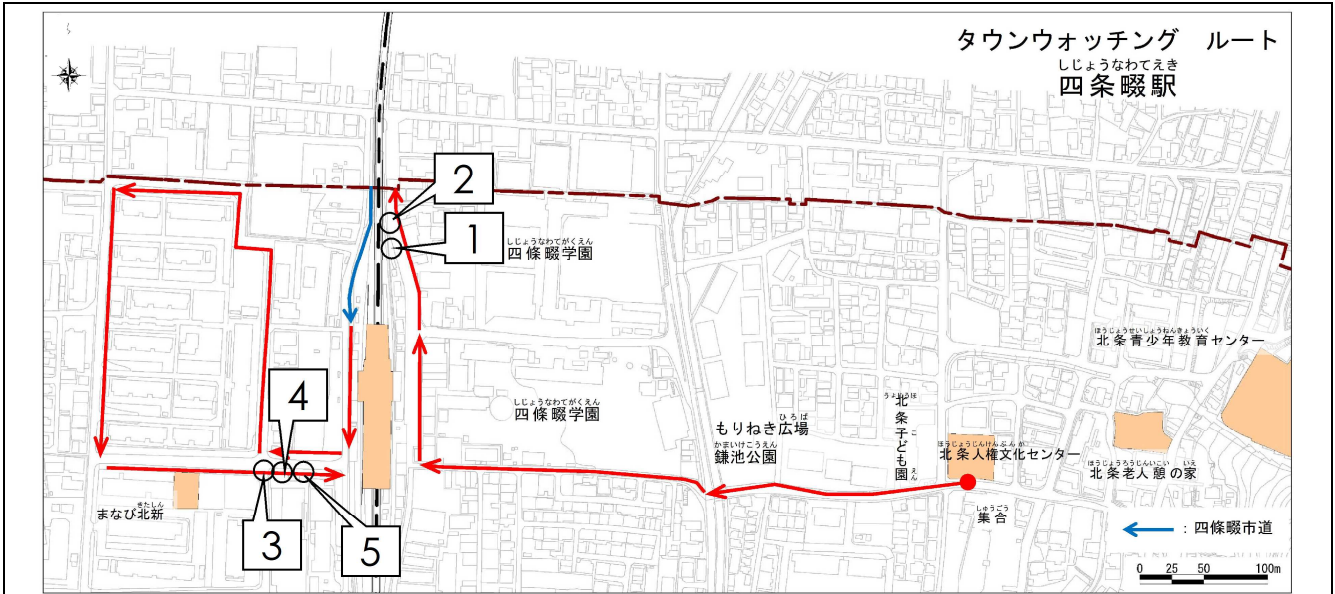


[2] 府・野崎停車場線

6 商品等の陳列により、すれ違いが困難。



タウンウォッチング結果【道路：四條驛周辺地区】



[2] 府・四條驛停車場線

1 縞鋼板は雨の日はすべってしまう。



[2] 府・四條驛停車場線

2 歩道の設置。



[4] 市・四條驛駅前西線

3 不明な点字ブロックがある。



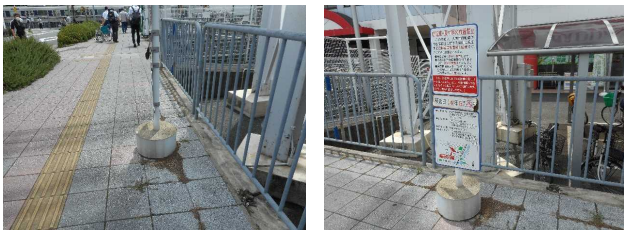
[4] 市・四條驛駅前西線

4 不明な点字ブロックがある。

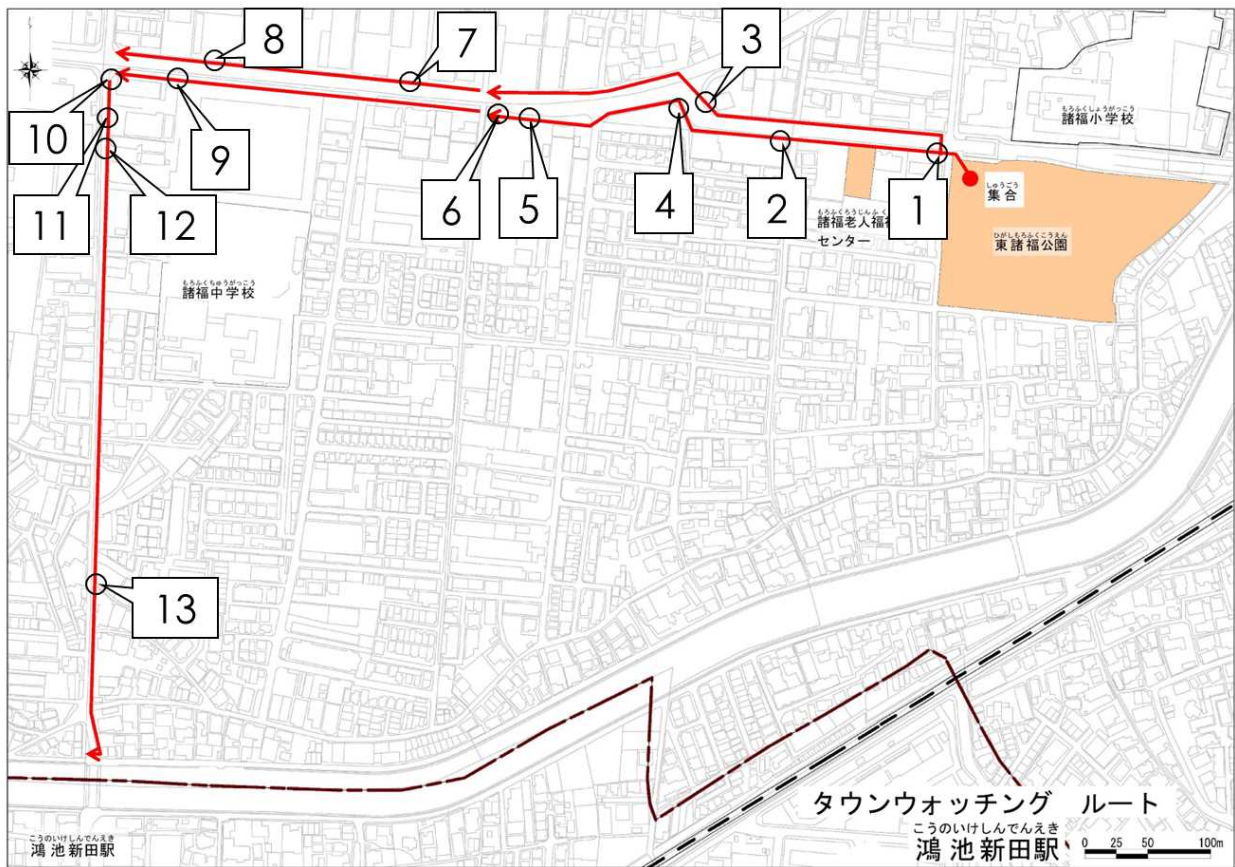


[4] 市・四條驛駅前西線

5 看板が通行に支障。



タウンウォッチング結果【道路：鴻池新田駅周辺地区】



[3] 市・諸福中垣内線

1 グレーチングが粗目。



[3] 市・諸福中垣内線

2 グレーチングが粗目。



[3] 市・諸福中垣内線

3 グレーチングが粗目。



[3] 市・諸福中垣内線

4 バリカーの撤去。



[1] 府・大阪生駒線

5 グレーチングが粗目。



[1] 府・大阪生駒線

6 設置不明な点字ブロックがある。



[1] 府・大阪生駒線

7 バリカーの撤去。



[1] 府・大阪生駒線

8 歩道の勾配がきつい。



[1] 府・大阪生駒線

9 車止めの撤去。



[2] 府・鴻池新田停車場線

10 側溝が縞鋼板のため、滑りやすい。



[2] 府・鴻池新田停車場線

11 勾配がきつい、歩道が狭い。



[2] 府・鴻池新田停車場線

12 グレーチングが粗目。



[2] 府・鴻池新田停車場線

13 歩道がない。



