

向日市バリアフリー基本構想



平成19年3月
向日市

バリアフリー基本構想の策定にあたって

21世紀に入りわが国は、ますます高齢化が加速し、2015年には国民の4人に1人が65歳以上という超高齢社会を迎えます。

また、障がいのある人をはじめ、すべての人々が安心して暮らすことができる「ノーマライゼーション」の理念や、すべての人が利用しやすいことを考慮してまちづくりやものづくりを行う「ユニバーサルデザイン」の考え方が社会に浸透してきており、障がいのある人が障がいをもたない人とともに活動し、サービスを受けることができる社会の形成が求められております。



このため、平成18年7月に、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー新法）に基づき、誰もが自由に行動ができ、積極的に社会参加できるバリアフリーのまちづくりを協議していただくため、「向日市バリアフリー基本構想検討協議会」を設置いたしました。

検討協議会では約8か月にわたり、高齢者や障がいのある方々と一緒に、様々な検討課題についてご審議をいただき、平成19年3月「向日市バリアフリー基本構想」（案）としてまとめていただいたところです。

それを受けまして、このほど、市では、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」の考え方を基本に、バリアフリーを必要とする方をはじめ、市民の皆様が、安心、安全、快適さを実感して住み続けられるまちを目指して、「向日市バリアフリー基本構想」を策定いたしました。

今後、市ではこの基本構想に基づいて、関係する各事業者等との連携を図り、市民のご理解とご協力のもと、バリアフリーの実現に積極的に取り組んで参ります。

最後になりましたが、本基本構想の策定にあたりましては、「向日市バリアフリー基本構想検討協議会」委員をはじめ、ヒアリングやタウンウォッチングにご参加していただきました高齢者、障がいのある方々及び関係事業者など多くの皆様方に心からお礼申し上げます。

平成19年3月

向日市長

久嶋 務

< 目 次 >

1 章 はじめに

1	新バリアフリー法の概要	1
2	向日市バリアフリー基本構想について	4
3	上位関連計画	5

2 章 市の概要

1	市の概要	11
2	公共交通機関の状況	14
3	公共公益施設の状況	15

3 章 市民意向の把握

1	アンケート調査結果の概要	16
2	先進地視察研修のまとめ	21
3	タウンウォッチング調査結果	24
4	ヒアリング調査のまとめ	35
5	市民意向から得られたバリアフリー化へ向けての課題	40

4 章 移動等円滑化の目標

1	バリアフリー化の基本目標	41
2	バリアフリー化の基本方針	42

5 章 重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路の選定

1	重点整備地区の設定	43
2	生活関連施設の選定	45
3	生活関連経路の選定	48

6 章 実施すべき特定事業

1	特定事業について	51
2	重点整備地区における整備方針	52
(1)	公共交通特定事業	52
(2)	道路特定事業	55
(3)	建築物特定事業	59
(4)	都市公園特定事業	61
(5)	交通安全特定事業	62

7 章 特定事業以外に取り組む事業

1	心のバリアフリーの取り組み	63
2	福祉タクシー事業との連携	65
3	バリアフリー整備をより広く早く促進させるために	66

8 章 バリアフリー化の推進に向けて

1	市民、事業者、行政の役割	67
2	基本構想の見直し・評価	67
3	バリアフリーのまちづくり	68

1 章 はじめに

1 バリアフリー新法の概要

(1) バリアフリー新法施行の背景と目的

我が国では、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進展しており、2015 年には国民の 4 人に 1 人が 65 歳以上となる本格的な高齢社会を迎えることが予測されています。また、障がいのある人が障がいをもたない人と同等に生活し活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念や、すべての人が利用しやすいことを考慮してまちづくりやものづくりを行う「ユニバーサルデザイン」といった考え方が浸透し、障がいのある人が障がいをもたない人とともに活動し、サービスを受けることのできる社会の形成が求められるようになっていきます。

このため、高齢者や障がいのある人が自立した日常生活や社会生活を営むことのできる環境の整備が急務となっており、平成 12 年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化に関する法律（交通バリアフリー法）」が制定され、鉄道やバスをはじめとする公共交通機関に加え、鉄道駅等の周辺の道路や駅前広場、通路等の連続した移動経路について、公共交通事業者や都道府県公安委員会、道路管理者である地方公共団体等の関係事業者が各々の取組みの整合性を図り、交通用施設の総合的なバリアフリー化が推進されることとなりました。

一方、建築物については、平成 6 年に「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（ハートビル法）」が制定され、不特定多数の人々が利用する一定規模（2,000 ㎡）以上の建築物の建築等において利用円滑化基準への適合が義務づけられました。

以上のように、従来は交通バリアフリー法により公共交通機関の駅等を中心とした重点整備地区の交通用施設のバリアフリー化が、またハートビル法により不特定多数の人々が利用する商業施設やホテル、病院、学校等のバリアフリー化が義務付けられていましたが、さらなる高齢化への対応や障がいのある人の社会進出等への対応に向けて社会のバリアフリー化を「点」や「線」から「面」へ広げる必要があるため、交通バリアフリー法とハートビル法を統合し「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」という。）が平成 18 年 12 月 20 日に施行されました。

なお、バリアフリー新法では、従来の交通バリアフリー法が対象としていた公共交通機関の旅客施設や車両、駅前広場、道路、通路、及びハートビル法が対象としていた建築物に加えて、福祉タクシーや路外駐車場、都市公園についてもバリアフリー化の対象として位置付けられており、本市に住み、働き、通い、訪れる人々が等しく移動できるとともに、公共施設、レクリエーション施設等を利用できる環境を創造していくことが求められています。

(2) 法律の枠組み

移動等円滑化の促進に関する基本方針

主務大臣は、バリアフリー新法第3条に基づき、移動等円滑化が総合的かつ計画的に推進されるため基本方針を定めます。バリアフリー新法では、この基本方針の中で定められた意義に従って目標が達成されるよう各関係者が協力して事業等を進めていくもので、基本方針には次の4つの事項について定められています。

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

関係者の責務

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

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

基準適合義務

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

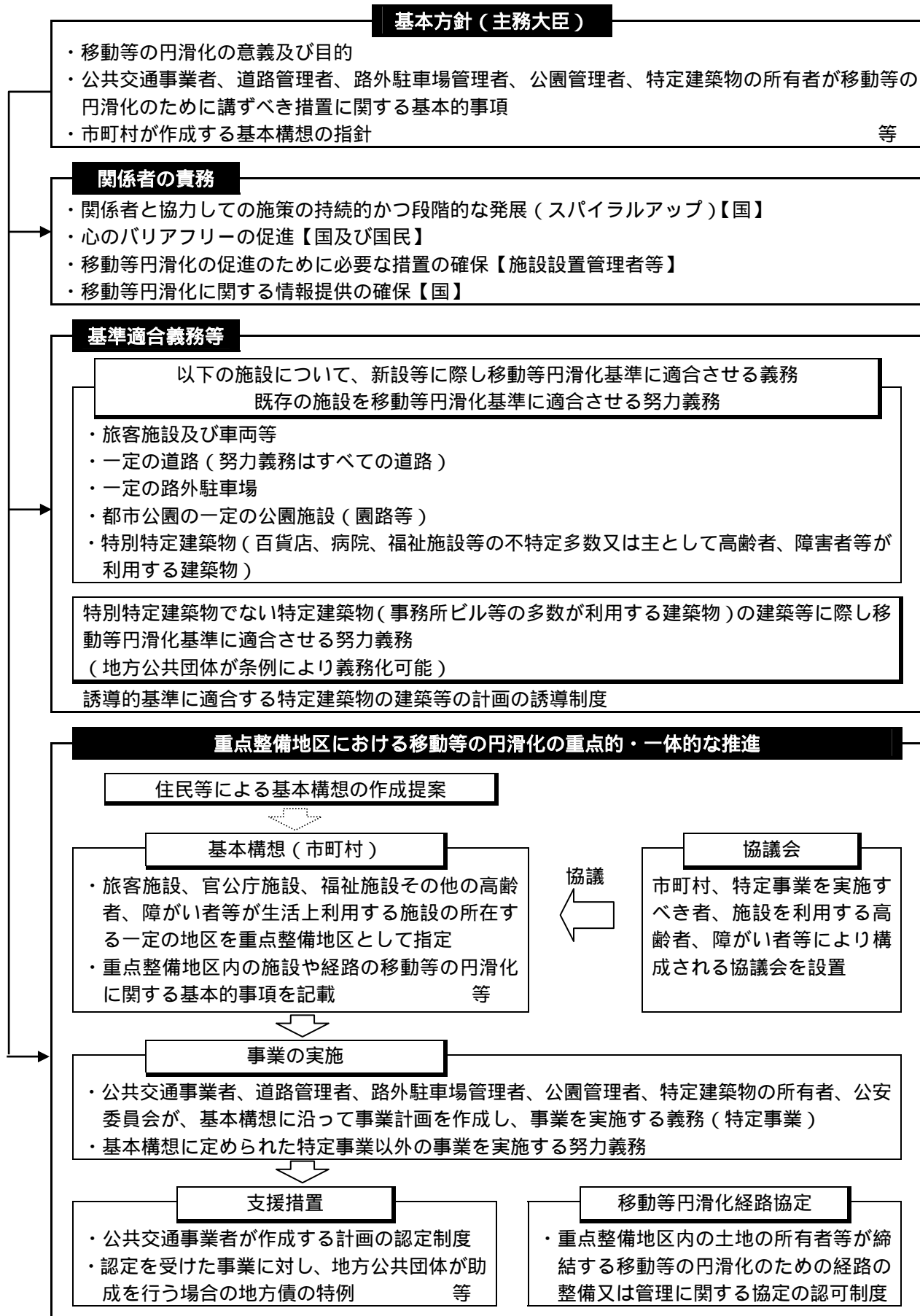
- 施設、車両等の移動等円滑化
- 案内情報の適切な提供
- 職員等関係者に対する適切な教育訓練

重点整備地区における移動等円滑化の重点的かつ一体的な推進

市町村は、単独で又は共同して、当該市町村の区域内の重点整備地区について、移動等円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成することができます。また、住民や事業者等は基本方針に沿った基本構想の素案を提案する制度が設けられており、提案を受けた市町村は基本構想を作成もしくは変更する必要があります。これらによって、基本構想が作成された場合、施設設置管理者等はそれぞれのバリアフリー化に関する事業計画を作成する必要があります。

- 市町村による基本構想の作成
- 住民や事業者等による基本構想の提案制度
- 特定事業等移動円滑化に係る事業の実施

【 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)の基本的枠組み 】



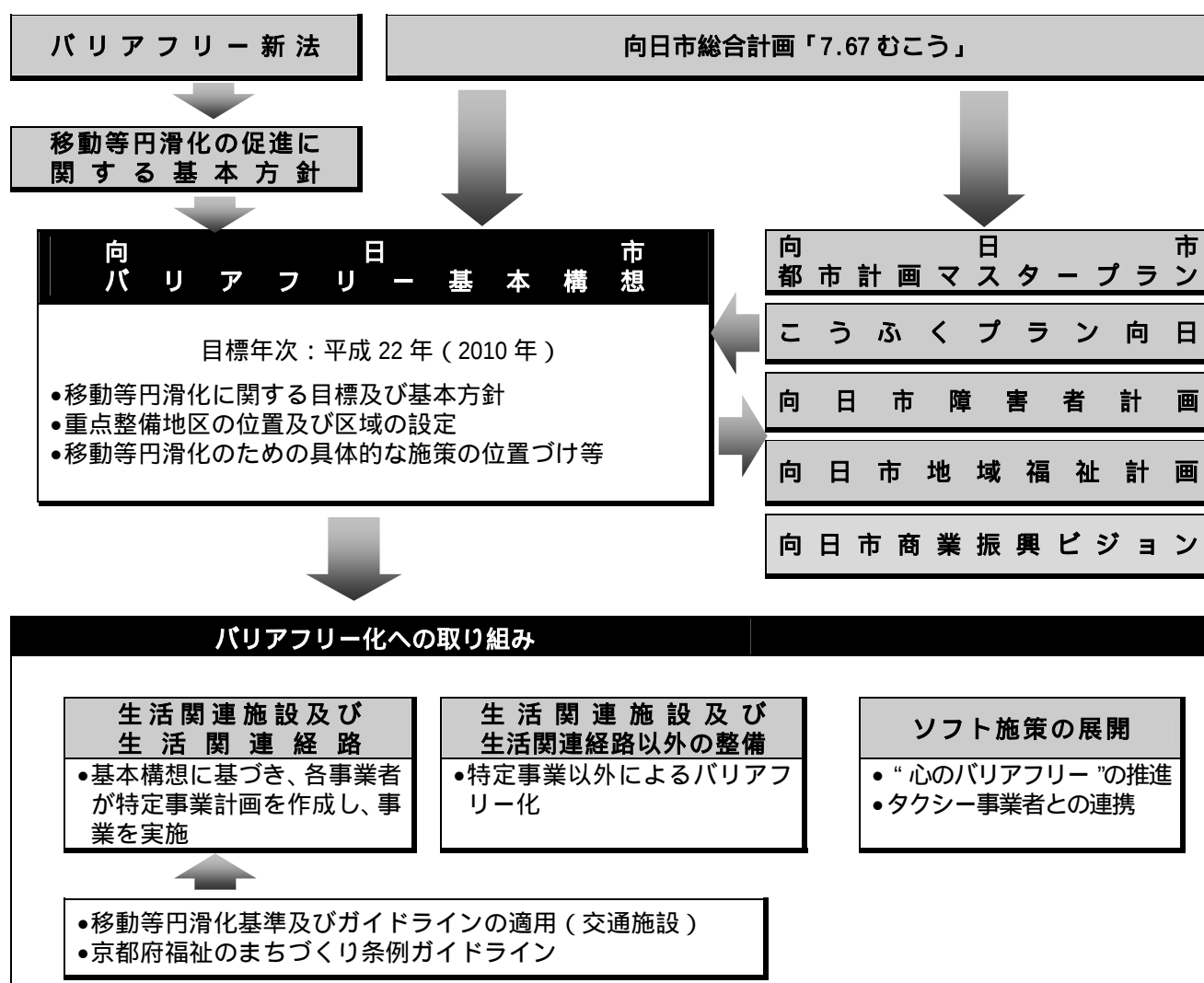
2 向日市バリアフリー基本構想について

(1) 基本構想策定の意義

- 重点整備地区における移動等円滑化を重点的かつ一体的に推進するためには、市が基本構想の策定段階から、駅、建築物、道路、信号、公園等の施設を設置又は管理するものだけでなく、高齢者や障がいのある人等の関係者と協議を行うことにより、移動等の円滑化が効率よく進められるよう調整を図ります。
- 重点的かつ一体的な整備のための事業の実施にあたっては、関係する施設設置管理者等と高齢者や障がいのある人等が積極的に協力する必要があります。
- 財政事情が厳しい中であって、効果的な事業の推進を図るためには、あらかじめ整備の方針と計画を定めておくことが重要です。

(2) 基本構想の位置づけ

本基本構想は、「バリアフリー新法」及び「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき策定するとともに、向日市総合計画に示される将来都市像の実現に向けて、「向日市都市計画マスタープラン」や「向日市商業振興ビジョン」等のまちづくりに関連する計画と整合を図っていくほか、こうふくプラン向日、向日市障害者計画等の福祉に関連する計画等と整合を図っていきます。



3. 上位関連計画

7.67 むこう（第4次向日市総合計画）

(1) 将来像とまちづくりの基本方針

「7.67 むこう」では、まちづくりの基本方針として下記の5つを位置づけ、将来像として『きょうのむこうに明日がある明日のむこうに夢がある』を掲げている。

【将来像】

『きょうのむこうに明日がある明日のむこうに夢がある』

【まちづくりの基本方針】

パートナーシップでまちをつくる

個性がいきづくまちをつくる

人権が尊重されるまちをつくる

広域的な連携でまちをつくる

環境に配慮したまちをつくる

【施策の大綱】

1. 「生きがいをもって心豊かに暮らせるまちづくり」

2. 「みんなが健康で笑顔にあふれたまちづくり」

3. 「にぎわいと活力にあふれたまちづくり」

4. 「快適な環境とやすらぎのあるまちづくり」

5. 「暮らしに安全・安心のあふれるまちづくり」

(2) 向日市バリアフリー基本構想に係る主な施策

「7.67 むこう」第3編基本計画の中に、向日市バリアフリー基本構想に係る計画は以下のよう
に定められています。

『みんなが健康で笑顔にあふれたまちづくり』

< 地域福祉 >

○ 人にやさしい福祉のまちづくりの推進

- ・誰もが不自由なく利用できる公共施設や駅舎、道路、公園等の施設の整備を進め、バリアフリーの人にやさしいまちづくりを推進します。

< 障害者福祉 >

○ 福祉のまちづくりの推進

- ・障害者が安全・安心して活動できるよう、公共施設・設備のバリアフリー化を推進します。
- ・民間施設のバリアフリー化を促進・指導します。

『にぎわいと活力にあふれたまちづくり』

< 拠点地区 >

- 阪急東向日駅周辺の整備
 - ・本市の玄関口として、商業・業務・サービス機能の一層の集積に努めます。
 - ・駅前広場の整備・充実を促進します。
 - ・駐車・駐輪場の整備や不法駐車取締り強化など、安全な環境づくりを推進します。
- JR 向日町駅周辺の整備
 - ・交通ターミナル機能の整備を推進します。
 - ・利用者の利便性を高める商業・サービス機能の誘導など玄関口としての活性化を図ります。
 - ・駅施設と周辺の産業集積地等とのネットワーク化を推進します。
- 都市軸の整備
 - ・都市軸の中心を担う阪急東向日駅から JR 向日町駅に至る府道向日町停車場線において、道路の拡幅と歩道の整備を推進し、賑わいの場として親しめる道づくりを進めます。
- 新しい拠点の計画的誘導
 - ・新たな市街化形成においては、人々の交流空間や快適な歩行者空間、公園・道路など公共施設の計画的な配置を誘導し、都市拠点にふさわしい活気に満ちた都市空間づくりを進めます。

< 道路 >

- ・商店街、住宅地内道路では、自動車の通行機能よりも歩行者重視の立場を基本にした「人にやさしい道づくり」を推進し、高齢者や障害者など、様々な利用者のニーズにこたえた整備を進めます。

向日市都市計画マスタープラン

(1) 都市計画の目標

『いつまでも安心して住み続けたいまちむこう』

(2) 向日市バリアフリー基本構想に係る都市整備方針

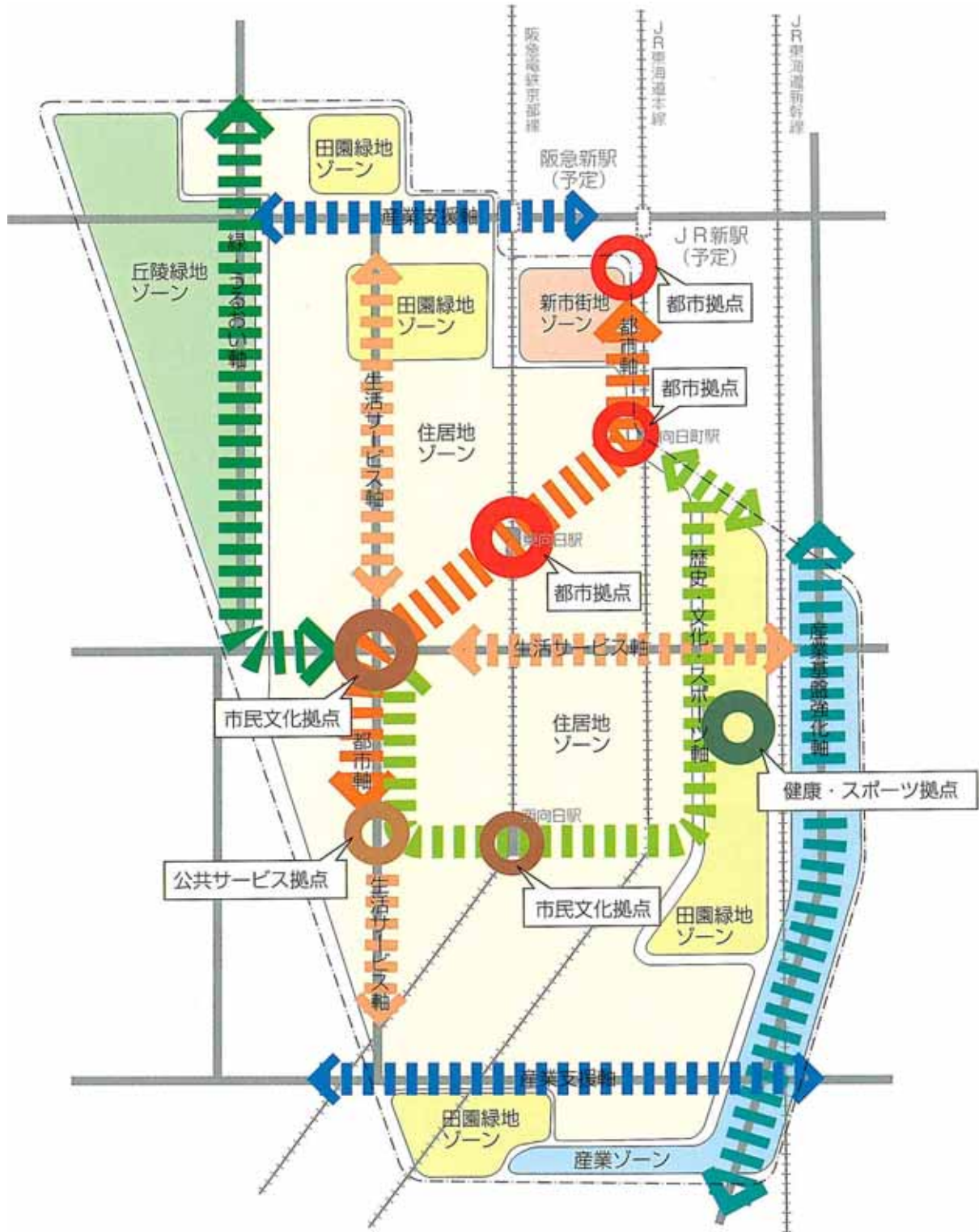
< 交通体系の整備方針 >

- 道路の整備：歩行者ネットワークの形成
 - 歩道の設置、段差の解消、電線類の地中化、視覚障害者誘導用ブロックの設置などのバリアフリーの道づくりの推進
- 公共交通の整備：交通ターミナル機能の充実
 - 誰もが安心して駅を利用できるように駅舎のバリアフリー化を要請します。

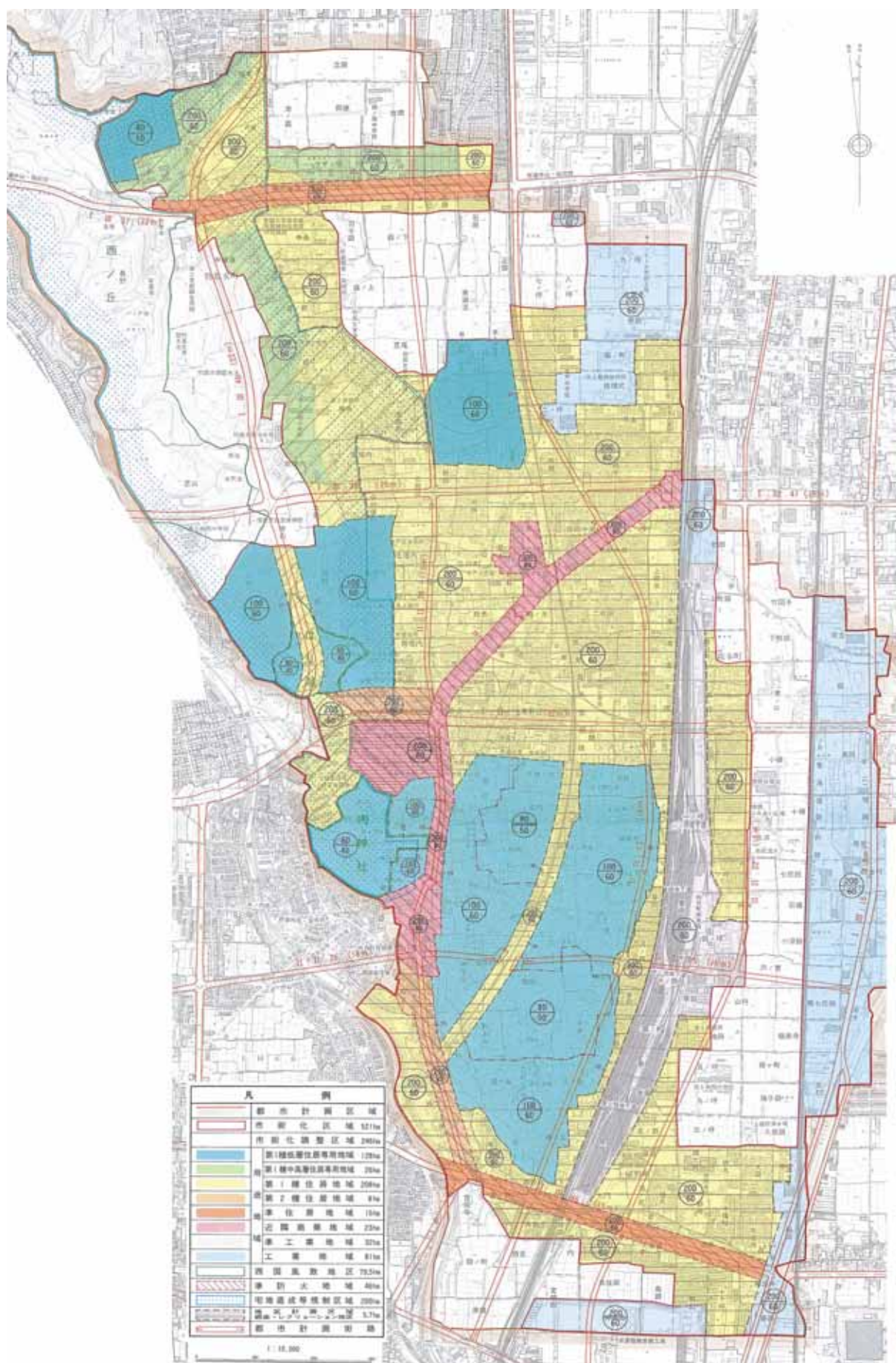
< その他の公共施設の整備方針 >

- 保健・福祉関連施設の充実：人にやさしい福祉のまちづくり
 - 障害者や高齢者が快適に利用できる公共施設や駅舎、道路、公園等の整備を進め、バリアフリーの人にやさしいまちづくりを促進します。

【将来都市構造図】



【都市計画図】



こうふくプラン向日

(第4次向日市高齢者保健福祉計画・第3次向日市介護保険事業計画)

(1) 計画の基本理念

『高齢者がいきいきと安心して暮し続けられるまち』

(2) 向日市バリアフリー基本構想に係る都市整備方針

< 重点課題ごとの施策の方針 >

○ 高齢者が活動的に暮らせるまちづくり

生きがい活動と社会参加の促進

安全な生活環境の整備

・ 高齢者や障害のある人が安全かつ快適に生活を送ることができ、自由に移動し、社会参加できる福祉まちづくりを推進

・ 高齢者が安全、快適に外出できる道路環境づくりのため、警察等関係機関との連携

・ 高齢歩行者や車いす、ハンドル型車いすが通行しやすい道路整備、カーブミラー等の交通安全施設整備

・ 違法駐車や違法駐輪の取り締まり

向日市障害者計画

(1) 計画の基本的な考え方

【基本理念】

第一に「ノーマライゼーション」、第二に「リハビリテーション」

【基本的視点】

1. 障害者に対する理解の推進

2. 障害者の自主性の尊重と社会参加促進への支援

3. 障害の重度化・重複化、障害者の高齢化への対応

4. 人にやさしいまちづくり

5. 連携強化によるネットワークの形成及び各分野の役割の明確化

(2) 向日市バリアフリー基本構想に係る施策の方向と内容

○ 社会生活の場の面的な整備

・ 「京都府福祉のまちづくり条例」の趣旨にそって、計画的に整備を推進します。

○ 建築物の整備

・ 公共施設などの整備については、長期的に計画を立て、改築・新築などを検討したうえ、福祉整備事業の推進に努めます。

○ 道路の整備

・ ハード面での整備はもとより、歩道上の放置自転車・バイクなどをなくせるように、市民に協力を呼びかけるための積極的な広報・啓発活動に努めます。

- 公園の整備
 - ・公園規模、利用頻度を勘案し、順次整備を行います。
- 交通施設の整備
 - ・誰もが安全かつスムーズに移動できるように、関係機関に対して積極的に要請していきます。

向日市地域福祉計画

(1) 計画の目指す将来像

- 『要支援者を行政・地域で支えることができる社会』
- 『要支援者自身も支え手となることができる社会』

(2) 地域福祉推進の取り組み

< 要支援者の社会参加の促進 >

- 外出しやすい環境整備
 - ・アンケート結果では、55.9%の人が誰でも安心して行き来できる、広くて段差の無い歩道を増やしていくことを地域の課題と捉えており、道路環境の整備や公共施設のバリアフリー化等、ハード面のさらなる充実が求められています。
 - ・これを受けて取り組みの方向性を「道路や公共機関のバリアフリー化を進めます」としています。

向日市商業振興ビジョン

(1) 向日市商業の基本理念・将来像・指針

【基本理念】

- なじみ感・親しみ感あふれる地域密着型商業の形成

【将来像】

- 『心をつなぐ・生活支援商業』

【指 針】

- 市街地及び市域全体をとらえた「面」的活性化
- 点在する個店、断続的な商店街を連結する個店、商店街の再構成・再構築
- 最寄品購買を中心とした生活密着型商業の創出

(2) 向日市バリアフリー基本構想に係る施策の事例

- 高齢者や障害者に配慮した買物環境の整備

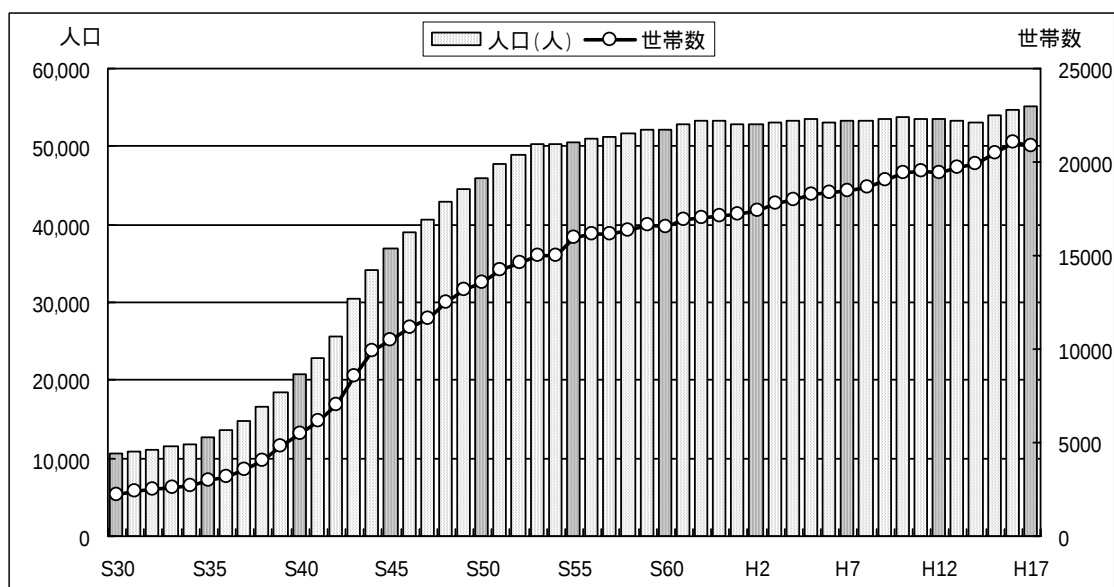
2章 市の概要

1 市の概要

(1) 人口・世帯及び人口動態の推移状況

本市の人口及び世帯数は、昭和 30 年代後半から昭和 50 年代にかけて急激に増加し、昭和 50 年初めに人口 5 万人のまちとなり、その後増加傾向が続いています。平成 17 年現在で人口 55,040 人、そして 20,844 世帯となっており、京都と大阪のベッドタウンとなっています。

【 人口と世帯数の推移 】

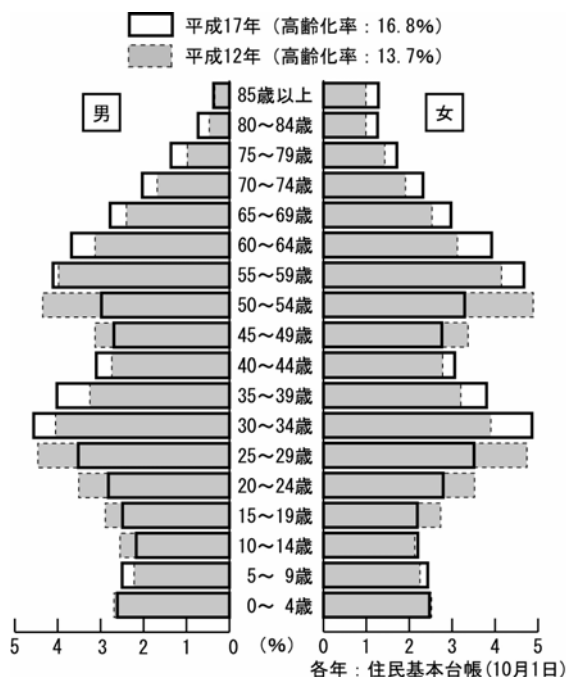


（表記年は国勢調査人口、その他の年は推計人口）

(2) 年代別人口の推移状況

平成 12 年と平成 17 年の年代別人口を比較すると、55 歳以上の全ての年代で増加しており、高齢化率も 13.7% から 16.8% へと上昇しています。

平成 12 年度の高齢化率を全国及び京都府と比較すると、全国では 19.1%、京都府では 17.4% となっており、本市の高齢化率はまだ低いことがうかがえます。しかしながら、将来の担い手である幼少人口の減少傾向は本市でも見受けられ、今後も高齢化率は上昇していくものと予想されます。



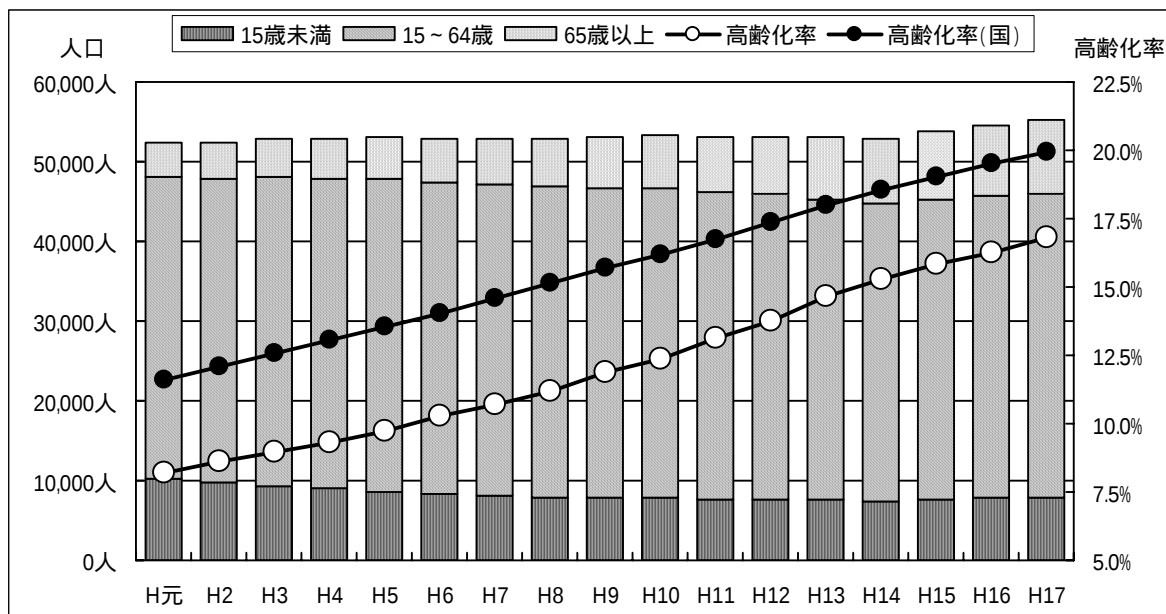
(3) 高齢者及び障がいのある人の状況

高齢化率

年代別人口では幼少人口は減少傾向にありますが、高齢者人口は増加傾向にあることが分かります。高齢化率についても上昇し続けており、平成17年の高齢化率は16.8%となっています。

また、地区別に高齢化率をみると、向日、西向日、向日台では高齢化率が25%を超える超高齢化地区となっています。

【 年代別人口の推移と高齢化率の推移 】



(出典：各年3月31日現在 住民基本台帳人口)

【 地区別の高齢者数と高齢化率 】

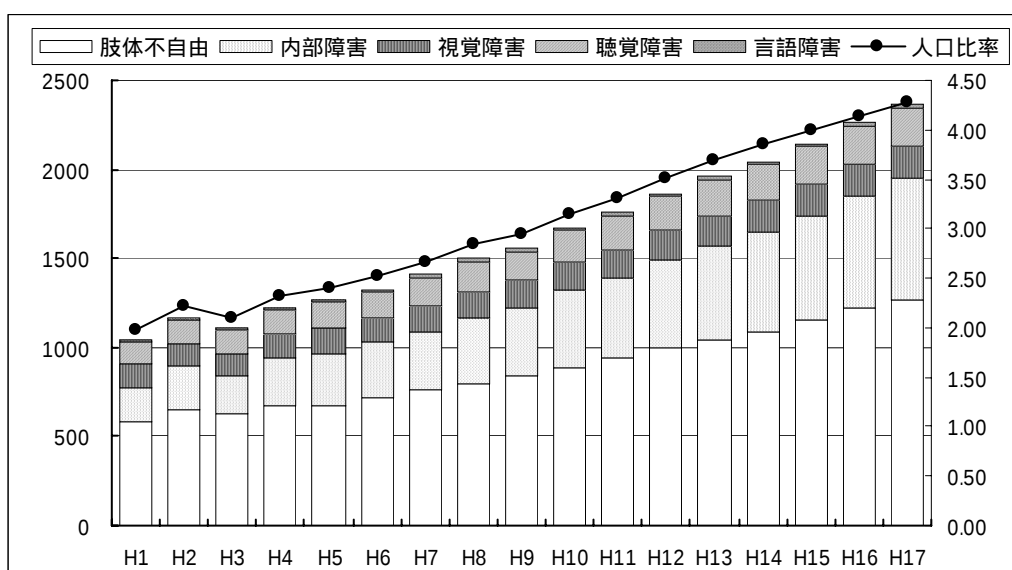
小学校区	15歳未満	15～64歳	65歳以上	計
物集女	1,426	5,876	979	8,281
	17.2%	71.0%	11.8%	100.0%
寺戸	2,865	15,008	4,157	22,030
	13.0%	68.1%	18.9%	100.0%
森本	714	3,304	777	4,795
	14.9%	68.9%	16.2%	100.0%
鶏冠井	750	3,720	965	5,435
	13.8%	68.4%	17.8%	100.0%
上植野	1,748	7,601	1,412	10,761
	16.2%	70.6%	13.1%	100.0%
向日	99	600	274	973
	10.2%	61.7%	28.2%	100.0%
西向日	158	872	354	1,384
	11.4%	63.0%	25.6%	100.0%
向日台	147	685	335	1,167
	12.6%	58.7%	28.7%	100.0%
計	7,908	37,671	9,255	54,834
	14.4%	68.7%	16.9%	100.0%

身体に障がいのある人の人数及び知的な障がいのある人の人数の推移

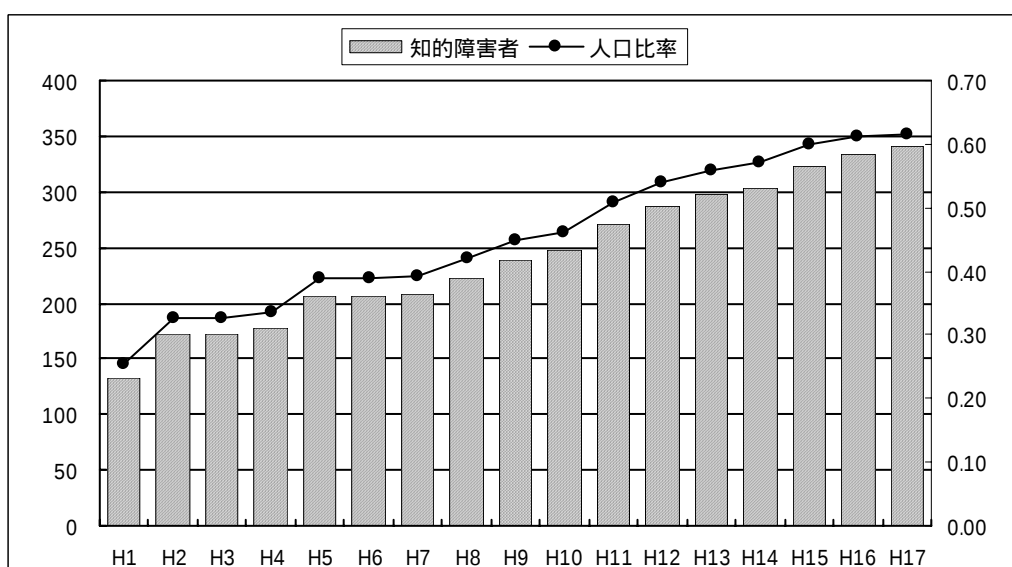
身体に障がいのある人の人数及び人口に占める比率はともに増加し続けており、平成 17 年 4 月 1 日現在で 2,370 人（人口比率：4.28％）となっています。また、障がいの種別ごとの増加傾向をみると、肢体に障がいのある人や身体内部に障がいのある人の増加数が多くなっています。

一方、知的な障がいのある人も同様に人数及び人口に占める比率とも増加しており、平成 17 年 4 月 1 日現在で 341 人（人口比率：0.62％）となっています。

【 身体に障がいのある人の人数の推移 】



【 知的な障がいのある人の人数の推移 】



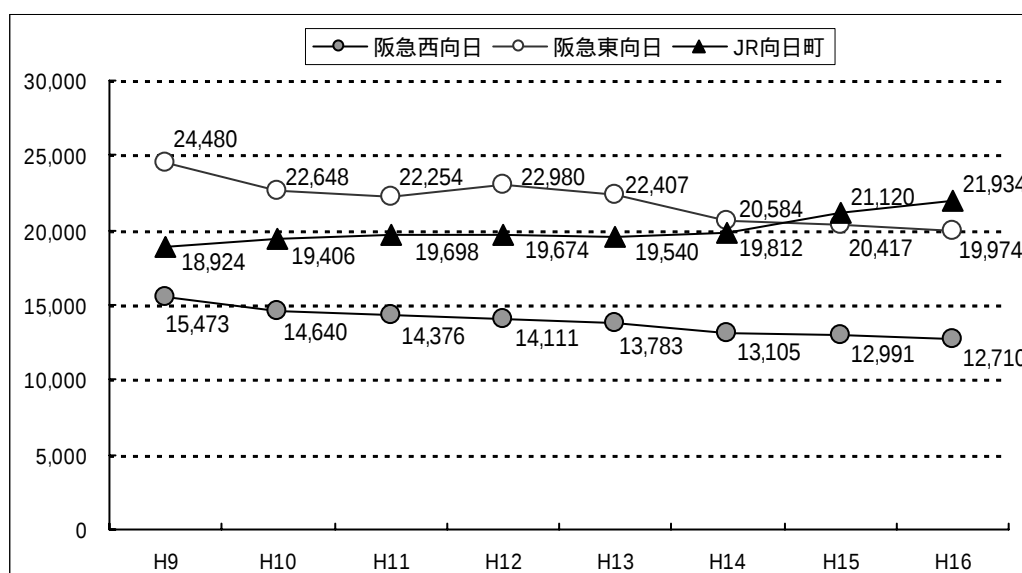
2. 公共交通機関の状況

本市では、ＪＲ東海道本線、東海道新幹線、及び阪急京都線の３本の鉄道が通っており、ＪＲ東海道本線向日町駅、阪急京都線東向日駅、西向日駅の計３駅が立地しています。これら３駅のいずれも１日平均利用者数は５,０００人以上であり、特定旅客施設として位置づけられる旅客施設です。

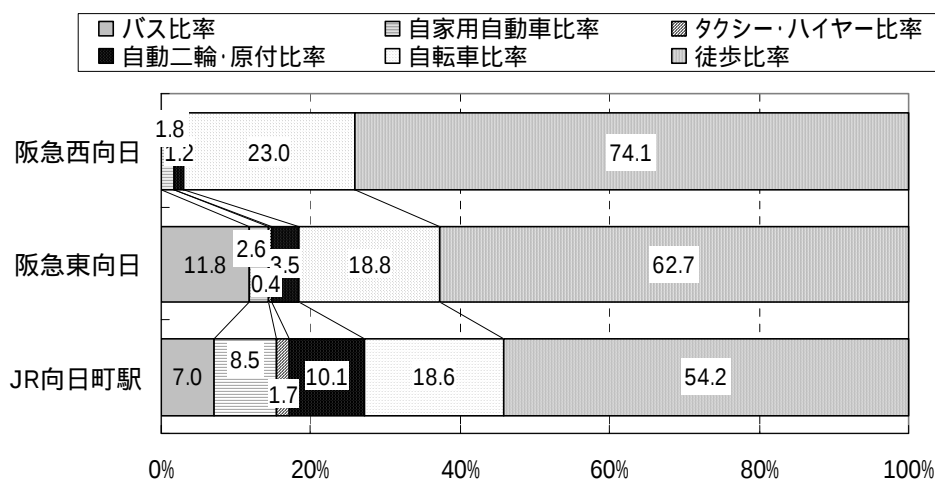
さらにそれぞれの駅についてのアクセス手段をみると、阪急西向日駅へは徒歩の利用比率が他の駅と比べてもっとも高く、阪急東向日駅についてはバスの利用者が約１２％となっています。

一方、路線バスについては、阪急バス株式会社により、ＪＲ向日町駅、阪急東向日駅を発着とする９路線、京都市交通局による京都市バスが阪急洛西口駅を経由する路線として２路線、株式会社ヤサカバスによるＪＲ向日町駅を発着とする６路線、京阪京都交通株式会社によるＪＲ向日町駅を発着とする１路線が運行しています。（公共公益施設分布状況及び公共交通網図を参照）