2-8 改訂の視点及び方針

現況の課題を踏まえ、バリアフリー基本構想の改訂の視点は以下のとおりです。

(1) 基本理念及び基本方針について

基本理念及び基本方針は、これまでのバリアフリー法改正や現状を踏まえ、これまでの基本理念及び基本方針を踏襲します。

(2) 心のバリアフリーの一層の推進

施設のバリアフリー化に代表されるハードの整備が進んでも、高齢者や障害者等に対して、一人ひとりが高齢者、障害者等の特性を理解し、相互の理解と行動、接することができなければ、真の意味でのバリアフリー化は図れません。

令和2年のバリアフリー法改正により、市町村等による「心のバリアフリー」の推進として、教育啓発特定事業を位置付け事業を実施する必要があります。バリアの解消においては、ハード面だけでなくソフト面での取り組みを推進していきます。

(3) 未実施事業や新たな課題への対応

これまでのバリアフリー基本構想に位置付けた特定事業は、一定程度の進捗がみられ、道路特定事業では進捗率が80.6%であり、未実施事業の継続的な取り組みが必要です。

事業が完了した生活関連経路等についても、アンケートやタウンウォッチングから利用しやすさの向上を求める意見があるため、新たな取組を検討します。

市民の声や地域の新たなニーズを踏まえて特定事業の追加を行うとともに、各駅周辺地区における様々な施設の更新が新たなバリアとならないよう、さらなるバリアフリー化の推進を目指します。

(4) 重点整備地区の追加

平成26年の大東市バリアフリー基本構想改訂から8年が経過し、まちの変化や新たな施設の立地等、市の状況も変化しています。特に、鴻池新田駅西側（大阪中央環状線）で大阪モノレールの南伸等公共交通の利便性も向上されること等も踏まえ、これまでの重点整備地区に加えて、新たに鴻池新田駅周辺地区を重点整備地区として指定し、バリアフリー化を推進します。