【 乗降客数の推移 】



【 各駅のアクセス手段比率 】

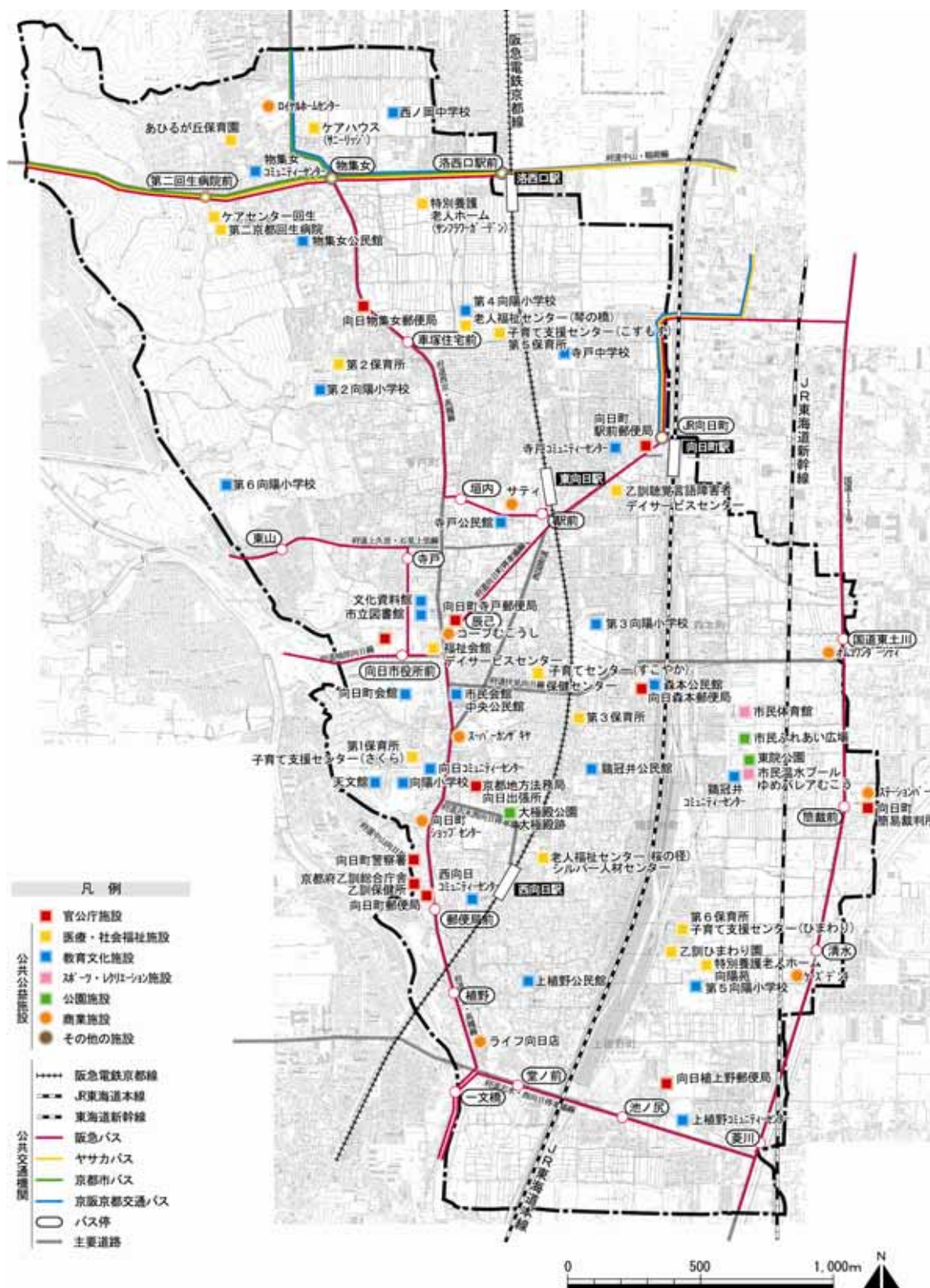


(出典：第四回京阪神パーソントリップ調査より作成)

3. 公共公益施設の状況

公共公益施設の分布状況をみると、おもな官公庁施設及び教育文化施設は物集女街道(府道西京高槻線)沿道に集中して立地しており、商業施設及び金融機関等は物集女街道の沿道及び阪急東向日駅前への集中がみられます。一方、医療・社会福祉施設は市全域に分散して立地している状況であることが分かります。

【公共公益施設分布状況及び公共交通網図】



3章 市民意向の把握

1 アンケート調査結果の概要

(1) アンケート調査の概要

向日市バリアフリー基本構想の策定に向け、平成 18 年 8 月 11 日から平成 18 年 8 月 31 日まで高齢者及び障がいのある人、乳幼児の保護者に対してアンケートを行いました。アンケートは日常よく利用する生活関連施設や鉄道駅及びその周辺道路、バス利用などについての利用上の問題点などを中心に質問し、合計 1,237 通の配布を行ったところ以下の回収結果を得ました。

【アンケート調査の概要】

対象者	対象者数	配布数	配布率	回収数	回収率
高 齢 者	9,307 人	974 票	10.5%	604 票	62.0%
身体に障がいの ある 人	2,370 人	201 票	8.5%	122 票	60.7%
知的な障がいの ある 人	347 人	16 票	4.6%	10 票	62.5%
乳幼児保護者		46 票		25 票	54.3%
合 計	12,024 人	1,237 票		761 票	61.5%

対象者	備 考
高 齢 者	○市内に居住する高齢者（65 歳以上）から 974 名を無作為に抽出 ○郵送による配布・回収 （配布日：H18.8.11 回収期日：H18.8.25）
身体に障がいの ある 人	○向日市身体障害者協会、向日市ろうあ協会、向日市難聴者協会、京都府視覚障害者協会向日支部の登録者全員 ○郵送による配布・回収 （配布日：H18.8.11 回収期日：H18.8.25）
知的な障がいの ある 人	○乙訓手をつなぐ親の会の登録者全員 ○郵送による配布・回収 （配布日：H18.8.11 回収期日：H18.8.25）
乳幼児保護者	○保健センターにて直接配布（H18.8.21～22 の 2 日間） ○郵送による回収（回収期日：H18.8.31）

(2) アンケート結果の概要

高齢者

(回答者：604人)

回答者に関するこ と	1 割が通勤している反面、3 割近くが歩行補助用具を使用し、約 2 割は外出時の介護支援を受けています。また、その理由としては、「ひとりで鉄道等を利用し難い」がもっとも多くなっています。運転免許の保有率は 36.0%です。									
よく利用する施設										
→		官公庁施設		健康福祉施設		その他				
	単 数 回 答	1 位	市役所	60.3%	1 位	老人福祉センター	41.3%	1 位	商業施設	27.2%
		2 位	図書館	17.5%	2 位	福祉会館	17.8%	2 位	近所の店	26.9%
		回答者 406 人			回答者 213 人			回答者 375 人		
	複 数 回 答	1 位	市役所、市民会館 図書館、地区公民館		1 位	老人福祉センター、ゆめパレアむこう		1 位	郵便局、商業施設、 近所の店、銀行等	
	回答者	47 人		回答者	14 人		回答者	183 人		
		市役所回答 87.2%(41 人)								
単数回答で各 1 位の施設についての移動手段										
→	単 数	1 位	自転車	25.7%	1 位	徒歩	40.7%	1 位	自転車	35.1%
		2 位	車(自分)	24.9%	2 位	自転車	35.8%	2 位	徒歩	32.0%
よく利用する施設への移動手段		- 市役所へは自転車と車が多くなっていますが、徒歩が次いで多く 24.3%となっています。市民会館、図書館等は自転車、徒歩が多くなっています。 - 老人福祉センターは徒歩と自転車が多く、福祉会館は車と自転車が多くなっています。市民温水プール等は車と自転車が多くなっています。 - 買物、銀行では徒歩と自転車、市内の病院へは車に乗せてもらおうと徒歩・自転車に分かれています。								
市民体育館、ゆめパレアへの移動手段		利用していると回答したのは 70 人で、移動手段は自転車 28 人、車が 19 人、徒歩 14 人となっています。その居住地をみると寺戸、森本、鶏冠井が 7 割強と多く、比較的近隣からの利用が多く、また駐車場が整備されていることから車利用が多いと考えられます。								
よく利用する施設の問題箇所		- 市役所はエレベーターが設置されていないなどの垂直移動に関する回答が多くなっています。 - 老人福祉センターは駐車場と建物が離れているという点があげられています。								
よく利用する鉄道駅と移動手段		- 阪急東向日駅 41.9%、阪急西向日駅 27.5%、JR 向日町駅 14.0%という利用状況で、そのうち阪急東向日駅はバスターミナルもあり、徒歩が 56.0%と 3 駅ではもっとも低くなっています。 - また、複数回答で答えた人では JR 向日町駅をもっとも利用する駅と回答しており、JR 向日町駅は阪急東向日駅等との併用されていることがうかがえます。								

よく利用する鉄道駅の課題	• いずれの駅についても階段等の昇降の不自由さと駅周辺の駐車場が未整備であるとの意見が多く見られます。
よく利用する鉄道駅周辺の課題	• JR 向日町駅は歩道幅員の狭さと段差と凸凹を、両駅は歩道がないと歩道幅員の狭さに関する回答が多くなっています。
バス利用に関すること	• 鉄道駅へのアクセスや買物通院のためにバスを利用している人が多くなっています。 • 停留所の上屋(うわや)とベンチの未設置との回答が多くなっています。

身体に障がいのある人

(回答者 122 人)

回答者に関すること	65 才以上が 7 割弱で男女ほぼ半数の方が回答しています。肢体不自由が 66.9%、視覚障害が 13.0%、聴覚障害が 24.3%、内部障害が 10.4%となっており、外出時に介護支援が必要な人は 45.8%で、歩行が困難だからと鉄道等に乗車できないからという理由が多くなっています。なお、運転免許を有している人は 25.0%となっています。
-----------	--

よく利用する施設

N = 122 人

	官公庁施設	健康福祉施設	その他
単数回答	1 位 市役所 55.6%	1 位 福祉会館 61.6%	1 位 近所の店 25.8%
	2 位 図書館 14.8%	2 位 老人福祉センター 17.8%	2 位 市内病院 21.2%
	回答者 81 人	回答者 73 人	回答者 66 人
複数回答	1 位 市役所、市民会館 図書館、地区公民館 回答者 8 人 市役所回答 87.5% (7 人)	1 位 福祉会館、温水プール、市民体育館 回答者 7 人	1 位 郵便局、商業施設、 近所の店、銀行等、 市内病院 回答者 35 人

単数回答で各 1 位の施設についての移動手段

単数	1 位 徒歩 28.9%	1 位 徒歩 40.0%	1 位 徒歩 38.5%
	2 位 自転車 23.7%	2 位 車(自分) 15.0%	2 位 自転車 23.1%

よく利用する施設への移動手段	• 市役所へは自転車と車が多く、市民会館は車と徒歩が、図書館は自転車、徒歩が多くなっています。 • 福祉会館へは徒歩と車が多くなっています。 • なお、老人福祉センターへは徒歩が多くなっており、市民体育館は自転車を利用している人が多くなっています。また、鉄道駅、市内の病院、買物も徒歩での利用が多くなっています。
市民体育館、ゆめパレアへの移動手段	• 利用者 18 人中、車が 6 人、自転車 4 人、徒歩 4 人となっています。

よく利用する施設の問題箇所	- 市役所はエレベーターが設置されていないなどの垂直移動に関する問題についての回答が多くなっています。 - 福祉会館においては案内が分かりにくいなどの問題があるとの回答もみられます。民間施設に対しては昇降と駐車場と建物が離れているという点について回答がみられます。
よく利用する鉄道駅と移動手段	- 阪急東向日駅 45.1%、阪急西向日駅 18.7%、JR 向日町駅 13.2%という利用状況で阪急東向日駅はバスターミナルがあるにもかかわらずタクシー利用が多くなっています。 - 複数回答した 17 名全員が JR 向日町駅を利用すると答えており、阪急東向日駅等との併用がみられます。
よく利用する鉄道駅の課題	いずれも駅についても階段等の昇降の不自由さと駅周辺の駐車場の未整備をあげる人が多くなっています。切符の購入の困難さを訴える人が 1 割強みられます。
よく利用する鉄道駅周辺の課題	JR 向日町駅は段差と凸凹を、踏切の不安とベンチなどの休憩するところがない点を、阪急東向日駅は歩道ですれ違いができない、街灯がなく暗い、阪急西向日駅は歩道上の電柱をあげる人が多くなっています。
バス利用に関すること	鉄道駅へのアクセス、買物通院のためバスを利用しています。停留所の上屋なしとベンチ未設置という回答が多く見られます。

知的な障がいのある人

(回答者 10 人)

回答者に関するこ	全回答者が 18 才以上であり、このうち身体障害者手帳の所持者は 4 人となっています。外出時の介護支援は 8 割が必要としています。いずれも通所施設に通っているが送迎バス利用が 6 人、車送迎が 2 人で、自転車、徒歩で通う人が 6 人となっています。		
よく利用する施設			
	官公庁施設	健康福祉施設	その他
単 数 回 答	1 位 市民会館 33.3% 図書館 33.3%	1 位 温水プール 60.0% 2 位福祉会館 40.0%	1 位 鉄道駅 42.9% 2 位 商業施設 28.6%
	回答者 6 人	回答者 5 人	回答者 7 人
複 数 回 答	1 位 市役所、地区公民館 回答者 1 人	回答無し	1 位鉄道駅、商業施設、 近所の店、銀行等 回答者 3 人
官公庁施設、健康福祉施設、その他施設のいずれも車移動が多く、自転車と徒歩があがっています。			
よく利用する鉄 道駅と移動手段	● 阪急東向日駅 4 人、阪急西向日駅 6 人となっています。 ● 駅へは徒歩、自転車という人が多くなっています。		

よく利用する鉄道駅の課題	駅の近くに駐車場がないこと、券売機で切符が買えないとの回答がみられます。
よく利用する鉄道駅周辺の課題	「道路の段差や凸凹がある」、「歩道ですれ違いできない」、「街灯が少なく暗い」などの回答がみられます。
バス利用に関すること	- 鉄道駅へのアクセスのための利用人数が3人みられます。 - 停留所の上屋なしとベンチ未設置、行き先が分かりにくい、時刻表が見にくいという回答が多くみられます。

妊産婦

(回答者 25 人)

回答者に関する こ	0歳児の母親 40.0%、1～2歳児の母親 28.0%、小学校入学前の母親 24.0%、初めての子どもを妊娠中 24.0%で、運転免許を持つ人は8割となっています。					
外出時の移動手段						
外出時の移動手段は、妊娠中の方は電車利用が多いが、子ども連れになると車利用とほぼ同数となっています。						
		妊 娠 時			子 連 れ 時	
複 数	1 位	電 車	24/25 数	1 位	電 車	16/25 数
	2 位	車(他人)	17/25 数	2 位	車(他人)	14/25 数
帯 同 者 の 有 無		● 妊娠時は多くの方が一人でも外出をしますが、子連れになると外出時は帯同者を求めていることが分かります。				
ベビーカー利用		● 常時利用は 25.0%で「利用することが多い」を含めると 70.0%となっています。				
よく利用する 鉄 道 駅		● 阪急東向日駅 78.6%、JR 向日町駅 14.3%です。複数回答した人では、阪急東向日駅と JR 向日町駅が同数となっています。				
電車の利用頻度 に 関 す る こ と		● 妊娠時では電車の利用頻度は変わらないが、子連れになって減少したという人が 73.7%となっています。 ● 妊娠時に電車の利用頻度が減少した人は「自宅から駅までの移動が困難だから」が理由となっていますが、子連れ時に減少した人における回答は「駅の階段の昇降が困難だから」が 85.7%、おむつ等の荷物が重いために 42.9%となっています。				
バ ス 利 用 に 関 す る こ と		● 「妊娠時バスを利用しなかった」が 64.0%、「子連れ時も変わらずバスを利用していない」が多くなっています。利用した人も子連れになると減少している。利用が減った理由として「バスでは座れないことがある」、「バスの乗降が困難だから」との回答がみられます。				
外出時の問題点		● 「歩道の一部に乗り上げて駐停車している車両」、「自転車の歩道の通行」に対する回答がおおく、ついで「道路の凸凹」、「歩道上の電柱標識」、「ベンチなどの休憩施設がないこと」に回答されています。				

2 先進地視察研修のまとめ

(1) 先進地視察研修の概要

長岡京市は平成 13 年度に長岡京市交通バリアフリー移動円滑化基本構想を策定し、早くから公共空間のバリアフリー化に取り組んでいます。

J R 長岡京駅舎ではバリアフリー整備が完了しており、東西自由通路や駅前広場においてもバリアフリー整備が図られています。車いすの転回が不要なウォークスルー型エレベーターの利便性や多目的トイレの使いやすさなどを体験し、駅前広場では音声案内付き点字案内板や連続した上屋が設置され、ベンチも設置されるなどさまざまなバリアフリー化が行われた施設を体験することで、バリアフリー化が遅れている本市と比較し、どのような点が優れているのかを学ぶために実施しました。

【調査概要】

調 査 日 時	平成 18 年 8 月 31 日(木) 13:00～14:00 JR 長岡京駅、自由通路、駅前広場の視察 15:00～16:30 長岡京市職員によるバリアフリー基本構想の説明及び、 JR 西日本による駅舎のバリアフリー状況の説明
視 察 場 所	J R 長岡京駅舎、自由通路、J R 長岡京駅前広場、バンピオ 1 番館（長岡京市生涯学習センター）
視 察 内 容	○駅舎のバリアフリー化状況 （エレベーター、多機能トイレ、点字案内板、視覚障害者誘導用ブロック等） ○自由通路 （エレベーター、エスカレーター、視覚障害者誘導用ブロック） ○駅前広場 （点字案内板、音声案内、バス停上屋・ベンチ、車いす対応公衆電話 等）
参 加 者	計 16 名 バリアフリー基本構想検討協議会委員 10 人 向日市ろうあ協会 4 人 市民公募 1 人 佛教大学 社会福祉学部 社会福祉学科 学生 1 人

(2) 研修アンケートのまとめ

J R 長岡京駅舎に関する意見

施設	意 見・感 想
エレベーター等	エレベーター内の幅の狭さをカバーする通り抜け型には納得させられる。
	エレベーター・エスカレーター・トイレなどバリアフリー化の原点が感じられた。
	音声案内やボタンを押した時に音になる構造になっているエレベーターがよい。
	ウォークスルー型のエレベーターをはじめて知ったが、車いす利用者が後にさがることなく、進行方向を向いたままで乗降できるのはよい。
	エレベーターやトイレなどの施設の構造や配置が駅ごとに異なると、初めて利用する際には困る。
多機能トイレ等	多機能トイレが設置されていることは良かったが、入口ドアに大きく表示する必要がある。点字案内もそれぞれの入口にあるともっと分かりやすいと感じた。
	トイレには、トイレ全体の点字案内図だけでなく、それぞれのトイレの入口に「女子」などの点字表示があった方が間違っ入る恐れがない。
	入口の表示が分かりにくい。男女別トイレの入口が狭く一瞬迷ってしまう。
	目的地にたどり着けたか確認できるようトイレのレバーに点字があればよい。
	多機能トイレの入口左側の点字板が車いすの方からすると少し高いように感じたので、もう少し低い位置に付いていけばよいと感じた。
	車いすトイレドアの左側壁に車いすマークが貼ってあったが、ドアには何も貼ってなかったで、このトイレを利用してよいか利用者は迷うのではないか。ドアに車いすマークを貼る方がよい。
その他	通路はすべて視覚障害者誘導用ブロックが設置されていた。
	非常に効率的に立体のよさを活用し、点字ブロックを設置し、とくに高齢者、障がいのある人、乳幼児、荷物を持った人たちに対しても配慮が講じられている。
	1 番ホームは転落防止柵があるが、柵の切れ目はロープのみで非常に危険である。



エレベーターの点字案内板



多機能トイレの状況



トイレ周辺のサインの状況

自由通路・駅前広場に関する意見

施設	意 見・感 想
自由通路	自由通路は広々としていてうらやましい限りである。東西の往来ができてとてもよい。
	橋上改札として、東西通路を設けると、東西住民が遠回りすることなく利用できる。
	自由通路は、視覚に障がいのある人等の利便性を考えると賛成である。
	自由通路において遅延情報や災害などの連絡指示を伝えるには、電光掲示板による情報伝達が必要である。
垂直移動施設（エレベーター等）	3階（西口改札階）から2階（歩道橋階）へ西口エレベーターを利用して行けるということは説明を聞いてはじめて知った。利用者にとってどこが2階なのかが分かりにくい。
	高齢者や足の不自由な人にとっては足元が見えないため下りがとくに怖いそうであるが、自由通路西口にあるエスカレーターは下りがないのが残念である。
	1階に降りるために必要である。
	エレベーター・エスカレーターで誰もが楽にひとりで行動できる。
	自由通路と歩道橋を連結する部分には階段があり、車いす利用者が自由通路から歩道橋へ移動できる方法としてエレベーターを利用させていることに感心した。しかし、その方法を知らせるための案内表示がない。
駅前広場	ゆったりと大きな点字案内板と音声案内、車いす使用者も利用可能な公衆電話ボックスも良かった。
	駅前広場の案内看板に点字案内板が設置されるとともに音声案内がされている。視覚に障がいのある人は音声案内があることで安心できると思う。
	公衆電話が車いす利用者に配慮した構造になっていることに感心した。



視覚障害者誘導用ブロック



音声付き点字案内板の体験



車いす対応の公衆電話

バンピオに関する意見

施設	意 見・感 想
バンピオ	建物は新しく建築されたものであり、バリアフリーの面からもよく出来た建物である。
	トイレなどの点字表示が扉の取っ手の近くにあった方が分かりやすくてよい。
	部屋の入口に部屋名などを示した点字案内板が設置されていたが、立て案内板が障害となる可能性があるので、案内板を置く位置に注意が必要である。
	バンピオの多機能トイレにはベビーベッドでなく成人用ベッドが設置されている。
	1階は広くていろんなコーナーがあり、とくに休憩するソファがあったのが良かった

3 タウンウォッチング調査結果

(1) タウンウォッチングの概要

タウンウォッチングでは、高齢者、障がいのある人に直接現地の状況を点検してもらうことで、それぞれの立場からバリア（障害）となる箇所を見つけだすことと、点検後のワークショップでそれらを取りまとめ、それぞれの問題意識を共有することによりバリアフリー意識の向上も図りました。

調査概要

調 査 日 時	平成 18 年 9 月 5 日(火)		
	13 : 00 ~ 15 : 00 タウンウォッチング		
	15 : 00 ~ 16 : 30 ワークショップによる問題点まとめ		
調 査 場 所	JR 向日町駅、阪急東向日駅・西向日駅、福社会館及びそれらを結ぶ道路		
出 発 場 所	寺戸公民館		
参 加 者	79 名		
市 民	肢体に障がいのある人：4 名 知的な障がいのある人の保護者：2 名 視覚に障がいのある人：2 名 公募市民 ：6 名 聴覚に障がいのある人：7 名		
協議会メンバー等	検討協議会委員 ：47 名 事務局 ：5 名 補助者(ガイドヘルプ等)：7 名		

タイムスケジュール

時 間	内 容
13 : 00	寺戸公民館に集合
13 : 05	市長挨拶 事前説明（タウンウォッチングについて）
13 : 10	市内各駅と福社会館、市民会館及びこれらをつなぐおもな道路について問題箇所の点検
15 : 00	市民会館にて点検してきた内容について、意見のまとめ及び意見交換
16 : 15	各班でまとめられた意見の発表と問題点の共有
16 : 30	閉会

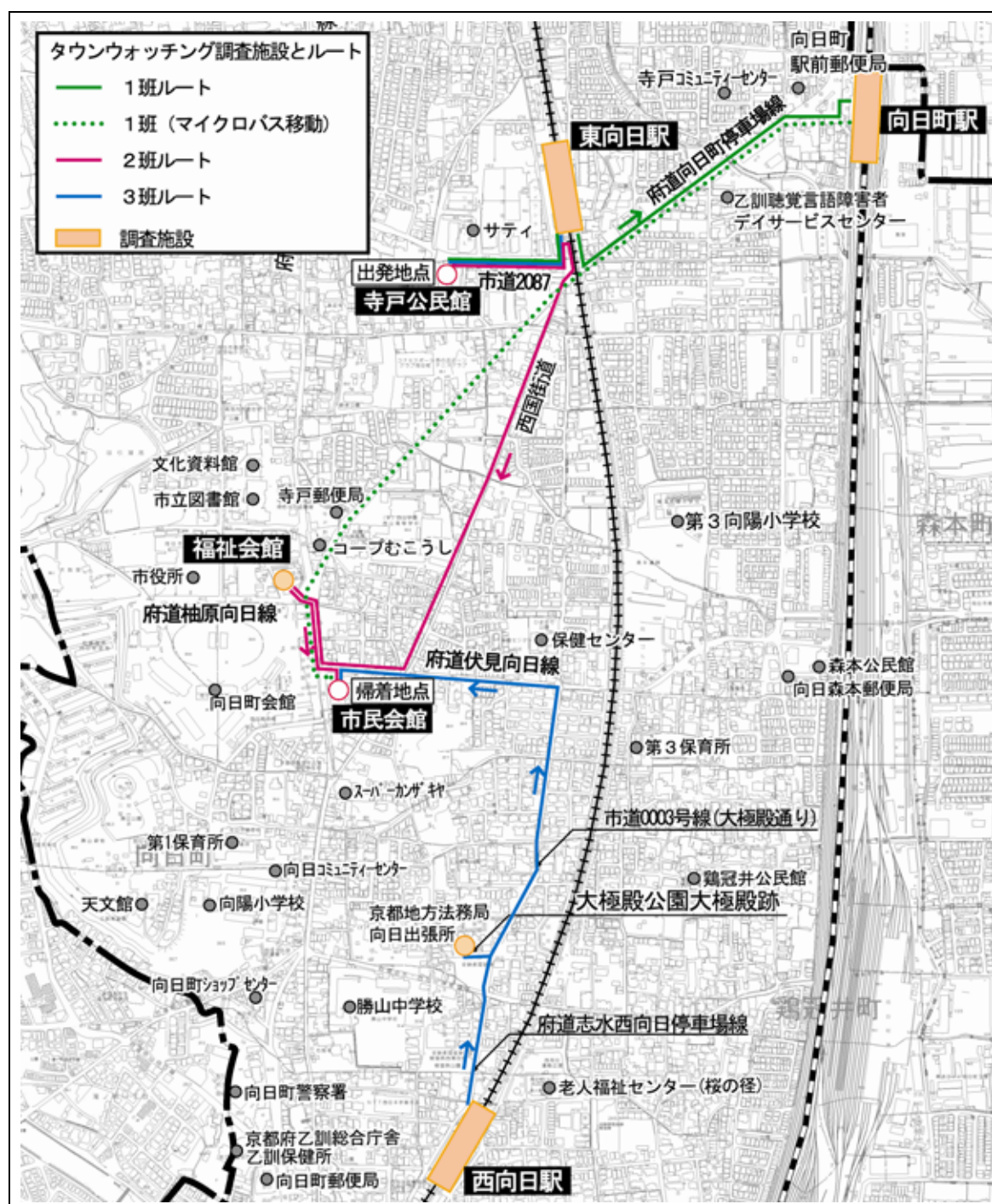


【意見交換会の状況】



【意見の発表と問題点の共有】

調査ルート図



(2) タウンウォッチングの結果

○ JR 向日町駅

	意 見	状 況
出 札 窓 口 券 売 機	・券売機の金額表示ボタンの２段目までしか手が届かない。 ・視覚障害者誘導用ブロックが点字のない券売機へと誘導している。	 券売機
垂 直 移 動	・階段のみでは車いす利用者はホームへ行くことができない。 ・ホームへ至る階段で、階段中央付近に手すりが設置されていない。 ・京都方面ホーム、大阪方面ホーム、改札から地下道の各階段で段差が統一されていない。	 ホームへの階段
ホ ー ム	・ホーム上で舗装が破損しているところは平坦にして欲しい。	 ホームへの階段の段差
ト イ レ	・多機能トイレが設置されていない。 ・男子トイレにはスロープが設置されているが、女子トイレ入口にはスロープがなく段差がある。 ・女子トイレには洋式便座が設置されていない。 ・男女ともにバリアフリー化がなされていない。	 トイレ
情 報 案 内	・電光掲示板に英語が表示されており、日本語の表示がないので分からない。	
待 合 室	・待合室がせまい。	
そ の 他	・施設全体が古く早急に東西連結の橋上駅を作るべきである。 ・抜本的に駅を見直すことを検討して欲しい。	

○ 阪急東向日駅

	意 見	状 況
出 札 窓 口 券 売 機	・回数券や連絡切符はタッチパネルで表示してあるのに視覚に障がいのある人は購入できない。 ・自動券売機で間違えた場合は、駅員が手話で案内して欲しい。	 京都方面スロープ
垂 直 移 動	・いずれのスロープの傾斜も急こう配であり、車いすにとって困難である。 ・大阪方面ホームのスロープの途中に雨どいがあり、手すりが途切れている。 ・昇降機がないのでエレベーターを設置して欲しい。	

ホー ム	- ホームの破損を平坦に改修して欲しい。 - ホーム中ほどにある架線柱のコンクリートの土台が大きいためつまずく原因となる。目立つように黄色い塗装をするなどして注意を促してはどうか。	
ト イ レ	- 阪急東向日駅と阪急大宮駅ではトイレの入り口の構造が異なっている。各駅とも統一した構造にした方がよい。 - トイレに多機能トイレを設置して欲しい。 - 一般用女子トイレに洋式便器を増設して欲しい。 - オムツ替えシートが設置されていない。	
情 報 案 内	- 電光掲示板は「電車が通過します」「電車が到着します」のみのため、ホームの電光掲示板に発車時間を表示して欲しい。 - 時刻表の文字が小さくて見えにくい。 - トイレの点字は案内板だけでは不十分である。 - トイレの出入口付近に男子用、女子用トイレを区別できる案内が欲しい。	
待 合 室	- 梅田方面ホームの休憩室の扉が狭く、奥行きも浅くなっている。 - 待合室のドアが車いすにとっては狭くなっている。	
そ の 他	- 手すりがほこりだらけになっている。 - 呼び出しボタンを押しても反応がない。	

身体障害者用トイレ

時刻表

待合室

○ 阪急東向日駅バスターミナル

	意 見	状 況
段 差	駅入口へ渡る歩道と横断歩道との間に2～3cmの段差がある。	
視 覚 障 害 者 誘 導 用 ブ ロ ッ ク	道路の点字ブロックが乳母車、車いす、押し車の人には障害となる。	
バ ス 停	- 駅前のバス停で停車するバスが斜めを向く。 - バスの乗降の際、歩道がセミフラット構造で高さが低くなっているためバスがノンステップとなっていて乗りにくい。	
休 憩 施 設	- 屋根、雨樋の高さが低い位置にあり危険である。 - バス停のベンチの色が道路の色と同系色で分かりにくい。 - ベンチは必要であるが設置場所を変更する必要がある。	

バスの停車状況

ベンチの状況

○ 阪急西向日駅

	意 見	状 況
出 入 口	西口入口の道路から駅舎へのスロープが必要である。	 西口出入口の段差
出 札 窓 口 券 売 機	- 車いすでは券売機のボタンのところまで手が届きにくいので、蹴込みを設置して欲しい。 - 券売機への視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。 - 聴覚に障がいのある人には東口改札の緊急時の呼び出し案内は使用できない。	
垂 直 移 動	- スロープには手すりが片方しか付いていないので分りにくいため、両側に手すりを設置して欲しい。 - 地下道へつながるスロープの途中に平坦な場所が設けられていない。 - 階段に設置されている手すりが一段しか設置されていない。	 地下スロープ
ホ ー ム	- ホーム縁端警告用ブロックと柱の間隔が30cm程度と狭くなっているため、60cm以上離して設置する。 - 梅田方面ホームの梅田寄りのホーム幅が狭い。	 梅田方面ホーム
地 下 通 路	- 地下通路に視覚障害者誘導用ブロックがないため、通路に誘導ブロックを設置する。 - カーブミラーが設置されていない。	
ト イ レ	- 女子トイレ内の通路の途中にゴミ箱があり、車いすで入りにくかったため、ゴミ箱を移動させて欲しい。 - トイレ入口付近の案内サインが高すぎるのもっと低くして欲しい。 - 梅田方面ホームにはトイレが設置されていないので、両ホームの中間あたりの地下通路にトイレがあった方がよい。 - ティッシュ販売機のコイン投入口の位置が高く車いす利用者には利用できないので、投入口をもっと低くして欲しい。 - 小便器の足を置く位置に点状ブロックがない。	 身体障害者用トイレ
情 報 案 内	- 電光掲示板がないと電車が近くに来て分らず危険であるため、文字情報が示される電光掲示板を設置して欲しい。 - 敷設されている視覚障害者誘導用ブロックが様々な種類のものが使用されており、統一されていない。	 待合室の段差
待 合 室	待合室の入口に約7cmの段差があり、車いすは自力で入れないので改善して欲しい。	
そ の 他	- 阪急西向日駅にはFAXが無いので困る。 - 電話の音量が通常のレベルのみなので使用できない。 - 車いすの人にはホームの公衆電話が高くて使いにくいので、電話機の高さを低くして欲しい。	

○ 福祉会館

	意 見	状 況
ス ロ ー プ	・道路から玄関前につながるスロープの幅が狭い。 ・スロープが道路より遠いので改善して欲しい。 ・福祉会館のスロープはもう一つ設置して欲しい。 ・手すりに掛っている植栽の手入れをして欲しい。	 手すりに掛かる植栽
階 段	・階段の手すりが平行に二本あり、少し凹凸がある。 ・屋内階段の手すりは高低二本設置されているが、真下でなく少しずらして設置した方がよい。	 3 階車いす用トイレ
エレベーター	・弱視者にはエレベーターの数字の部分が白だと見にくく、ボタンの位置が分からない。	 2 階車いす用トイレ
ト イ レ	・各階のトイレで入口付近には点字表示があるが、内側に点状ブロックや手すりがない。 ・3 階女子トイレには洋式便器がもうひとつ欲しい。 ・3 階車いす用トイレでは、車いすで入ることはできるが配置が悪いため便座に移れない。2 階車いす用トイレの配置はよい。 ・2 階車いす用トイレは給湯室の奥にあるため場所が分かりにくい。	 玄関付近の状況
そ の 他	・とくに玄関付近の照明が暗いので明るくして欲しい。 ・福祉会館から車道へ出るところに視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない。	
情 報 案 内 設 備	・玄関で音響案内はされているが、音声案内設備はない。 ・ろうあ者にとっては非常ベルによる伝達では不十分なので電光掲示板を設置して欲しい。 ・室内には視覚障害者誘導用ブロックがない	

○ 大極殿公園

	意 見	状 況
休 憩 施 設	・大極殿公園にベンチがない。	

○ 市道 2087 号線（寺戸公民館前道路）

	意 見	状 況
幅 員	・ライフシティ前の道路幅員が狭い。	
こ う 配	・こう配と段差によって通行しづらい。	
段 差	・公民館を出て、農協前の歩車道間に段差があるので、段差を解消し転倒防止をして欲しい。	
視 覚 障 害 者 誘 導 用 ブ ロ ッ ク	・公民館と阪急を結ぶ道路の歩道には連続して視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていない。	
そ の 他	・寺戸公民館の前からを北側に渡るには横断歩道もない上に、車が多くて非常に怖い。	

○ 阪急東向日駅東側道路

	意 見	状 況
歩 車 分 離	・道幅も狭い上にガードレールなどがなく危険である。	
側 溝	・道路の側溝にフタが無く危険である。 ・溝にフタか柵を作って欲しい。	

○ 府道向日町停車場線

	意 見	状 況
幅 員	・歩道が狭い、又はないところもある。 ・街路構築のために早期に用地を買収して全ての区間に歩道を敷設して欲しい ・阪急東向日駅から JR 向日町駅間の小畑川周辺の歩道では幅員が異なるため、歩行しにくい。	 未設置区間  歩道こう配の状況  駐輪状況
こ う 配	・既設の歩道において切り下げ部分の舗装面の急なねじれ(横断こう配)が随所にある。 ・駐車場への乗り入れなどで、歩道の切り下げ箇所が多い。とくに縦断こう配に問題がある。	
段 差	・道路に段差が多い。 ・府道の北側、青山金物店付近の歩道の高さが高い。	
視 覚 障 害 者 誘 導 用 ブ ロ ッ ク	・阪急東向日駅から JR 向日町駅の間を視覚に障がいのある人が一人で歩くのは不可能である。	
障害物	・電柱などがあり歩きにくい。 ・看板が道路に突出している。 ・ローソン付近の歩道上の放置自転車は通行に支障をきたす。	

そ の 他	・道路整備が完了するまでは一方通行化して欲しい。 ・街路灯が少ないため夜間は暗くて危険である。 ・横断歩道が少ないため、途中で横断できない。	 踏切道の状況
信 号	・駅前の交差点では通行量が多くなるということが予想されたのに信号が設置されていない。 ・信号を設置して欲しい。	
踏 切	・踏切道の歩行者幅員が狭い。 ・踏切道には歩行者用のスペースがない。	

○市道 2118 号線（西国街道）

意 見		状 況
歩 車 分 離	・西国街道は交通量が多いため歩道を設置して欲しい。	 舗装状況
段 差	・側溝やマンホールに段差があり歩行上の支障となる。 ・西国街道の石畳は整備状態が悪く、段差が大きいため障がいのある人の通行に支障がある。	
視 覚 障 害 者 誘 導 用 ブ ロ ッ ク	・歴史街道としての整備が重要視されているためか、自然石舗装となっており視覚障害者誘導用ブロックは敷設されていない。	 はみ出した照明柱
障 害 物	・道路照明が縁石で囲まれており車や人が衝突しそうである。 ・電柱が側溝よりも歩道側にあるので障害となる。電柱を境界側に移設する。 ・敷地境界から張り出している植栽については剪定を義務づけるか、1.8m程度の塀を設置する。	
側 溝	・溝蓋の間隔が大きいため、溝蓋の隙間を解消する。 ・グレーチングの隙間に車いすの前輪や手押し車の車輪がはまる。 ・溝の穴が大きく危険を感じる。グレーチングにすべきである。 ・コンクリート溝蓋同じ方向に並べるのではなく、対になるよう並べ手がかり穴をふさいで欲しい。	 粗目のグレーチング
そ の 他	・タウンウォッチング中に計測したところ、10 分間に 10 台の自動車が行き来した。 ・西国街道という有名な街道であるにもかかわらず、交通量が多い。	

	マナー	・ろうあ者は後ろから来た車に気づかないため、クラクションを何度もならされたうえ、にらみつけられることもある。 ・一方通行であるにもかかわらず、駐車場に入れるために逆走する車がある。	 車両の通行状況
	その他	・街路灯が少ないため夜は危険である。 ・自動販売機のコイン投入口が高い位置にあるため、車いす利用者はジュースを購入できない。 ・こども 110 番が少ない。 ・ろうあ者は後ろから自動車が来たことが分からないのでできるだけ多くミラーを設置して欲しい。	

○ 府道伏見向日線

	意見	状況
歩車分離	・府道の北側に歩道と車道を分離する構造物があるが、南側はないため、ガードパイプなどを設置して欲しい。	 狭い歩道幅員
幅員	・西国街道と府道伏見向日線との交差点付近で、歩道では幅員が狭く車いすが通れない。 ・車道の幅を優先的に確保しているためか歩道の幅は狭かったり広がったりと一定でない。 ・伏見向日線と市道 0003 号線との交差点の歩道部分でたまり空間がない。 ・歩道が狭いので歩道を拡幅して欲しい。	 車いすの通行状況
視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックが敷設されていないため、敷設してはどうか。	 交差点部たまり空間
障害物	・歩道の真ん中にカーブミラーが設置されており、危険である。 ・電柱は歩車道の境界付近に設置する。	 粗目のグレーチング
側溝	・交差点の歩行者が横断する場所のグレーチングが広めのところがある。 ・細めのグレーチングにかえて欲しい。	

○ 市道 0003 号線（大極殿通り）

	意 見	状 況
幅 員	・歩道に電柱があって道幅が狭くなっている。	 電柱によって 狭くなった歩道
段 差	・歩道が平らではなく、とくに歩道と歩道のつなぎ目のところがガタガタで歩きにくい。	
視 覚 障 害 者 誘 導 用 ブ ロ ッ ク	・大極殿通りと向日神社から降りる道との交差点の点字ブロックの設置方法を再確認して欲しい。	
障 害 物	・歩道部分に植木が出ており歩行者にとって危険である。	

○ 府道志水西向日停車場線

	意 見	状 況
幅 員	・電柱が歩道内にあり、狭い歩道をより狭くしている。	 狭い歩道幅員  急なすりつけこう配  違法駐車の状態
こ う 配	・乗入れ部や交差点部で歩道が波打っているなので、歩道の高さをそろえて欲しい。 ・車両乗入れ部で横断こう配が大きく歩きにくい。	
障 害 物	・工事中でも、歩道に乗り上げる場合には歩く幅をあげて駐車して欲しい。できなければ、注意の札を明示して迂回用の歩道を設置して欲しい。	
信 号	・信号交差点が音響式信号機となっていないので、歩行者信号を音響式信号機にしてはどうか。	

○ 府道西京高槻線

	意 見	状 況
幅 員	・交差点北西南の歩道の隅切部で拡幅が必要。	
こ う 配	・消防署付近の両側歩道とも平坦性が確保できていない。	
段 差	・競輪場前交差点で、市民会館前の歩道及び、消防署前の歩道の段差が大きい。	
視 覚 障 害 者 誘 導 用 ブ ロ ッ ク	・杉山建材店から福社会館までの歩道に点字ブロックがあればよい。	
側 溝	・消防署前の歩道で消防署と歩道の間に隙間がある。排水溝であるのなら隙間にカバーをして欲しい。	
障 害 物	・競輪場前交差点で、信号機の電源箱の位置が悪い。 ・使用していない掲示板などは撤去する必要がある。	

○ 府道柚原向日線

	意 見	状 況
舗 装	・福社会館前の舗装材は雨天時に滑りやすいのですべりにくい舗装にして欲しい。	

4 ヒアリング調査のまとめ

(1) ヒアリング調査の概要

高齢者及び障がいのある人等の公共交通機関の利用、道路の通行、生活関連施設、及びソフト面での問題点について把握するために、各関係団体にヒアリングを行いました。

調 査 日 時	平成 18 年 9 月 13 日 (水) 13 : 30 ~ 16 : 30
	平成 18 年 9 月 14 日 (木) 13 : 30 ~ 14 : 30
調 査 場 所	福祉会館
参 加 者	向日市老人クラブ連合会 (7 名) 京都府視覚障害者協会向日支部 (4 名) 向日市身体障害者協会 (5 名) 乙訓手をつなぐ親の会 (4 名) 向日市難聴者協会 (4 名) 向日市ろうあ協会 (7 名)

(2) 意見のまとめ

鉄道に関する意見

垂 直 移 動	● JR 向日町駅ではホームと地下通路をつなぐ階段の段差が異なっている。 ● JR 向日町駅はエレベーターもスロープもなく利用しづらい。 ● 車いす利用者が JR 向日町駅を利用する時は、改札口から電車に乗るまで約 30 分を見込んで行動しなければならない。 ● エレベーターを利用するとき他の利用者がいると階段を利用してしまう。 ● 階段では、足の不自由な者にとっては上りよりも下りが大変なので下りエスカレーターが欲しい。
情 報 案 内	● 駅の料金表示の文字は大きくして欲しい。 ● アナウンスでは普通、急行、特急のいずれが来るのかを早い段階で知らせたい。 ● 電光掲示板では通過などの警告のみでなく、遅延情報や緊急時の連絡などを文字などで知らせるのがよい。 ● 切符を 1 人で購入することが困難なため、絵文字などを設置して 1 人でも購入できるようにして欲しい。
ア フ リ ー の バ リ	● 無人改札口の連絡ボタンなどによる呼び出しは聴覚に障がいのある人には利用できない。 ● 出札窓口には耳マークのカードを置き、手話か筆談による対応をして欲しい。
そ の 他	● 陰になる場所や暗い時間帯などは車両連結部を乗降口と勘違いする。 ● 公衆 F A X を設置して欲しい。 ● 障がいのある人のための特別割引用カードを発売して欲しい。

バスに関する意見のまとめ

バス車両	- 低床バスになっていない車両では、乗車するときのステップの高さが高く利用しづらい。 - バスのステップが高いと、足の不自由な者には降車が怖い。 - 市が行事の際に用意するマイクロバスでは車いす利用者が利用できない。
情報案内	- バス総合情報案内システムを導入して欲しい。 - 車外放送を徹底して欲しい。 - 車内の表示板が「つぎ止まります」の表示のみでは次の停留所がどこかという情報が分からない。 - バスの運転手は忙しいので、路線の方面や行き先などを尋ねることができない。
心のバリアフリー	駐停車車両が原因でバスが所定の位置より前後して停車する場合は運転手が声を掛けてくれると非常に助かる。
その他	- バス停に上屋が設置されていないと、日差しの強い日や雨天時に不便である。 - 老人福祉センターへのバスは、利用したい施設付近を通っていないので利用しない。

タクシーに関する意見

情報のバリアフリー	- 障がいのある人に対する割引等に関するタクシー利用についての情報提供が必要である。 - タクシーでは運転手と筆談が必要であるため、聴覚に障がいのある乗客にもスムーズに対応できるよう訓練して欲しい。 - タクシーでは、聴覚に障がいのある人が苦情を言いにくいことを利用し遠回りをする運転手もいるため、社員教育を徹底して欲しい。
-----------	--

道路に関する意見

歩道の設置・幅員	- 府道向日町停車場線では朝夕のラッシュ時は非常に多い交通量となるにもかかわらず、歩道が断続的で非常に危険だ。 - 物集女街道の歩道幅をもっと広く確保してもらわなければ1人で利用させることはできない。 - 阪急西向日駅前の道路では駅舎を出てすぐに車道になっているため危険だ。 - 阪急東向日駅の踏切道内の歩行者スペースが狭くなっている上、自転車の通行も多いので怖い。 - 梅ノ木踏切の歩車道境界線が薄くなっているので明確にして欲しい。 - 歩道内に電柱が設置されている箇所があるが、歩道外に設置するなどして欲しい。 - ガイドヘルプと歩く場合、向日市の歩道幅員は狭いため2人が並んで歩けない。
----------	--

歩道の構造	- 道路を改良する際にはこう配に十分注意し、平坦性を確保する必要がある。 - 歩道の構造が悪ければ、歩道があっても車いすは通行できない。 - 歩道が狭いので車道を自転車で走っていると、歩道の縁石にペダルが当たりそうになり怖い。 - 歩道で 10cm 程度の大きな段差があるところもあるので解消して欲しい。 - 歩車道の区分には、段差を設置、点状ブロックを敷設、路面素材の種類を変える、などを行って欲しい。 - 段差は突然段差があるものよりも滑らかに段差が付いている方がよい。 - 歩道に段差を設ける場合は、2cm よりも 3cm あった方が分かりやすい。
路面状況	- 西国街道では石畳が凸凹しているためベビーカーや車いすを使用したときには振動により負担が掛る。 - 西国街道の路肩付近では水たまりができやすくなっており、車いす利用者には不快である。 - 西国街道の自然石舗装の段差に引っかかる。 - 歩車道間に車道の水が溜まらないように側溝を設置して欲しい。
側溝ふた等	- 溝蓋がないところは非常に危険であるので、溝蓋を設置して欲しい。 - 手がかり穴が一方にのみ付いているタイプの溝蓋は、穴が付いている方同士を向き合わせて設置し、さらにその穴をふさぐとよい。 - 粗目のグレーチングでは杖やヒールが引っかかりたりする。 - 市内ではすべり止めの付いていないグレーチングが多い。
心のバリアフリー	- 歩いていて、突然に背後から自転車が追い越してくるときは危険である。 - 雨天時に車に水しぶきを掛けられることがある。 - 路上駐車は危険であるので取り締まりを強化して欲しい。 - 路上で自分の頭の位置にプランターや生垣などが出ており危険である。
その他	- バス停に乗車位置を示す点状ブロックを敷設して欲しい。 - 狭い道路で交通量の多い道路などは一方通行化をして欲しい。

建物に関する意見

施設・設備等	- 福祉会館に設置されている視覚障害者誘導用ブロックは規格外なので分かりにくい。 - 市民会館や福祉会館では節電をしているためか非常に暗く利用しづらい。 - 図書館の屋外階段は暗いため段数を覚えておかなければ歩けない。 - サティなど通路幅の広いスーパーなどが利用しやすいが、狭い通路幅の施設は利用しにくい。
--------	---