2-9 基本理念、基本方針の設定

(1) 基本理念の設定

【基本理念】

誰もが安全、安心、便利に暮らせる笑顔あふれるまち・大東

(2) 基本方針の設定

基本理念に基づき、5つの基本方針を設定します。

■バリアフリー基本構想の目指すべき基本方針



●ユニバーサルデザインを基本に「ひとに優しいまちづくり」の推進

誰にでも優しいまち、誰でも利用できるまちを目指し、すべての人が安心して快適な生活を送ることができるよう、ユニバーサルデザインを推進し施設の改善・整備を進めます。

●思いやりを行動につなげる「心のバリアフリー」の推進

高齢者や障害者等、誰もが安心して自立した社会生活を送るためには、施設等のハード面の整備だけでなく、周囲の人たちの理解や協力等、ソフト面での取り組みが重要です。

学校や地域社会における「心のバリアフリー」についての教育、啓発を通じて気兼ねなく支え合いができる社会を目指します。

●市民ニーズを把握し、事業者、行政の連携によるバリアフリーなまちづくりを推進

市民ニーズを把握し、公共交通事業者、道路管理者、公安委員会、施設管理者等の各事業者の連携を図ることにより効率的なバリアフリー施策を推進します。

●バリアフリー社会構築に向けて段階的で継続的な取り組みの推進

バリアフリー社会の推進、実現に当たっては、常に見直し、再検討が必要です。まち全体にバリアフリーを広げていけるよう、段階的・継続的に見直しを行います。

●バリアフリーに関する効果的な情報提供の推進

広報誌やホームページ、SNS（ソーシャル・ネットワーキング・サービス）等を有効的に活用し、バリアフリー化の取り組みや情報を広く提供していきます。