施設・設備等	- 足の不自由な人はほんのわずかな段差でもつまずく。 - 新設の施設の会議室等には磁気ループの設置をして欲しい。また、既設の建物には持ち運び可能な磁気ループを設置して欲しい。 - 公衆 FAX があれば便利である。 - 車の出入りが多い駐車場は危険である。 - 多目的トイレにはベビーベッドだけでなく、大人のおむつ交換などでもできる多目的シートが設置されたものがよい。
情報案内	- 市民会館は事務所が奥にあって施設の案内を聞けない。 - スロープ等の設備の場所を大きな文字や印で示すとよい。 - 待合いが必要な施設では視覚に障がいのある人にも呼出が分かる振動ポケベルを設置して欲しい。 - 情報案内板は誰もが見やすい位置に設置して欲しい。
心のバリアフリー	- スーパーでは空いていれば案内などをしてもらえるが、混んでいると自分で商品を探す必要がある。 - 買物に行ったときには筆談などを行ないにくいいため、意思疎通が難しく不便を感じる人が多い。 - 銀行では複雑な取引等に関する話をすることが多いため、手話通訳者を 1 人でも配置してもらえるとありがたい。 - 病院、警察、消防署などおもな官公庁施設等についても手話が出来る人がいると助かる。 - 現在、市役所や図書館、警察署などの公共施設のほか、病院、銀行、郵便局などで、耳が不自由であることを示す、耳のシンボルマークを設置してもらっているが、今後は診療所などでも設置していただきたい。
その他	- 市役所と福祉会館が坂の上にあり利用しづらい。 - 車がない人は市民プールを利用しづらいため、西京極駅前にある京都アクアリーナを利用する人が多い。 - フロアマットがめくれているところでつまずき、転倒することがある。 - 市民プールでは障がいのある人にも帽子の着用を義務づけているため障がいのある人に優しいとは言えない。

公園に関する意見

公園	- 大極殿のあった場所では階段にもなっていないでそのままにされているので入口付近に段差がある。 - 公園や路上にある休憩施設等は高齢者には重要な施設であるので、利用しやすく整備して欲しい。
----	---

その他の意見

その他	• パソコンを使えるようになる講座や聴覚に障がいのある人が携帯メールを使えるようになるような講座を設けて欲しい。 • 家の前で火事があったが鎮火するまで火事に気づかなかった。外が騒がしくても全然気づかないので、FAXなどに連絡を入れてくれるようにして欲しい。 • 災害時の避難などでは、避難場所へ視覚的な誘導案内を心がけて欲しい。 • 避難場所で支障なく生活が送れるか不安である。 • 避難場所では手話通訳などのコミュニケーションを取れる人を配置して欲しい。 • 車いす利用者は、平常時であれば避難場所へ行くことはできるが、大災害時には道路上がどうなっているかも分からないので家から出ることすらできないかも知れない。 • 施設の整備のみではなく、知的な障がいのある人が困ったときに助けてもらえる人的対応などが重要である。 • イベントや講習会に出かけるときには要約筆記のサービスを付けてもらえるとうありがたい。 • バリアフリー勉強会や講習会の開催をして欲しい。 • 車いすで行ける喫茶店などがあると良い。 • 値札の表示が小さくて見えないと商品を買いたくても買えない。 • 講習等をしている市民会館や体育館などへ行く巡回バスがあると便利だ。 • 物集女地区の奥の方に住んでいると近くにバス停もなく不便なので何とかして欲しい。 • 市役所や市民会館などへは自転車を利用するが、雨天時には交通手段がなくなるので巡回バスを走行していただけるとありがたい。 • 向日市には立派な施設があるが、車で行きたくても駐車場所がなく困ったりする。巡回バスを走らせてくれるとうありがたい。
------------	---

5. 市民意向から得られたバリアフリー化へ向けての課題

各施設のバリアフリー上の課題はハード面だけでなくソフト面も多くあげられており、その充実が重要であることが分かります。

【バリアフリー上のおもな課題】

	施設	課題と方向
ハード面	鉄 道	エレベーター設置、エスカレーター設置(両側困難な場合はとくに下りエスカレーター設置)、電光掲示板、公衆FAX、ホームの階段蹴上げ高不統一、多目的トイレ設置、洋式トイレへの改良、橋上駅化する抜本的な駅舎の見直し
	バ ス	車椅子対応不可のバス車両(低床バスの導入)、車内電光掲示板の充実、バス停の上屋、バス位置情報案内システム導入
	道 路	歩道の確保、縦断・横断こう配の緩和、透水性舗装、細目グレーチング、歩道の電柱移設、舗装面の平坦性確保、防護柵の設置、踏切内歩道の確保、自転車専用道の確保、歩道の凸凹補修、水溜まりの解消、照明施設の設置、街路樹の整備、ベンチ等休憩施設の設置、交差点部の視覚障害者誘導用ブロックの敷設、横断歩道接続部における段差確保、誘導用ブロックの規格の統一、フットライトの設置位置の見直し
	交通安全施設	歩行者用信号時間の延長、信号の新設、横断歩道等道路標示、道路標識の設置
	建築物・公園等	エレベーターの設置(市役所)、スロープの設置、スロープ設置の案内表示、利用しやすい公園づくり、多目的トイレは男女共用
ソフト面	鉄 道	料金表の小さい文字表示、障害者用切符販売
	バ ス	車外放送の実施、バス停車時の声かけ、バス運転手の教育訓練
	タ ク シ ー	タクシーの障害者割引制度の情報徹底、タクシー運転手の教育(筆談等)
	道 路	歩道にはみ出す生け垣、違法駐車及び違法駐輪、一方通行化等の通行規制、自動車・自転車の運転マナー、路上に置かれた障害物
	情 報	公的機関等の待合いが必要な場所における振動ポケベルの配備、緊急電光掲示板、銀行・警察等の手話通訳配置、耳マークカードの設置、聴覚に障がいのある人に対するパソコンや携帯メール講習会の開催、イベント時の要約筆記の提供、バリアフリー講習会等の実施、知的な障がいのある人にも分かりやすい案内誘導マークの導入
	建築物・公園等	公共施設の巡回バス導入、車椅子対応喫茶店、助け合いマンパワーの活用

4 章 移動等円滑化の目標

1. バリアフリー化の基本目標

向日市総合計画及び向日市都市計画マスタープラン、向日市高齢者保健福祉計画（こうふくプラン向日）及び向日市障害者計画をふまえて、バリアフリー基本構想の基本目標を次のように定めます。

あらゆる人が安全、安心に心地よく住み続けることができるまち『むこう』

あらゆる人々がバリアフリー化に取り組むことにより、高齢者、障がいのある人そして子ども連れの親子等をはじめとしたバリアフリーを必要とする人々が、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」のユニバーサルな考え方に基づいた安全、安心、快適さを享受し住み続けられるまちとなるようバリアフリー化に取り組みます。

そしてこれらの取り組みを通じて、協働のユニバーサルのまちづくりへと発展させ、一度に実行することはできないまでもスパイラルアップ（段階的にかつ継続的な発展）が可能な持続するまちづくりとし、あらゆる人々が住み続けることができるまち「むこう」の実現をめざしていきます。

向日市総合計画「7.67 むこう」

『きょうのむこうに明日がある明日のむこうに夢がある』

- 生きがいをもって心豊かに暮らせるまち
- みんなが健康で笑顔にあふれたまち
- にぎわいと活力にあふれたまち
- 快適な環境とやすらぎのあるまち
- 暮らしに安全・安心のあふれるまちづくり

向日市都市計画マスタープラン

『いつまでも安心して住み続けたいまちむこう』

- 交通体系の整備方針
- 道路の整備（歩行者ネットワークの形成）
- 公共交通の整備（交通ターミナル機能の充実）
- その他公共施設の整備方針
- 人にやさしい福祉のまちづくり

向日市高齢者保健福祉計画「こうふくプラン向日」

『高齢者が活動的に暮らせるまちづくり』

- 安全な生活環境の整備

向日市障害者計画

『ノーマライゼーション』と『リハビリテーション』

- 障害者に対する理解の推進
- 障害者の自主性の尊重と社会参加促進への支援
- 障害の重度化・重複化、障害者の高齢化対応
- 人にやさしいまちづくり
- 連携強化によるネットワーク化及び各分野の役割明確化

2. バリアフリー化の基本方針

バリアフリー化の基本目標を達成していくために、5つの基本方針を明らかにします。

(1) 重点的・一体的にバリアフリー化を図る地区をもうける

高齢者、障がいのある人等が日常的に利用する生活関連施設の分布状況などから重点的かつ一体的にバリアフリー化を図っていく地区を選定します。

移動経路上に一つでもバリアがあれば移動ができなくなってしまう人にとって、連続したバリアフリー化が重要であることから、市民にとって利用頻度の高い施設等が立地する地区を設定し重点的・一体的なバリアフリー化を推進することにより、効果的なバリアフリー化を図っていきます。

(2) 7.67 むこう（コンパクトシティ）の「むこうの安全・安心通り」をつくる

もっとも多くの人々が利用する生活関連施設として鉄道駅があります。鉄道駅から各施設を結ぶ生活関連経路を中心として、あらゆる人が一緒に語らいながら、目的の生活関連施設まで安全・安心に歩ける道をつくっていきます。

(3) あらゆる人々が集まりやすく、歩いて移動しやすいまちにしてい

車椅子と歩行者、自転車そして車とあらゆる人が集まり、公園やポケットパークで休んだり、沿道の商店街で買物したりそして語らいもできるなど、移動しやすく生活を楽しむことができるまちにしていきます。

(4) 「心のバリアフリー」を促進する

互いのコミュニケーションを高める「心のバリアフリー」を促進させ、ハード面の施策とソフト面の施策が相互に補完し合うようソフト施策を充実させていきます。

(5) 協働のバリアフリーのまちづくりを推進する

まちのバリアフリー化は、高齢者や障がいのある人等及び市民と行政、そして施設設置管理者等が一体となって推進していく必要があります。一度に解決できることばかりではないため、バリアフリーのまちづくりを通じて市民間のバリアフリー意識の醸成等も図り、さらに持続して整備を図っていくスパイラルアップ（持続的に発展する）する協働のまちづくりを推進する。

5 章 重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路の選定

1. 重点整備地区の選定

(1) 重点整備地区選定の要件

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

【重点整備地区の選定要件】

配置要件

「生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。」(法第2条第21号イ)

- 生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区
 - 地区全体の面積がおおむね400ha(半径約1.12kmの圏域)未満
 - 生活関連施設のうち特定旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね3以上所在すること
 - これらの施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、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
- 等

課題要件

「生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設(道路、駅前広場、通路その他一般交通の用に供する施設をいう。)について移動等円滑化のための事業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。」(法第2条第21号ロ)

- 高齢者、障害者等の徒歩若しくは車いすによる移動又は施設の利用状況
 - 土地利用や諸機能の集積の実体及び将来の方向性
 - 想定される事業の実施範囲等の観点から総合的に判断される地区
- 等

効果要件

「当該地区において移動等円滑化のための事業を重点的かつ一体的に実施することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区であること。」(法第2条第21号ハ)

- 勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な機能の増進(交流と社会参加、消費生活の場、勤労機会の提供)
 - 各事業の整合性を確保して実施されることについて、実施可能性や集中的・効果的な事業実施の可能性
- 等

(2) 重点整備地区選定の考え方

配置要件の検討

本市において生活関連施設として選定できる施設は、西ノ丘丘陵と JR 東海道新幹線以西の市内全域に広く分布しています。一方、生活関連施設として選定できる施設のうち特定旅客施設や官公庁施設といった不特定かつ多数の人が利用する生活関連施設で特別特定建築物に該当する施設は寺戸地区に多く集積しており、駅をはじめ本市における中核となる施設が集積しています。

課題要件の検討

本地区に含まれる施設で本市の中核的な施設である市役所と福祉会館についての利用状況をみると、アンケート結果において、高齢者及び障がいのある人とともにもっともよく利用する官公庁施設は市役所、福祉施設では福祉会館と回答が得られており、それらを利用する際の交通手段として徒歩及び自転車による利用者が多くなっています。また、本地区は特定旅客施設である JR 向日町駅と阪急東向日駅、西向日駅の市内全駅を含む地区であり、都市計画マスタープランで定められている 7 つの拠点のうち 5 つを含み、かつ住居地ゾーンに設定しているものであり、将来的にも整備の必要性が高い地区であると考えられます。

効果要件の検討

本地区の中心的な生活関連施設である JR 向日町駅から阪急東向日駅を結ぶ府道向日町停車場線において沿道環境整備事業が進められており、既に JR 向日町駅前広場の一部では着工され、一定のバリアフリー化が図られています。また、今後は阪急東向日駅までの道路におけるバリアフリー化を進めるとともに、沿道環境との整合を図り、高齢者や障がいのある人等が日常的に外出できる環境作りを目指すことで、沿道商店街の活性化などの効果が期待できるものです。

2.生活関連施設の選定

(1)生活関連施設の選定について

生活関連施設とは相当数の高齢者、障がいのある人等が利用する施設のことであり、駅、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設等が対象となります。これらのうちいずれの施設を生活関連施設とするかについては基本構想を策定する市町村の裁量とされています。ただし、重点整備地区においては生活関連施設の選定対象となる施設のうち特定旅客施設や特別特定建築物に該当するものがおおむね3以上所在する必要があるため、このことを考慮して生活関連施設を選定することとします。

(2)生活関連施設の選定の考え方

特定旅客施設を基本構想の中で移動等円滑化を図っていくには、生活関連施設に位置づける必要があります。そのため、本市では、JR向日町駅、阪急東向日駅、阪急西向日駅の3駅全てが特定旅客施設であることから、これらを生活関連施設とします。

一方、旅客施設以外の生活関連施設としては、選定の対象となる特別特定建築物が非常に多数所在しているため、各施設の利用目的や、アンケート結果による利用状況などを加味したうえで、整備の必要性が高いと考えられるものを生活関連施設として選定します。

また、その他公園についても、高齢者、障がいのある人等が日常的に利用する施設として選定の対象とします。

市役所

市役所は、各種申請の手続きや議会の傍聴など、不特定多数の人が利用する施設であり、高齢者、障がいのある人等の社会生活上不可欠な施設です。アンケート結果からも、市役所は「もっともよく利用する官公庁施設」との結果が得られており、市役所のバリアフリー化を推進していく必要性は大きいと考えられます。

福祉会館

福祉会館は、社会福祉協議会事務局やデイサービスセンター、ホームヘルプセンター、地域包括支援センター、居宅介護支援事業所などの福祉拠点となっており、おもに高齢者、障がいのある人等が利用する施設です。アンケート結果からも、福祉会館は「もっともよく利用する健康福祉施設」との結果が得られており、既におおむねのバリアフリー化は済んでいるものの、法の改正にあわせて施設のバリアフリー化をいっそう推進していく必要性は大きいと考えられます。

【特定旅客施設】

施設名称	乗降数/日
JR 向日町駅	21,934
阪急東向日駅	19,974
阪急西向日駅	12,710

特定旅客施設：乗降数 5,000 人以上/日の駅

【特別特定建築物（公共施設のみ）】

施設名称	面積（㎡）
市役所	5,902
福祉会館	2,326
市民会館(中央公民館)	2,921

特別特定建築物：不特定多数の人が利用する、又はおもに高齢者、障害者等が利用する施設

【都市公園】

施設名称	面積（㎡）
大極殿公園	2,500

市民会館（中央公民館）

市民会館は、多目的ホール及び会議室を備えた施設で各種コンサートや映画・演劇のほか講演会等が催される公共性の高い施設です。市民の文化拠点となっており、不特定多数の人が利用する施設で、高齢者、障がいのある人等にとっても社会生活上不可欠な施設です。そのため、既におおむねのバリアフリー化が整備済みであるものの、法の改正にあわせて施設のバリアフリー化をいっそう推進していく必要性は大きいと考えられます。

その他の特別特定建築物

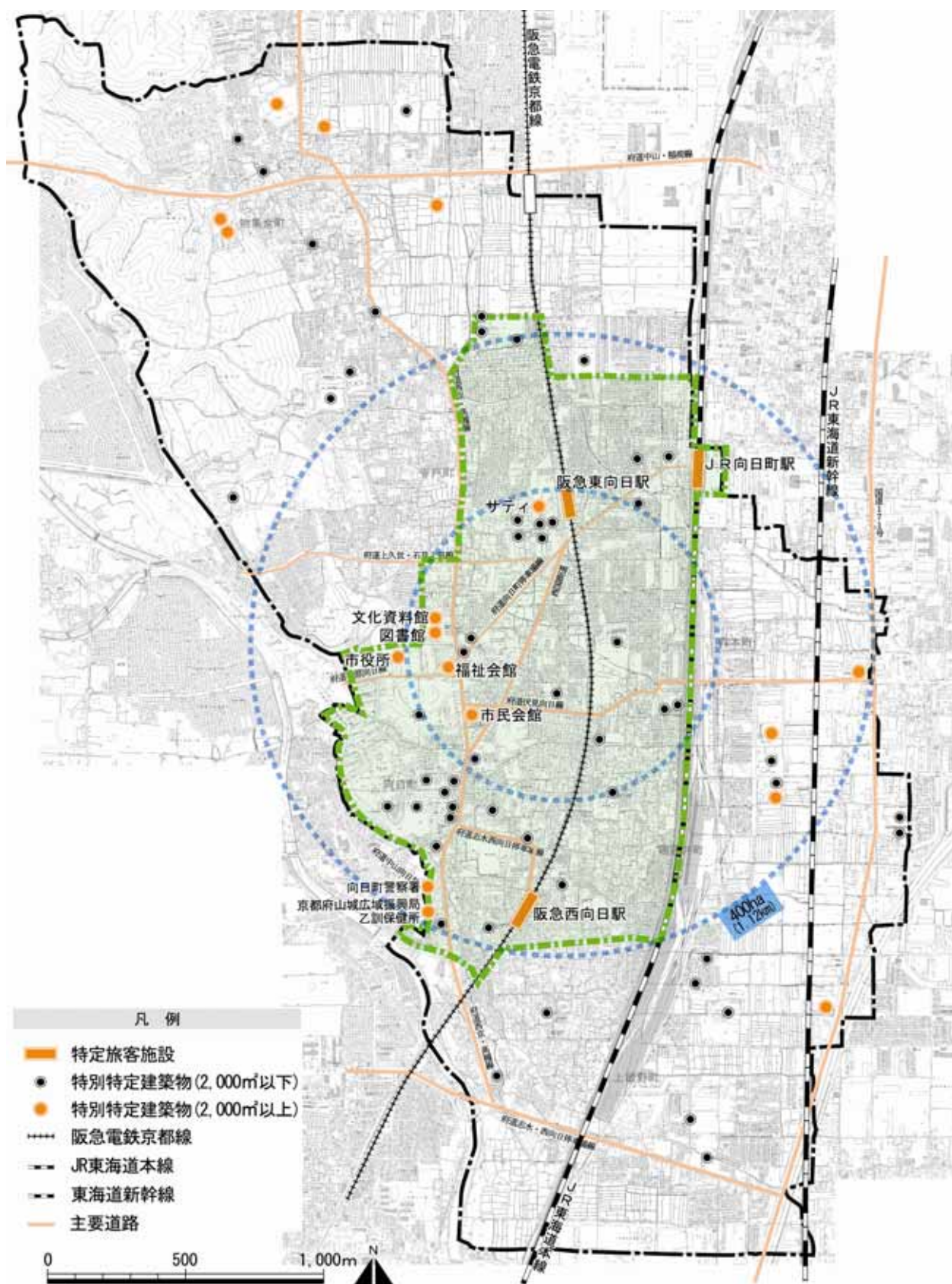
その他の特別特定建築物として、京都府山城広域振興局、乙訓保健所や、特別養護老人ホームや、商業施設などが所在するものの、概ねバリアフリー化が済んでいる施設であるが、事業の実施可能性を考慮すると選定が困難と考えられる施設であるため、本基本構想では生活関連施設として選定しないものとししました。今後、基本構想の見直し時には必要に応じて追加を検討していきます。

大極殿公園

大極殿公園は市を代表する史跡公園であることから、あらゆる人が史跡を体験できるよう整備を図ることや、高齢者、障がいのある人等が日常生活において使用する施設として、また、阪急西向日駅から市民会館を結ぶ経路の休憩ポイントとなるようバリアフリー化を図ることは重要と考えられます。

以上の考え方により、本基本構想においては生活関連施設を、「ＪＲ向日町駅」、「阪急東向日駅」、「阪急西向日駅」、「市役所」、「福祉会館」、「市民会館」、「大極殿公園」とし、これらの施設を結ぶ経路の中から生活関連経路を選定していくものとします。

【特定旅客施設及び主要な特別特定建築物の分布状況】



3.生活関連経路の選定

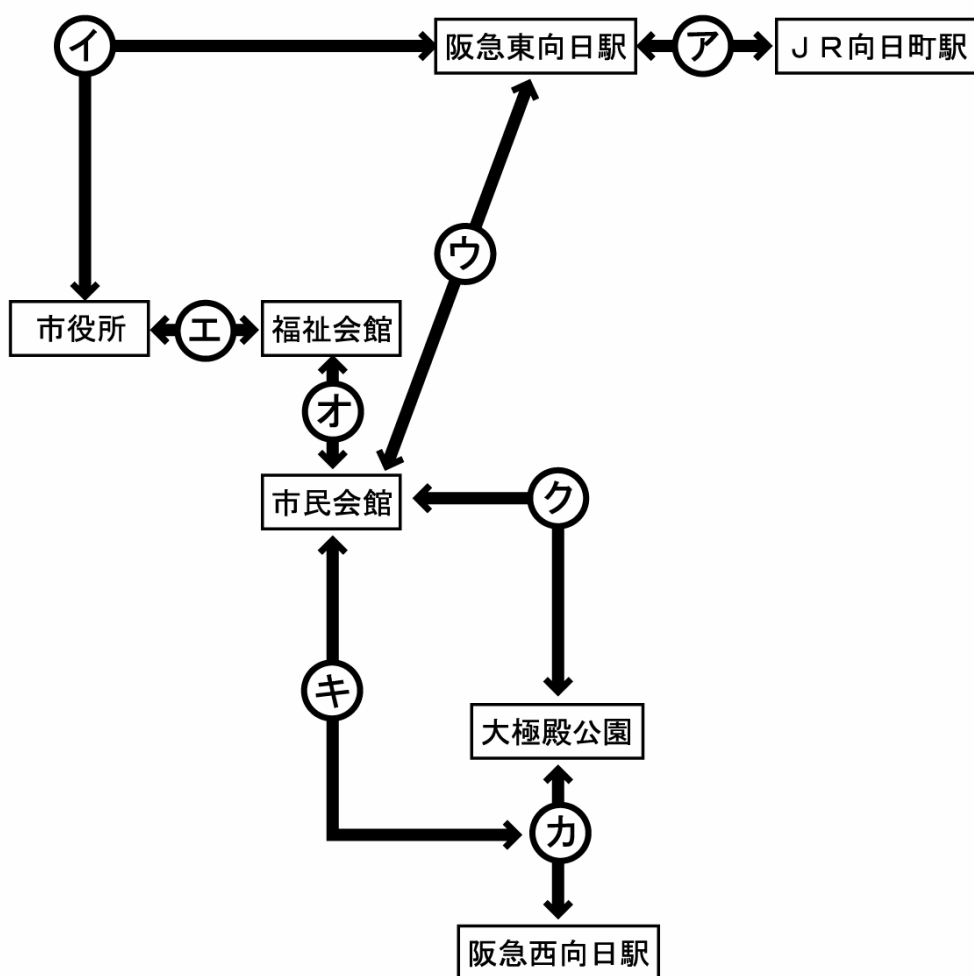
(1)生活関連経路の選定について

生活関連経路は、生活関連施設を相互に結ぶことによりバリアフリーのネットワークを形成していくものです。生活関連経路には一般交通用施設として、道路、駅前広場、通路、その他私道などにあっても一般交通の用に供するものは生活関連経路とすることができます。

(2)生活関連経路の選定の考え方

本市においては、生活関連経路として、生活関連施設を結ぶ道路及び駅前広場、通路等において、そのうち道路については主要な路線を選定します。ただし、本市は地形上の縦断こう配が発生しやすい地理的条件であるため、施設間を結ぶ最短経路でなく、縦断こう配が緩やかとなる路線を優先して生活関連経路として位置づけることも考慮します。

【生活関連施設と生活関連経路のネットワーク】

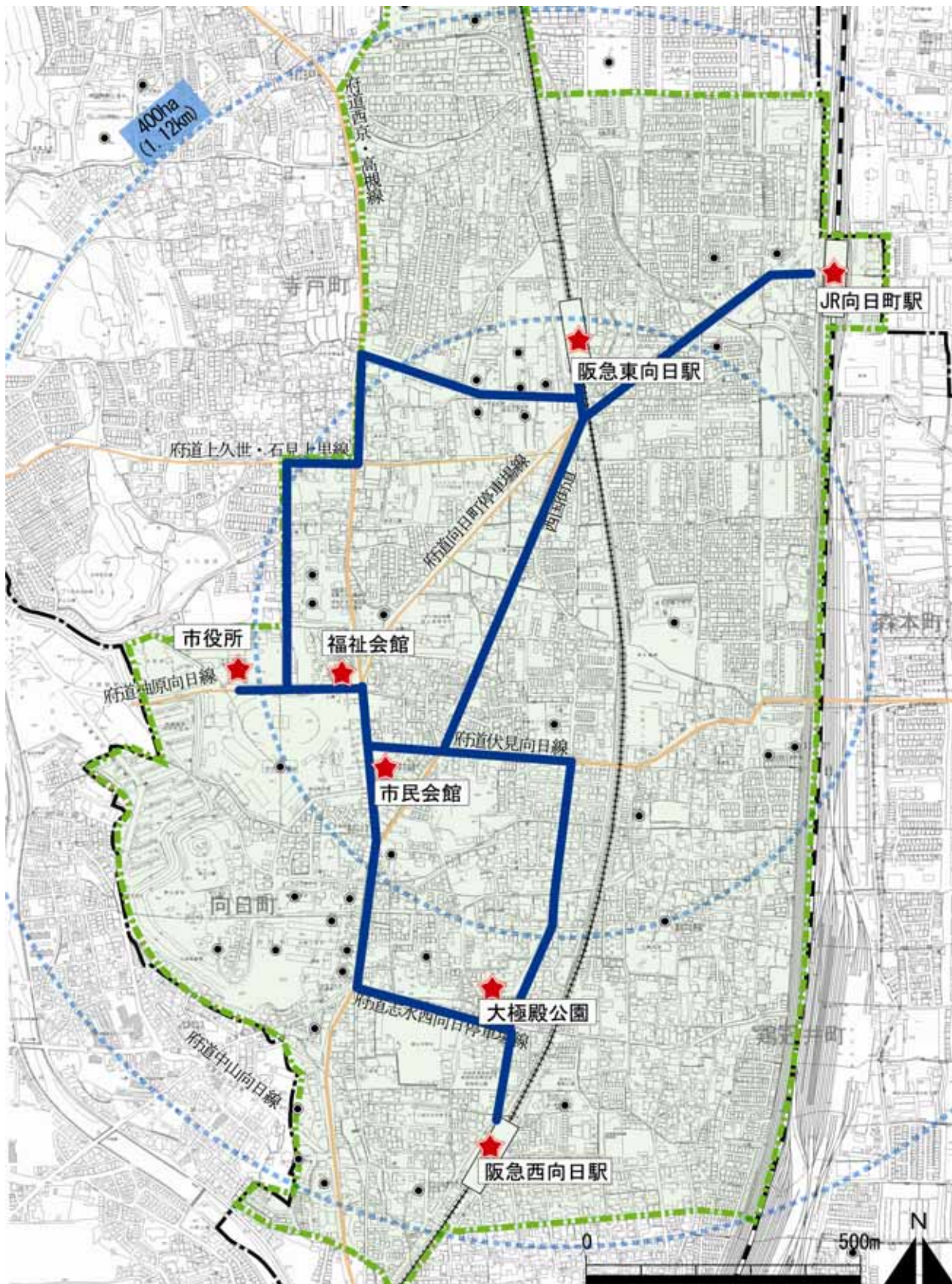


(3) 生活関連経路の選定の考え方

市内各駅と市役所、市民会館、福祉会館周辺の市民文化拠点を結ぶ経路であり、あらゆる人が生活関連施設を利用できるようネットワークを形成します。

No.	起終点	経路のネットワーク上の特性
ア	J R 向日町駅 阪急東向日駅	○ 鉄道利用客が利用する路線です。 ○ 都市計画マスタープランでは都市軸に位置づけられており、商業業務機能の充実が図られる路線です。既に路線整備計画が進められていますが、あわせてバリアフリー化を考えていく必要があります。
イ	阪急東向日駅 市役所	○ 阪急東向日駅から市役所へ最短距離でアクセスする路線は、府道向日町停車場線ですが、既に歩道の整備完了となっている路線であり、歩道の有効幅員が 1.5m に満たない区間が連続しており、拡幅等の事業を促進させることが困難な路線です。一方、「イ」、「ウ」の路線は、迂回路となりますが、現在事業中の路線を含むため比較的实现性が高い路線です。
ウ	阪急東向日駅 市民会館	○ 府道向日町停車場線を通る路線よりも縦断こう配が小さく、整備上望ましい路線ですが、歩道が設置されていないため、歩行者の安全確保の方法について検討していく必要があります。
エ	市役所 福祉会館	○ 都市計画マスタープランで位置づけられている都市拠点内における移動ネットワークの一部です。 ○ 地形上の制約が大きい路線であるため長期的な取り組みが必要と予測されますが、都市計画道路であり抜本的な整備が可能な路線です。
オ	福祉会館 市民会館	○ 都市計画マスタープランで位置づけられている都市拠点内における主要な移動路線の一部です。
カ	阪急西向日駅 大極殿公園	○ 大極殿公園は史跡公園であり、本市を代表する公園のひとつです。阪急西向日駅から市民会館周辺の文化拠点への中継地点としての公園までをつなぐ路線です。
キ	市民会館 阪急西向日駅	○ 阪急西向日駅と市民会館を結ぶ最短路線であり、「カ」→「ク」の路線よりも高低差の小さい路線です。 ○ 一部は都市軸を通る路線であり、商業業務地区を貫く路線です。
ク	市民会館 大極殿公園	○ 大極殿通りを貫く、史跡公園と文化拠点を結ぶ路線です。

【生活関連施設及び生活関連経路図】



6章 実施すべき特定事業

1. 特定事業について

(1) 実施すべき特定事業

本市では京都府福祉のまちづくり条例や道路の移動等円滑化ガイドラインに従い、法律で定められた規模以上の新築建築物や、道路の改修時などについてそれぞれバリアフリー化を図ってきました。今後は、本基本構想に基づき生活関連施設及び生活関連経路を選定した重点整備地区の中で、それぞれの施設設置管理者等が集中的かつ一体的に特定事業を実施することによってバリアフリー化を推進していきます。

(2) 特定事業の種類

バリアフリー新法では基本構想に定めるものの一つとして「移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する事項」を定めています。本市において実施を図る特定事業には公共交通特定事業、道路特定事業、都市公園特定事業、建築物特定事業、交通安全特定事業があり施設設置管理者等ごとに事業が実施されます。

○ 公共交通特定事業

特定旅客施設(1日当たりの平均的な利用者は5,000人以上)において実施する事業で、障がいのある人等の移動や利用に適したエレベーター、トイレなどの整備のほか、鉄道、バス等の車両の整備に関する事業

○ 道路特定事業

道路において実施する事業で、歩道の設置や拡幅、路面の改善などのほか、施設の場所を案内する標識の設置などに関する事業

○ 都市公園特定事業

法律で定められた公園において、障がいのある人等の移動や利用に適した園路、障害者用トイレ、休憩所等の設置に関する事業

○ 建築物特定事業

法律に定められた不特定多数の人が利用する建築物において、障がいのある人等の移動や利用に適したエレベーター、トイレなどの設置に関する事業

○ 交通安全特定事業

高齢者等感应式信号機や音響式信号機、道路標識や横断歩道等の道路標示の設置に関する事業のほか、違法駐車行為に対する取締りの強化や広報及び啓発活動に関する事業

(3) 整備予定期間

短期は、平成19年～22年、中期は平成23年～27年、長期は平成28年以降とします。

2.重点整備地区における整備方針

(1) 公共交通特定事業

鉄道

< 整備の基本的な考え方 >

- 移動等円滑化に際しては、鉄道事業者とともに、大きな高低差が生じる場合エレベーターによる段差の解消を行うほか、多機能トイレを整備するものとします。その他の整備については、可能な限り公共交通移動等円滑化基準に適合するよう努め、ガイドラインで示される内容についても積極的に取り組むよう努めるものとします。

< 整備方針 >

- 駅出入口から各ホーム及び主要な施設を結ぶ移動等円滑化された経路を確保します。
- 施設及び設備の整備にあたっては、高齢者、障がいのある人等をはじめあらゆる人が利用しやすいようにユニバーサルデザインを取り入れた整備を目指します。
- 高齢者、障がいのある人等をはじめあらゆる人が施設及び設備を円滑に利用できるよう情報案内を行うよう努めます。

J R 向日町駅

< 具体の方針 >

■ 垂直移動施設

- 移動等円滑化経路に 5m以上の高低差が生じる場所にはエレベーターによる移動等円滑化を図ります。
- エレベーターは、分かりやすい動線が確保できる位置に設置します。
- エレベーター設備については、ユニバーサルデザインの考えを取り入れた設備を設置するよう配慮します。
- 階段には二段式手すりを設置します。

■ 施設・設備

- ユニバーサルデザインの考えを取り入れた多機能トイレ等の整備を図ります。

■ 情報案内設備

- エレベーター、トイレ、改札口など主要な施設を結ぶ移動等円滑化すべき経路においては、視覚障害者誘導用ブロック、音響・音声案内装置、点字案内板などを複合的に設置し、分かりやすい誘導案内に努めるものとします。
- 案内サインは、分かりやすい位置に適切な大きさで表示するよう取り組んでいきます。

< 整備の目標 >

- エレベーターの設置（短期～中期）
- 多機能トイレの整備（短期～中期）
- 案内設備の整備（短期～中期）

阪急東向日駅、阪急西向日駅

< 具体の方針 >

■ 垂直移動施設

- 移動等円滑化経路を確保するため、エレベーターの設置と既存スロープのこう配の緩和を検討します。
- エレベーターは、分かりやすい動線が確保できる位置に設置します。
- エレベーター設備については、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れた設備を設置するよう配慮します。
- 階段及びスロープには二段式手すりの設置を検討します。

■ 施設・設備

- ユニバーサルデザインの考えを取り入れた多機能トイレ等の整備を検討します。
- 券売機や精算機は券売機等周辺の改修時に合わせて蹴込み付きのものを導入するよう努めます。
- ホーム待合室は、ホーム幅員を考慮した上で、施設更新時にあらゆる人が利用できるよう配慮されたものに変更していきます。

■ 情報案内設備

- エレベーター、トイレ、改札口など主要な施設を結ぶ移動等円滑化すべき経路においては、視覚障害者誘導用ブロック、音響案内装置、点字案内板などを複合的に設置し、分かりやすい誘導案内に努めるものとします。
- ホーム縁端警告ブロックに内方線ブロックの追加を検討します。
- 緊急時における遅延情報などの文字情報を表示できる可変式情報表示装置の設置を検討します。
- 案内サインは、設備更新時にピクトグラムを使用した案内板に変更し、分かりやすい位置に、適切な大きさで表示できるよう取り組んでいきます。

■ その他

- 経路上に生じている路面の凹凸や移動経路上に支障となるものなどについては、必要に応じて改善方法を検討します。

< 整備の目標 >

■ 阪急東向日駅

- エレベーターの設置（短期）
- 改札口からホームへ至るスロープのこう配緩和（短期）
- 男女共用多機能トイレの設置（短期）
- ホーム縁端警告ブロックに内方線ブロックの追加（短期）
- 可変式情報表示装置の設置（短期）

■ 阪急西向日駅

- エレベーターの設置（短期）
- 改札口からホームへ至るスロープのこう配緩和（短期）
- 男女共用多機能トイレの設置（短期）
- ホーム縁端警告ブロックに内方線ブロックの追加（短期）
- 可変式情報表示装置の設置（短期）

ただし事業実施においては、国、地方自治体（京都府、向日市）の協調的財政補助を前提としますが、その協議が調わない場合、目標年次を越える場合があります。

バス

< 整備の基本的な考え方 >

- 新規バスの導入時には、公共交通移動等円滑化基準を遵守した低床バス車両を導入するものとし、国、京都府、向日市による協調補助が得られる場合には、標準仕様ノンステップバス認証付きの車両の導入に積極的に取り組むものとします。

< 整備方針 >

- 新規にバスを導入する際には、高齢者、障がいのある人等をはじめあらゆる人が安心して利用できる低床バスを導入するとともに、行政と協力を図り標準仕様ノンステップバスの導入を促進します。
- 高齢者、障がいのある人等をはじめあらゆる人がいっそう利用しやすくなるよう、情報提供などを行っていきます。

株式会社ヤサカバス

< 整備の目標 >

- 標準仕様ノンステップバス適合車両導入の推進（短期～長期：継続実施）

阪急バス株式会社

< 整備の目標 >

- バス車両更新時に低床バス導入（中期～長期）

京阪京都交通株式会社

< 整備の目標 >

- 低床バス導入の促進（中期～長期）

(2) 道路特定事業

< 整備の基本的な考え方 >

- 歩道等の新設・改築にあたっては、道路移動等円滑化基準及び道路の移動円滑化整備ガイドラインに則した整備を行っていくものとします。
- 既設の歩道等の改修についても、道路移動等円滑化基準及び道路の移動円滑化整備ガイドラインに可能な限り適合するよう努めていくものとします。

< 整備方針 >

- 高齢者、障がいのある人等をはじめ、あらゆる人が、利用しやすい歩道の整備に努めます。
- 抜本的な整備が長期にわたる路線についても、応急的な対策を検討していきます。

< 具体の方針 >

■ 幅 員

- 有効幅員 2m 以上を確保します。(やむをえない場合は 1.5m とします。)

■ 舗 装

- 平坦で、滑りにくく、かつ、水はけの良い構造とします。
- 視覚障害者誘導用ブロックと対比できる色とします。

■ こう配

- 縦断こう配は 5% 以下とします。(やむを得ない場合は 8% 以下とします。)
- 横断こう配は 1% 以下とします。(やむを得ない場合は 2% 以下とします。)

■ 歩車分離

- 歩道等と車道等との間に高さ 15cm 以上の縁石を設置します。
- 自動車の交通量が多く、歩行者の安全を確保するために必要な場合は、歩道等と車道等との間に高さ 15cm 以上の縁石や柵等により歩車分離を行います。

■ 歩道等の高さ

- 車道等に対する歩道等の高さは 5cm を標準とし、バス停留所及び宅地への車両乗り入れ部を考慮して定めます。
バス停留所部分では、低床バスの乗降に配慮し、車道等に対する歩道等の高さは 15cm を標準とします。

■ 交差点等

- 縁石等による歩車道の段差は 2cm 以下とします。
- 横断歩道の手前に車いすが転回できる平坦部を確保します。
- 横断歩道の手前に点状ブロックを敷設します。

■ 車両乗り入れ部

- 横断こう配 1% (2%) 以下の部分の幅員を 1m 以上確保します。

■ 視覚障害者誘導用ブロック

- 黄色を基本とし、舗装と対比できる色とします。
- 連続した線状ブロックを必要に応じて敷設します。

■ 休憩施設

- 歩道等の幅員を考慮したうえで、必要に応じてベンチ等を設置します。

■ その他

- 歩行経路上にあるグレーチングは、目が細かく、滑り止め対策を施したものとします。
- 新設する側溝ふたは、小さなふた穴のものとするよう努めます。
- 通行の支障となる放置自転車、沿道店舗の看板、陳列物、生け垣等の撤去・指導を行います。
- 共架可能な電柱区間がある場合には、道路の整備時期に合わせて電柱管理者と共架の検討を行います。

< 整備の目標 > (府道)

府道 向日町停車場線

- 歩道の新設・改築（短期：事業中【南側重点整備】）
- 既設歩道の改修（短期）

府道 志水西向日停車場線（西向日駅～市道 0003 号線交差点）

- 既設歩道の改修（短期～中期）
- 歩道の改築（長期）

府道 志水西向日停車場線（市道 0003 号線交差点～西京高槻線交差点）

- 既設歩道の改修（短期～中期）
- 歩道の新設・改築（長期）

府道 西京高槻線（市道 2087 号線交差点～府道上久世石見上里線交差点）

- 歩道の改築（中期～長期）

府道 西京高槻線（福社会館前交差点～市民会館前交差点）

- 既設歩道の改修（短期）
- 歩道の改築（中期～長期）

府道 西京高槻線（市民会館前交差点～五辻交差点）

- 既設歩道の改修（短期～中期）
- 歩道の改築（長期）

府道 伏見向日線

- 既設歩道の改修（短期：事業中）
- 歩道の改築（長期）

府道 柚原向日線

- 既設歩道の改修（短期～中期：事業中）
- 歩道の新設・改築（長期）

府道 上久世石見上里線

- 歩道の新設（短期～中期：事業中）

< 整備の目標 > (市道)

市道 2087 号線 (寺戸公民館前通)

- 歩道の改築 (短期 : 事業中)
- 既設歩道の改修 (短期)

市道 2118 号線 (西国街道)

- 道路の改築 (中期 ~ 長期)

市道 0058 号線 (市役所東側通)

- 歩道の新設 (中期 ~ 長期)

市道 0003 号線 (大極殿通)

- 歩道の改築 (長期)

歩道の新設 : 歩道が設置されていない道路や片側にしか歩道が設置されていない道路、又は全区間に歩道が設置されていない道路において、歩道を新たに設置するとともに具体の方針に沿ったバリアフリー化を行っていくことです。

歩道の改築 : 現在ある歩道を拡幅又は付替えるとともに具体の方針に沿ったバリアフリー化を行っていくことです。

既設歩道の改修 : 現在ある歩道において、具体の方針のうち幅員以外の項目についてバリアフリー化を行っていくことです。

西国街道は歩行者の移動上の利便性及び安全性に配慮した整備を行っていくものとし、具体的な整備の方向性については今後検討していくものとします。

(3) 建築物特定事業

< 整備の基本的な考え方 >

- 新築及び増改築する建築物であって、京都府福祉のまちづくり条例で定められる規模以上の特別特定建築物に該当する場合は、建築物移動等円滑化誘導基準及び京都府福祉のまちづくり条例に適合させていきます。
- 既設の建築物であって、特別特定建築物に該当する場合は、建築物移動等円滑化基準及び京都府福祉のまちづくり条例に適合するよう努めていきます。
- 特定建築物に該当する場合は、生活関連経路となる部分について、建築物移動等円滑化基準に適合するよう努めていきます。

< 整備方針 >

- 駐車場又は道路等と接する出入口から主要な設備及び主要な居室までの移動等円滑化を図ります。
- 多数の人が利用する設備及び居室がある階への移動には垂直移動施設による移動等円滑化に努めます。
- 施設及び設備の整備にあたっては、高齢者、障がいのある人等をはじめあらゆる人が利用しやすいようにユニバーサルデザインを取り入れた整備を目指します。
- 高齢者、障がいのある人等をはじめあらゆる人が施設及び設備を円滑に利用できるよう情報案内を行うよう努めます。

< 具体の方針 >

■ 移動経路（水平移動）

- 公共用通路との出入口や玄関及び高齢者、障がいのある人等が利用する設備に設けられる出入り口については、できるだけ広い幅を確保し、「段」などを設けないものとします。
- 多数の人が利用する「戸」を新たに設ける場合には自動扉とし、既設の「戸」については不特定多数の人が利用する「戸」であって、障がいのある人等が介助等を得られにくい「戸」について自動扉化を図っていきます。
- 多数の人が利用する通路にあっては新築時等には基準以上のできるだけ広い幅を確保し、既存の施設にあっては障害物等により有効幅員が狭くならないよう努めるものとします。

■ 移動経路（垂直移動）

- 多数の人が利用するエレベーターを設置する場合は、車いす利用者の支障とならない構造とするほか、音声案内装置を設け操作盤などはあらゆる人が利用しやすい構造となるよう配慮するものとします。
- 多数の人が利用するスロープには、手すりを設置するほかスロープの路面とその前後の路面とに明度差を設け、その上端及び下端には点状ブロックを敷設するものとします。
- 多数の人が利用する階段には、階段の上端及び下端に点状ブロック及び段鼻には明度差を設けるものとし、手すりは必要に応じ二段手すりとしていきます。

■ 便 所

- 既に設置されている身体障害者トイレにおいて、設備更新時に多機能トイレへの改良を図ります。
- 多機能トイレを設置する場合には、異性介護にも配慮し男女共用の多機能トイレを設け、介護用シートを設置するよう配慮します。

■ 駐車場

- 身体障害者用駐車場は施設出入口にもっとも近い位置に設置します。
- やむを得ず離れた場所に設置する場合には、上屋等によって雨天時の利便性に配慮するよう努めます。

■ 情報案内設備等

- 施設の主要な出入口は音響又は音声によってその位置を案内するものとします。
- 移動等円滑化を図る必要がある敷地内通路においては視覚障害者誘導用ブロックを連続して敷設するものとします。
- 視覚障害者誘導用ブロックは、設備更新時期に視覚障害者誘導用ブロックを JIS 規格等への標準化を図っていくものとします。
- 常時対応可能な受付への誘導が行われない場合は、施設全体の案内を示す点字案内板等の設置を図ります。
- 主要な設備の付近には、その設備が設置されていることを示す案内サインをわかりやすい位置に設置します。

■ その他

- 公共用通路との出入口から受付案内等までにおいて移動等円滑化を図るのが困難な場合は、移動等円滑化が図られるまでの間、インターホンなどにより係員の対応が受けられやすくなるよう整備を図ります。
- 出入口付近に足拭きマットを設置する際には、視覚障害者誘導用ブロックの妨げとならないよう工夫するとともに、利用者がつまずきにくいよう配慮します。
- 施設内において多数の人が利用する共用部分等にあっては、適切な照度を確保します。

市役所

市役所においては、あらゆる人が円滑に移動できるよう垂直移動のバリアフリー化が求められています。また、身体障害者用トイレについても、あらゆる人が利用できるトイレとなるよう多機能トイレへ改修していくことや、多数の人が利用する正面出入り口において、できるだけ広い幅を確保し、「戸」は自動扉化を図っていくことが望まれるため、本施設においては次のような目標を定めます。

< 整備の目標 >

- エレベーター設置（中期）
- 身体障害者用トイレの多機能トイレへの改修（中期）
- 正面玄関内扉の自動扉への改修（短期）

整備目標で定めるもののほか、視覚障害者誘導用ブロックや階段の段鼻に明度差をもうけること等の簡易な改修やスロープ位置を示す案内板の設置等のバリアフリー化については通常の維持修繕として実施していきます。

市民会館

1 階にある車いす使用者用駐車施設及び道路と受付のある 2 階とを結ぶスロープにおいては、基準値を超えているためこう配の緩和が望まれます。また、多数の人が利用する 2 階身体障害者用トイレについては、あらゆる人が利用できる多機能トイレへ改修が望まれるため、本施設においては次のような目標を定めます。

< 整備の目標 >

- 屋外スロープのこう配緩和（短期）
- 身体障害者用トイレ（2 階）の多機能トイレへの改修（中期）

整備目標で定めるもののほか、階段の段鼻に明度差をもうけることや、2 階トイレの引き戸の取っ手の改修、既設の展示案内板の設置位置の見直しなど簡易なバリアフリー化については通常の維持修繕として実施していきます。また、健常者用トイレにおける洋式便座化の促進についても検討していきます。

福祉会館

福祉会館は多数の人が利用する 2 階身体障害者用トイレについて、あらゆる人が利用できる多機能トイレへの改修が望まれるほか、駐車場から施設への出入り口について自動扉化が望まれます。また、エレベーターの操作盤などにおいても視認性に配慮した整備が求められており、本施設においては次のような目標を定めます。

< 整備の目標 >

- 身体障害者用トイレの多機能トイレへの改修（中期）
- エレベーターの操作板の改良（短期）
- 駐車場の戸の自動扉への改修（短期）

整備目標で定めるもののほか、階段の段鼻に明度差をもうけることや、照明設備の明るさの見直し等、簡易なバリアフリー化については通常の維持修繕として実施していきます。

(4) 都市公園特定事業

< 整備の基本的な考え方 >

- 特定公園施設の新設、増設又は改築を行う際には都市公園移動等円滑化基準に適合させていきます。
- 史跡公園等においては文化財に関する整備とバリアフリー化に関する整備との調整と調和を図ります。

< 整備方針 >

- 施設及び設備の整備にあたっては、高齢者、障がいのある人等をはじめあらゆる人が利用しやすいようにユニバーサルデザインを取り入れた整備を目指します。

< 具体の方針 >

■ 移動経路

- 公共用通路から公園出入口までには「段」などを設けないものとし、地形及びその他の状況などによりやむを得ず「段」が生じる場合にはスロープを併設することにより段差を解消するものとします。
- 出入口にスロープを設置する場合には、主要な動線の近くに設置するよう努め、できるだけ分かりやすい位置に設置します。

■ 施設・設備

- 公園内にはベンチ等の休憩施設を設けるものとし、ベンチ等を新たに設置する場合には上屋を設置するか、又は木陰となる位置に設置するよう配慮します。

■ 案内設備等

- 公園の配置等に関する情報案内板を設ける場合には、点字による表示を設けるものとし、案内板から最も主要な出入口を結ぶ経路には線状ブロックを敷設するものとします。
- 道路等に接する公園出入口部及び階段に接する上端部分においては点状ブロックを敷設するものとします。

大極殿公園

< 整備の目標 >

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">○ 公園の出入口に基準に適合したスロープの設置（短期）○ 案内設備の整備（短期） |
|---|

(5) 交通安全特定事業

< 整備の基本的な考え方 >

- 信号機、道路標識及び道路標示は「重点整備地区における移動等円滑化のために必要な信号機等に関する主務省令で定める基準」に適合させた整備を行います。

< 整備方針 >

- 障がいのある人をはじめあらゆる人が安心して歩行できる経路を確保するための整備を、道路整備とあわせて推進します。

< 整備の目標 >

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none">○ 生活関連経路における視覚障害者用付加装置設置の検討○ 違法駐車車両の取締り及び広報啓発活動の継続実施 |
|---|

7章 特定事業以外に取り組む事業

1 心のバリアフリーの取り組み

(1) 国民の責務としての心のバリアフリー

平成 18 年 12 月に施行された「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー新法)」において、心のバリアフリーに関する項が設けられ、その重要性とその責務が国民にもあることが明記されました。

高齢者、障がいのある人等の日常生活や社会生活のバリアフリーを確保するための道路や建物等の「ハード」の整備だけでなく、国民の考え方やコミュニケーションのあり方、制度やしきみ等の充実といった「ソフト」の整備があつてこそ、高齢者や障がいのある人等が安心して外出できる環境が整備されるのであり、「ソフト」の整備が重要であると方向づけられています。

(2) 心のバリアの実情

アンケート調査やヒアリング調査等から心のバリアとなっている課題を整理すると次のようなものがあげられます。電車、バスやタクシー等の公共交通の利用時や、日常生活上のコミュニケーション時に生じる課題がみられます。

対 象	心のバリアとなる課題
公 共 交 通	料金表等の小さい文字表示 バス停車時における声かけの徹底 障害者用切符の販売 公共交通事業での高齢者、障がいのある人等に配慮した接遇介助の徹底 障害者割引を利用しづらい
道 路	道路上にはみ出す障害物(生け垣、プランター、看板、のぼり、家庭ゴミ) 歩行経路上にある違法駐車や違法駐輪 歩行者に配慮した自動車、自転車等の運転マナーの向上
民間建築物等	車椅子対応の店舗(喫茶店など)
情 報 コミュニケーション	待合が必要な施設等における呼出用振動ポケットベル等の配備 緊急時における連絡体制の確立 銀行、警察等複雑なコミュニケーションが必要となる施設での手話通訳者の不在 筆談による対応(耳マークカードの設置要望) 障がいのある人のためのパソコンや携帯メール等の講習会 イベント開催時に要約筆記サービスの提供 市民を対象としたバリアフリー啓発講習会等の開催 あらゆる人に分かりやすい案内誘導サイン等の未整備 適切な音響・音声案内誘導や視覚障害者誘導用ブロックの統一

(3)心のバリアフリーを推進していくための方針

市民が互いに心のバリアフリーに取り組むことにより、市民間のコミュニケーションもより活発化し、相互理解も深まります。次のような方針のもと、庁内関連各部門や庁外関連機関及び市民と協働して取り組んでいきます。市が取り組むことはもちろんのこと、市民によるバリアフリー化への参画を求め協働して取り組むことにより、市民生活をより豊かにするという効果を求め、次のような心のバリアフリーに取り組めます。

バリアフリーに対する理解と実践を求める啓発活動を推進します

バリアフリー化の現況等を記載したバリアフリーマップを作成し、広報紙やホームページ等を通じて市民に広く知ってもらうことで施設等の利用を促します。

またバリアフリーに関連するシンポジウム等を開催し、市民の理解を深める機会をつくります。

さらにバリアフリーへの知識や理解を促し、啓発のための各種講習会等を開催していきます。

心のバリアフリーを実践する機会をつくり、理解を求めています

歩道に乗り上げて駐停車している違法駐車車両や、歩道上の放置自転車、誘導用ブロック上の違法駐輪等をなくしていくために、市民が参加できるバリア体験の機会等をつくり、それらがどれだけ移動の妨げとなるのか理解を求めます。

また、バリアフリー化を図っていくうえで、地形上の制約等により解消することのできないバリアが残る箇所については、市民間の声かけや手助けによってバリアを越えていきます。

さらに、歩道にはみだした生け垣や歩道上のごみ集積場、商店の看板やのぼりが障害となることから、市民相互の住まい方のルールをつくっていくなどの理解を求めていくほか、照度を向上するため、門灯や玄関灯の点灯への協力を求めています。

福祉施策と連携して高齢者、障がいのある人等の自立と社会参加のためのバリアフリー促進を図っていきます

筆談による対応や統一した誘導ブロックの敷設、知的な障がいのある人が利用できる案内誘導マーク等の設置等を検討し、また緊急時の通報のしくみづくり等を行うなど、情報コミュニケーションに係るバリアフリー化を推進していくことにより、自立と社会参加を促す環境づくりに福祉施策と連携して取り組めます。

公共交通事業における心のバリアフリーの継続実施と市民の協力

交通バリアフリー法の施行により、公共交通事業者にはバリアフリーに必要な教育訓練が努力義務とされたため、各事業者は積極的に心のバリアフリーにも取り組んできたところ です。

しかしながら、あらゆる利用者が安全・安心利用を求めているため、引き続き公共交通事業における接遇への配慮を求めます。また、その場に直面した市民も円滑な移動利用に協力していくなど相互の心のバリアフリーの実践を呼びかけます。

2 福祉タクシー事業との連携

(1) バリアフリー法におけるタクシー事業

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー新法）はノーマライゼーションの理念をもとに、高齢者や障がいのある人のほか妊産婦や外国人などあらゆる人が自立した日常生活や社会生活を営むことができることを目的としています。そしてとりわけ高齢者や障がいのある人等の円滑な移動サービスを提供する公共交通事業者としてタクシー事業者は位置づけられています。また、その基本方針においてバリアフリー化のための車輛等の事業達成目標が設定されており、タクシー車輛は「平成 22 年までに福祉タクシーの車輛総数を約 18,000 台とする」となっています。

(2) 本市における一般タクシー事業と福祉タクシー事業

高齢者、障がいのある人等の移動は鉄道駅等への移動手段として徒歩、自転車についてタクシー利用が多く、バス網が限定されていることなどもあり重要な移動手段となっています。また、身体障害者手帳を所持している人は割引制度やタクシー利用券の支給制度等を利用できます。

福祉タクシーの利用に関して、利用方法が分からない、運転手との筆談を可能にして欲しいなどの市民からの意見もアンケート、ヒアリング調査等で寄せられています。

一方市内における福祉タクシー事業は次のような現状です。

- 都タクシー、阪急タクシーともに市内営業所に福祉タクシーは配車していないが、すべて予約制となっているため、予約に合わせ配車するしくみをとっています。
- 都タクシーはヘルパー二級以上の有資格者をドライバーとして配置しており、阪急タクシーは通常ドライバーの中から接客態度等が優秀として選ばれたドライバーを配置している状況で、十分な利用者対応等の体制をとっています。
- タクシー車輛を増やす計画は今のところなく、需要に対応できています。

(3) 福祉タクシーをはじめとするタクシー事業

自立して移動できる高齢者、障がいのある人以外に介助を必要とし、単独では外出できない人にとって、公共交通や道路そして建築物等の施設のバリアフリー化だけでは自立した日常生活や社会生活を営むことはできず、ドアツードア（自宅出入口から目的地の出入口まで）型による移動手段として福祉タクシーの確保が重要となります。本市においては、都タクシー（株）と阪急タクシー（株）の 2 社により福祉タクシー及び一般タクシー事業が展開されています。

今後とも事業者との連携を図りながら、利用者の円滑な移動が確保され、事業者にとっては効率のよいサービス提供ができる環境づくりを行っていきます。

3 バリアフリー整備をより広く早く促進させるために

(1)重点整備地区における特定事業以外のバリアフリー整備

重点整備地区の根幹的なバリアフリー化については、本基本構想策定にあわせ、「特定事業計画」を策定し、バリアフリー化を推進していきますが、特定事業以外の道路や施設についてもグレーチング改良や部分舗装改修等の軽微なバリアフリー化については随時取り組みます。

また、新設等に際しては道路や一定規模以上の建築物等には適合義務基準はありますが、その他の施設についてもバリアフリー基準に基づき整備することを奨励し、道路整備等の公共空間整備はもちろんのこと、民間空間についてもバリアフリー化することを奨励していきます。

(2)重点整備地区外におけるバリアフリー整備

本市は丘陵地が多く地形上の縦断こう配が生じやすいため、高齢者、障がいのある人等にとって、バリアフリー基準を満たした整備を図ることが困難な地区があるものの、重点整備地区外にあっても、主に徒歩による利用が多い道路や施設については、バリアフリー整備を奨励し実施していきます。

また、道路や施設の新設に際してはバリアフリー化を図っていきます。

8章 バリアフリー化の推進に向けて

1 市民、事業者、行政の役割

本基本構想に基づき、一体的かつ総合的なバリアフリー化を図るためには、市民、施設設置管理者等、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あり、整備にあたっては、利用者の意見聴取や事業実施後の点検・評価及びその後の事業への反映等の仕組みを市民参画のもとに確立することが求められます。

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、相互に協力してバリアフリー整備に努めるものとします。

【 市民、施設設置管理者等、行政等の役割 】

市民 の 役 割	○ バリアフリー整備に対する点検・評価への積極的な参加 ○ 日常生活におけるバリアフリーに配慮した行動の心掛け ○ 各事業者のバリアフリー整備に対する協力
施設設置 管理者等 の 役 割	○ 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、従業員のバリアフリーに対する教育活動の推進
国の役割	○ バリアフリー化に対する調査及び研究開発の促進 ○ 移動等円滑化に対する情報提供 ○ 各事業者のバリアフリー整備に対する費用面での支援 ○ 国民のバリアフリーに対する啓発・教育活動の推進
京都府 の 役 割	○ バリアフリー化に対する情報提供 ○ 各事業者のバリアフリー整備に対する費用面での支援 ○ 府民のバリアフリーに対する啓発・教育活動の推進
向日市 の 役 割	○ 庁内関係部局の連携によるバリアフリー推進体制の確立 ○ 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 ○ 心のバリアフリー化に向けた啓発・教育活動の推進

2 基本構想の見直し・評価（スパイラルアップ）

バリアフリー化の推進にあたっては、長期間にわたる事業の実施が必要であることから、本基本構想が実現するまでには、高齢化のさらなる進行や障がいのある人を取り巻く生活環境の変化等、バリアフリーに関する社会状況が変化することが推測されます。また、高齢者や障がいのある人が社会参加を行う機会が増加することにより、バリアフリー整備に対しても多様なニーズが生じることが予想されます。そのため、本市では市民からの意見やニーズを汲み取る担当窓口を設け、各種の調整を図る推進体制の確立に取り組めます。

また、社会状況の変化やバリアフリーに関するニーズの多様化に対応するため、高齢者や障がいのある人をはじめとする市民の参画のもとにバリアフリー整備に対する評価を適宜行うとともに、必要に応じて本基本構想の見直しを行います。

3 バリアフリーのまちづくり

(1)点、線から面へのバリアフリー化

本構想においては生活関連施設、生活関連経路を有する地区を重点整備地区とし、重点的にバリアフリー整備を図ることができるしくみになっていますが、重点整備地区全体へのバリアフリー化を推進する、すなわち点、線から面へのバリアフリー化を図るまでにはなっていません。点、線のバリアフリー化を通じて面へと拡大していくことが市民と行政の協働によって取り組む「バリアフリーのまちづくり」の役目ではないかと考えます。

(2)バリアフリーのまちづくり

本基本構想に基づき、特定事業として取り組む事業と位置づけることになった、府道向日町停車場線はその沿道は商店街となっています。府道向日町停車場線はバリアフリー道路として整備が検討されますが、その沿道の商店街が車椅子等で買物できない商店街であっては、そのバリアフリー整備の波及効果は低いことになります。府道のバリアフリーに合わせ、「バリアフリー商店街」としていく取り組みが始まることにより、協働によるバリアフリー事業が開始され、市民にとって面的な公と民とのバリアフリー空間を得ることになります。

さらに、市民が日常的に「バリアフリー商店街」を利用していくことにより、府道向日町停車場線のバリアフリー化という線的整備からバリアフリーのまちづくりによってバリアフリーの面的整備効果を得ることができ、より高いバリアフリー投資効果になると期待されます。公と民とによる「街路づくり」から「バリアフリー商店街」の整備を目指した取り組み体制づくりを始めます。

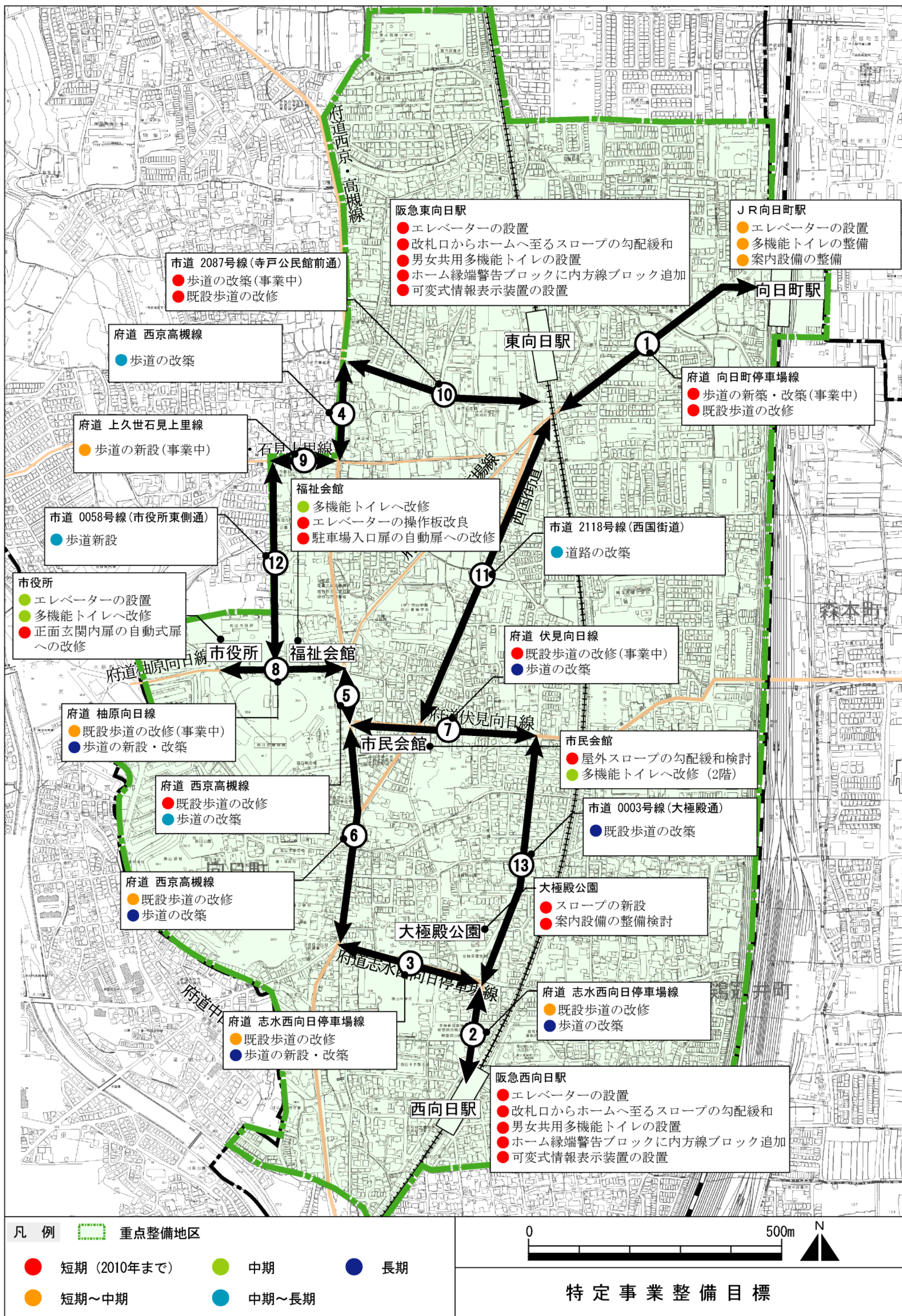
4 ユニバーサルデザインによるまちづくりの実現

(1)バリアフリー新法におけるユニバーサルデザイン

国土交通省は平成 17 年 7 月にユニバーサルデザイン政策大綱を策定し、21 世紀の社会資本・交通の整備において「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を踏まえた行政の推進を行っていくことを方向づけました。バリアフリー新法及びその基本方針においても、ユニバーサルデザイン政策大綱の基本的な考え方に基づいて取り組むとなっており、バリアフリー化の推進は、ユニバーサルデザインの考え方に基づく政策推進となるものです。

(2)本市におけるユニバーサルデザインによるまちづくりへの展開

本市ではホームページを音声読み上げソフトに対応したデザインとしたり、ユニバーサルデザイン研修会を開催するなど、ソフト面でのユニバーサルデザインに積極的に取り組んできました。今後は、バリアフリー新法に沿った基本構想を進めていくことにより、ユニバーサルデザインの考え方を踏まえたハード面での総合的なバリアフリー化を積極的に進めていくことや、ソフト面でのさらなるユニバーサルデザインに関する施策を実施していくことにより、「あらゆる人が安全、安心に心地よく住み続けることができるまち『むこう』」を実現していきます。



参 考 資 料

資料 1	向日市バリアフリー基本構想検討協議会設置要綱	1
資料 2	向日市バリアフリー基本構想検討協議会メンバー	2
資料 3	向日市交通バリアフリー基本構想庁内検討会設置規定	3
資料 4	向日市交通バリアフリー基本構想庁内検討会メンバー	5
資料 5	策定の体制	6
資料 6	策定の経過	7
資料 7	市内在住の外国籍の人への意見募集の結果	8
資料 8	第 3 回市民懇話会の意見	9
資料 9	バリアフリー基本構想シンポジウム	11
資料 10	パブリックコメントの意見と回答	13
資料 11	用語説明	20

資料 1. 向日市バリアフリー基本構想検討協議会設置要綱

向日市告示第 50 号

向日市バリアフリー基本構想検討協議会設置要綱を次のとおり定めます。

平成 18 年 5 月 19 日

向日市長 久 嶋 務

向日市バリアフリー基本構想検討協議会設置要綱

(設置)

第 1 条 向日市バリアフリー基本構想(以下「基本構想」という。)を作成するに当たり、関係機関と協議し、必要な事項を検討するため、向日市バリアフリー基本構想検討協議会(以下「協議会」という。)を設置する。

(所掌事項)

第 2 条 協議会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 基本構想の作成に関する事項
- (2) その他協議会において必要と認めた事項

(組織)

第 3 条 協議会は、委員 30 人以内で組織する。

- 2 委員は、学識経験を有する者、公共交通事業者等、道路管理者、京都府公安委員会その他市長が適当と認める者のうちから市長が委嘱し、又は任命する。

(任期)

第 4 条 委員の任期は、基本構想の作成が完了するまでとする。

(委員長及び副委員長)

第 5 条 協議会に委員長及び副委員長を置く。

- 2 委員長は、委員の互選によって定める。
- 3 委員長は、会務を総理し、委員会を代表する。
- 4 副委員長は、委員のうちから委員長が指名する。
- 5 副委員長は、委員長を補佐し、委員長に事故あるときは、その職務を代理する。

(会議)

第 6 条 協議会の会議は、委員長が招集し、委員長がその議長となる。

- 2 委員長は、必要があると認めるときは、会議に委員以外の者の出席を求め、意見又は説明を求めることができる。

(庶務)

第 7 条 協議会の庶務は、政策企画室政策協働課において行う。

(その他)

第 8 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、委員長が別に定める。

附 則

- 1 この要綱は、平成 18 年 6 月 1 日から施行する。
- 2 この要綱は、基本構想の作成をもって失効する。

資料 2 . 向日市バリアフリー基本構想検討協議会メンバー

区分	種別	氏名	所属・役職等	備考
委員	学識経験者	土井 勉	神戸国際大学経済学部都市文化経済学科教授	委員長
		阿部 祥子	佛教大学社会福祉学部社会福祉学科教授	副委員長
	市民委員	原田 弘勝	向日市区長会会長	
		井上 國治	向日市老人クラブ連合会会長	
		杉本 芳衛	向日市身体障害者協会会長	
		南 やす子	向日市ろうあ協会代表	
		坂本 貞夫	向日市難聴者協会会長	
		岡田多栄子	京都府視覚障害者協会向日支部	
		垣内 良美	乙訓手をつなぐ親の会	
		久次米真二	向日市 PTA 連絡協議会会長	
		嶋田 十郎	向日市社会福祉協議会会長	
		大塚 正洋	向日市商工会会長	
		金田 龍一	市民公募	
		酒井美智子	市民公募	
	公共交通 事業者	中村 智	西日本旅客鉄道株式会社京都支社総務企画課長	
		中島 智彦	阪急電鉄株式会社都市交通事業本部鉄道技術部調査役	
		角 洋介	阪急バス株式会社自動車事業部管理課長	
		坂本 雅彦	ヤサカバス株式会社取締役統括部長	
	公安委員会	羽田 哲也	京都府向日町警察署交通課長	
	道路管理者	岡本 良行	国土交通省近畿地方整備局京都国道事務所交通対策課長	
		井上 泰	京都府乙訓土木事務所所長	
	向日市	杉本 博	向日市政策企画室室長	
		辻 正春	向日市市民生活部部長	
		村上 康夫	向日市健康福祉部部長	
		岸 道雄	向日市建設部部長	
オブザーバー		下畑 賢治	国土交通省近畿運輸局京都運輸支局首席運輸企画専門官	
		三品 廣実	京都府山城広域振興局副局長	
事務局	向日市	竹谷千津代	向日市政策企画室次長	
		安達 章雄	向日市政策企画室政策協働課課長	
		物部 年孝	向日市政策企画室政策協働課課長補佐	

向日市訓令第 9 号

向日市交通バリアフリー基本構想庁内検討会設置規程を次のように定める。

平成 1 8 年 4 月 1 日

向日市長 久 嶋 務

向日市交通バリアフリー基本構想庁内検討会設置規程

(趣 旨)

第 1 条 この規程は、高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（平成 1 2 年法律第 6 8 号。以下「法」という。）に基づき、市内の重点整備地区について、移動円滑化に係る事業の重点的かつ一体的な推進に関する基本的な構想（以下「基本構想」という。）を作成するに当たり、向日市交通バリアフリー基本構想庁内検討会（以下「庁内検討会」という。）を設置し、及びその組織、運営等について必要な事項を定める。

(所掌事項)

第 2 条 庁内検討会は、次に掲げる事項を所掌する。

- (1) 市内の旅客施設及びその周辺地区のバリアフリー化の現状の把握に関すること。
- (2) 重点整備地区に係る基本構想の作成に関すること。
- (3) その他基本構想を作成するために必要な事項

(組 織)

第 3 条 庁内検討会は、次に掲げる者をもって組織する。

- (1) 政策企画室長
- (2) 健康福祉部長
- (3) 建設部長
- (4) 政策協働課長
- (5) 秘書広報課長
- (6) 総務課長
- (7) 財政課長

- (8) 環境政策課長
- (9) 産業振興課長
- (10) 地域福祉課長
- (11) 健康推進課長
- (12) 障害者高齢者支援課長
- (13) 子育て支援課長
- (14) 都市計画課長
- (15) 土木課長
- (16) 都市整備課担当課長

(庁内検討会を代表する者)

第 4 条 庁内検討会に、座長及び副座長を置く。

2 座長は、庁内検討会を代表し、会務を総理する。

3 副座長は、座長を補佐し、座長が欠けたときはその職務を代行する。

4 座長は、政策企画室長をもって充て、副座長は、建設部長をもって充てる。

(会議)

第 5 条 庁内検討会は、座長が必要と認めたときに、座長が招集し主宰する。

(庶務)

第 6 条 庁内検討会の庶務は、政策協働課において処理する。

(雑則)

第 7 条 この規程に定めるもののほか、庁内検討会の運営に必要な事項は、座長が庁内検討会に諮って定める。

附 則

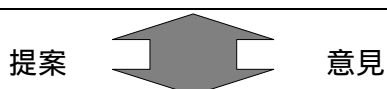
この訓令は、平成 1 8 年 4 月 1 日から施行する。

資料４．向日市交通バリアフリー基本構想庁内検討会メンバー

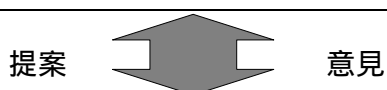
所属	役職	氏名
政策企画室	室長	杉本 博
健康福祉部	部長	村上 康夫
建設部	部長	岸 道雄
政策企画室政策協働課	課長	安達 章雄
政策企画室秘書広報課	課長	五十棲 敏浩
総務部総務課	課長	上田 繁
総務部財政課	課長	安田 久一
市民生活部環境政策課	課長	山本 俊三
市民生活部産業振興課	課長	齋藤 利彦
健康福祉部地域福祉課	課長	梶 光伸
健康福祉部健康推進課	課長	中島 陽子
健康福祉部障害者高齢者支援課	課長	稲本 清子
健康福祉部子育て支援課	課長	酒井 英慈
建設部都市計画課	課長	三浦 保
建設部土木課	課長	大野 勘一郎
建設部都市整備課	担当課長	壺内 賢一

資料 5 . 策定の体制

向日市バリアフリー基本構想検討協議会
基本構想の作成に係る必要事項の検討と関係団体との協議及び、基本構想の決定
構成員：学 識 経 験 者 市 民（地元住民代表、高齢者団体代表、障害者団体代表、商工会代表、社会福祉協議会代表、PTA 連絡協議会代表、公募市民） 公共交通事業者（西日本旅客鉄道株式会社、阪急電鉄株式会社、阪急バス株式会社、ヤサカバス株式会社） 公 安 委 員 会（京都府向日町警察署）

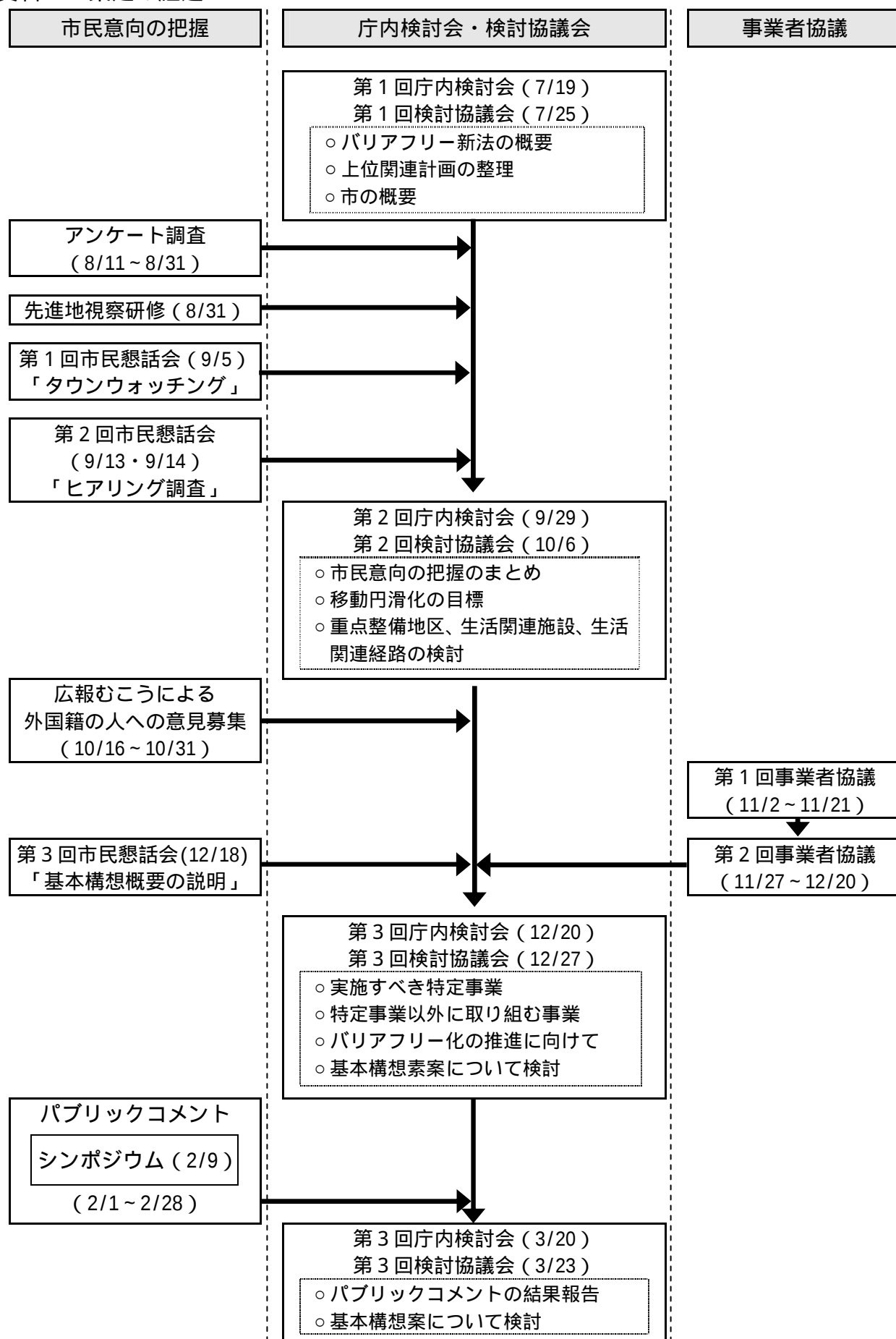


向日市交通バリアフリー基本構想庁内検討会
基本構想案の作成
構成員：政策企画室（政策協働課、秘書広報課） 総 務 部（総務課、財政課） 市民生活部（環境政策課、産業振興課） 健康福祉部（地域福祉課、健康推進課、障害者高齢者支援課、子育て支援課） 建 設 部（都市計画課、土木課、都市整備課）



市民		事務局		関連組織
アンケート 先進地視察研修 タウンウォッチング ヒアリング シンポジウム パブリックコメント	意見 聴取	基本構想に係る調査及び 検討資料の作成	協議	基本構想に係る整備 の協議
地元住民 高齢者団体 障害者団体 一般市民	回答	政策企画室政策協働課		鉄道事業者 バス事業者 タクシー事業者 道路管理者 公安委員会 建築主等

資料 6 . 策定の経過



資料 7 . 市内在住の外国籍の人への意見募集の結果

○意見募集の概要と結果

日本語が不得手な外国籍の人は情報面においてバリアが多数あります。本市において、実際にどのような問題があるのか、広報を通じ本市に在住している外国籍の人に意見募集を行いました。

【意見募集概要と結果】

調査日時	平成 18 年 10 月 16 日(月)～平成 18 年 10 月 31 日(火)
募集方法	広報むこう及び市のホームページにより募集
募 集 内 容	○鉄道やバスなどの公共交通機関及び公共施設を利用するときに不便なことについて自由回答形式 ○英語、中国語、韓国語の三カ国語で募集
募 集 結 果	回答者なし

資料 8 . 第 3 回市民懇話会の意見

○市民懇話会の概要

第 1 回、第 2 回市民懇話会に出席した人を対象に、各事業者との協議結果の概要を公表し、意見が反映された事業内容になっている検討していただき、追加する意見がないか確認を取るため実施しました。

【意見募集概要と結果】

調査日時	平成 18 年 12 月 18 日 (月) 13 : 30 ~ 15 : 30
場 所	向日市福祉会館 3 階大会議室
参加者数	3 1 名

	意見概要
1	府道中山向日線についての歩道整備について二年がかりで要望活動を行ってきた。要望が結実し、平成 18 年から平成 19 年の期間で整備を行ってもらえる。バリアフリー整備を進めていくには、地域と行政が手を取り合ってともに取組んでいくことが重要である。
2	向日町停車場線がどのように整備されていくのか具体的な整備イメージを教えてほしい。
3	今回の計画案に異議は無いが、これらの計画が確実に全て実施される必要がある。また、緑の坂道などは、阪急のスロープなど比較にならないほど急な勾配で危険な状況であり、子どもに対するバリアフリーのあり方も今後の取組み課題としていただきたい。
4	J R 向日町駅のバリアフリーの具体的な整備の方向性について J R からはなんらかの方針やヒントは得ているのであれば教えて欲しい。
5	重点整備地区の範囲が J R から西側となっている。知的障害者が通う乙訓ひまわり園は J R より東側にあり、地下道を通る。障がいのある人の通学には先生の同伴があるため今のところ大きな問題とはならないが、地下道は若い女性にとっても暗く危険な道路であるため、地下道の幅員を広げ明るい道路として欲しい。
6	地下道には女性への配慮として歩道に柵が設置されているそうだが、その柵の高さが非常に高く逆に危険であると考えている。柵が高すぎることにより、車道側から歩道の状況が見えず、子どもたちの安全が確保できない。柵は二段になっているので一段取り払って高さを下げて欲しい。
7	アパートと道路の間に溝が通っているのだが、溝ふたが設置されていない。側溝は視覚に障害のある人にとって非常に恐怖を感じるものなので、できれば早くふたを設置して欲しい。ただ、側溝の溝ふたは誰が設置するものなのか分からないので、この問題についてどこに相談すればよいか教えていただきたい。

8	1.5mの有効幅員が可能になったとしても安易にその幅員を採用しないようにすべきである。元来、歩道においてねじれが生じやすい原因の一つに歩道幅員の狭さがあるのだからなるべく広い幅員を確保して欲しい。向日町停車場線の整備においてもできるだけの幅員を確保して欲しい。
9	歩車道境界は15cmの縁石で区切ることが標準的であるとのことだが、最近採用されているセミフラット形式での縁石には危険が多い。例えば自転車が走行し縁石に接触すると転倒する危険性が高い。柵などが設けていない道路で転倒すれば、自動車との事故にもつながるので交通量などに関係なく歩車分離は柵による分離を基本として欲しい。
10	地理的に南北に長い向日市では、自転車が有効な移動手段であるが、将来自転車に乗れなくなったときにどのように生活していいのが困惑する。コミュニティバスなどはバリアフリーの問題と直接は関係ないのかもしれないが、バスの問題なども含めたトータルのバリアフリー化を考えていくべきだと思っている。

資料9．バリアフリー基本構想シンポジウム

1．事業名

バリアフリー基本構想シンポジウム「まちはやさしくなれるか」

2．実施者

向日市

3．実施年月日

平成19年2月9日（金）午後1時30分～4時

4．実施場所

向日市民会館 第1会議室

5．実施目的

向日市では、平成18年6月に成立した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（通称：バリアフリー新法）に基づき「向日市バリアフリー基本構想」の策定を進めている。

この基本構想は、誰もが自立的に行動でき、積極的に社会参加できるバリアフリーで魅力的なまちづくり計画を、幅広い連携のもと、当事者や市民と協働でまとめるものである。

そこで、「バリアフリー基本構想シンポジウム」を開催することにより、バリアフリー基本構想を広く市民に周知するとともに、市民のバリアフリーに対する意識の高揚を図る。

6．実施内容

バリアフリー基本構想シンポジウム「まちはやさしくなれるか」の実施

基調講演

「バリアフリーのまちづくりをめざして」

【講師】土井勉基本構想検討協議会委員長（神戸国際大学教授）

パネルディスカッション

「まちはやさしくなれるか」

【コーディネーター】

土井 勉氏（基本構想検討協議会委員長・神戸国際大学教授）

【パネリスト】

阿部 祥子氏（基本構想検討協議会委員・佛教大学教授）

酒井美智子氏（基本構想検討協議会委員・向日市女性の会代表世話人）

大塚 正洋氏（基本構想検討協議会委員・向日市商工会会長）

杉本 芳衛氏（基本構想検討協議会委員・向日市身体障害者協会会長）

和田 良次（向日市助役）

7．参加募集・周知の方法

ポスター 100枚印刷

（市内広報板74箇所、市内公共施設等に掲示）

チラシ 3,000枚印刷

（地区公民館等の市内公共施設及び各町内会等に配付）

ホームページ <http://www.city.muko.kyoto.jp/>

8. 後援・協賛等

後援 向日市商工会 向日市社会福祉協議会

協賛 (社)近畿建設協会

9. 成果

【効果・成果等】

身体障害者協会等の当事者団体にとっては、実地調査などで出された意見がどの様に基本構想に反映されたかを確認できる機会となった。

今回のシンポジウムを通じて、バリアフリーやユニバーサルデザインに対する情報の共有がなされ、市民と行政が協働して築いていく「バリアフリーのまちづくり」への理解が深まる良い機会となった。

【来場者】

来場者数 123名

来場者の属性・・・市民（障がいのある人等の団体）、行政関係者、公共交通事業者、ボランティアサークル、学生等

資料 10. パブリックコメントの意見と回答

○パブリックコメントの概要

向日市バリアフリー基本構想（素案）について意見を求めるため、ホームページにおける公開及び、市内の公共施設などで閲覧できるよう素案の配置を行いました。

【パブリックコメント概要と結果】

調 査 日 時	平成 19 年 2 月 1 日(木)～平成 19 年 2 月 28 日(水)
募 集 方 法	広報むこうに骨子の掲載 市のホームページに全文の公表 市役所 1 階情報公開コーナー、市内の各公民館及びコミュニティセンターへ配置 視覚に障がいのある人へは点訳の資料及び音声テープの貸与
募集内容	○向日市バリアフリー基本構想（素案）に対する意見募集
募集結果	2 3 件 3 0 項目 2 月 9 日に開催したシンポジウムにおいて提出された意見についても、パブリックコメントと同様に意見の反映などを行うこととしました。 (意見番号 2 ～ 23)

	意見の要旨	市の考え方	対応
1-1	市役所の本館と新館連絡通路との段差を解消して欲しい。	本館と新館の間を円滑に移動できるよう、基準に沿った段差解消などの措置を行っていきます。	対応
1-2	バスやタクシー乗降場、市役所において屋根付きベンチを設置し、その場所を明示して欲しい。	バス停にベンチ等を設置するには、設置可能な歩道幅員が確保されていなければなりません。歩道幅員が十分に確保されるバス停については道路管理者とバス事業者が協力して設置を検討していきます。	その他課題
1-3	歩道と横断歩道の段差を解消して欲しい。	生活関連経路については道路特定事業として整備目標（2cm 以下）に沿った整備を行っていきます。また、生活関連経路以外の道路については計画的に整備を行っていきます。	対応
1-4	階段やスロープには左右手すりを設置して欲しい。	新設されるスロープで、基準で定められた高さを超えるスロープについては、両側に手すりを設置します。また、既設の階段やスロープについては幅員を考慮の上、設置を検討します。	対応

対応：基本構想において対応可能

追記：意見を考慮したうえ基本構想に追記

その他課題：基本構想以外による対応を検討

	意見の要旨	市の考え方	対応
1-5	トイレには車いす対応のものを設置し、バリアフリー対応となっていることを明示して欲しい。	市役所、市民会館や福祉会館については、障がいのある人などが多数利用される施設との認識であり、現在車いすをご使用の方も利用できるトイレを設置しています。障害者マークを掲示していますが、情報案内板等でわかりにくい位置にあるものは変更していきます。また、他の公共施設については設備更新時期に改修の検討を行っていきます。	追 記
1-6	2階建て以上のアパート、マンションにエレベーターの設置を義務づけて欲しい。	新築されるマンション等で床面積が3,000㎡以上のものについてはエレベーターの設置が義務づけられています。しかし、2階建て以上のすべてのアパートやマンションについてエレベーターの設置を義務づける法令はないため、義務化は現在のところ困難であると考えています。 今回のご指摘を受け、共同住宅等が建設される際には、エレベーターの設置を含め、バリアフリー化へ取組むための技術的、制度的な情報提供を行っていくことを検討します。	その他 課 題
1-7	公衆電話についてはその設置場所を明示し、カード使用が可能なものとして欲しい。	公衆電話の構造などに関するバリアフリー上の基準はないため、一般的にはNTT西日本独自の福祉対策によるものとなります。	その他 課 題
1-8	歩道はフラットにして欲しい。また、夕方以降、暗くなると外出できない。	基本構想で定められた生活関連経路については、平坦で滑りにくい舗装とし、歩道のこう配を緩和していく予定です。また、この他の道路についても、改修時にはできる限り平坦な構造となるよう努めていきます。 夜間における明るさの確保については、門灯等の点灯へ協力を求めています。	追 記
2	JR向日町駅のエレベーター化を事業に計画されているが、それでも4年後のこととなる。早急に整備を。	JR向日町駅は短期～中期にかけての事業と位置づけており、市民の皆さまからの要望が大きい駅でありますので、JR西日本と協議して可能な限り早期の完成を目指してまいります。	その他 課 題

	意見の要旨	市の考え方	対応
3	様々な立場の全ての方々にとって住みよい明るい生活の舞台となる向日市、京都府になることを望む。今後も意識してバリアフリーに関心を持ちたい。	バリアフリー新法となりバリアフリー化を行う際の対象は「高齢者、障害者等」とされています。この「等」の中には妊産婦、外国籍市民などを含んでおり、施設等の移動上、または利用上で制約を受ける人を対象としています。本市では基本構想の実現を通じて、あらゆる人にとって住みやすいまちづくりを目指してまいります。	その他 課 題
4	電柱について、関電とN T Tの電柱が別々に立っている疑問がある。これらを結合すれば電柱の本数が減るのではないか。	今回のご指摘を受け本市では、生活関連経路において共架可能な電柱区間がある場合には、道路の整備時期に合わせて電柱管理者と共架の検討を行います。	追 記
5	車の流れを一方通行にして街全体を巡回するようにしたらどうか。	本市全体を一方通行化することは交通計画上、非常に制約が大きくなります。また、地区内における部分的な一方通行化については、関係する市民の合意を得る中、必要に応じて京都府公安委員会に要望します。	その他 課 題
6	向日市の道は旧道(まっすぐでない)が味があって良い。救急車や地域に住む人が必要な車は仕方がないが、それ以外の車が入りにくいのは歩くのにちょうど良い。まっすぐな広い大きい道もバリアフリーがしやすいが、細い道で自ずと車を限定するのもバリアフリーの方法かもしれない。	生活関連経路については原則歩道を設置しバリアフリー化を図っていく方針ですが、特に西国街道については今回ご指摘のありましたように、車両を減速させる措置なども含めたバリアフリー化のあり方を検討していく予定です。	対 応
7	関係各位の誠意と熱意が必要だ。	今後とも、市域全体のバリアフリー化について、取り組んでまいります。	対 応
8	駅の改修について、特定事業者がしっかり予算を出すように強く要請すべき。駅の集客にも寄与するのだからきちんと言ふべきだ。	駅周辺のバリアフリー化に関する事業については国、地方公共団体、事業者がそれぞれ費用負担し、協力し合って実現していきます。	対 応

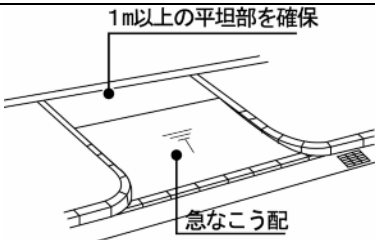
	意見の要旨	市の考え方	対応
9	キリンビールの跡地開発は麒麟の力ですべきだ。少ない市の財政を最小限にすべきではないか。	公がすべきことと民がすべきことを明確にしたうえで、賑わいと活力のあるまちを築いてまいります。なお、今回の麒麟跡地の開発地域内については、すべて麒麟の負担で整備することになります。	その他 課 題
10	煙草の問題、気管支が弱い障害を持つ者にとり、商店(食事処)など特に改善されたい。	バリアフリー新法におい受動喫煙などの問題に関して基準等は定められておりません。しかし、健康増進法において、施設管理者は受動喫煙を防止するための措置を講ずることが努力義務とされているため、分煙意識を高めてもらえるよう努めます。	その他 課 題
11	心のバリアフリーに関しては障害者の方々、及び高齢者の方々でないと気づかないことが多く、こういったことを健常者、特に若い世代に対して啓発していくことが、今後の課題になるのではないか。	ご指摘のとおり障がいのない人々によるバリアフリーへの理解が重要と考えており、広報紙やホームページを通じた啓発活動のほか、市民が参加できるバリア体験なども行い、世代間を超えた理解の促進に努めていきます。	対 応
12	向日市は「コンパクト」であるならばコミュニティバスなるものを走らせて、障害者及び高齢者の方々の外出の機会を創出することも可能ではないか。先進事例として、同じ京都の京都市伏見区の醍醐地区で走らせているコミュニティバスや、東京・武蔵野で走らせている「ムーバス」などがある。もちろん車両はノンステップバス。財政面において厳しいかと思うが、検討して欲しい。	現在主要な公共施設を巡回する、巡回バスについて検討を行っています。しかしながら、多大な事業費を必要としますので慎重に検討している段階です。市政へのご理解とご協力をよろしくお願いいたします。	その他 課 題

	意見の要旨	市の考え方	対応
13	高齢化が進む中、バリアフリー施策の推進に希望を持つ。構想計画で終わらず、見映えのある素案を早急に取り組んで欲しい。道路幅員は毎年取り上げられているのに、一向に改修されていません。東向日・西向日・美観地区（美観道路）のタイル、モザイク舗装は必要ないのではないか。財政面での問題はありますが、工夫して捻出して欲しい。	今後も皆様のご理解とご協力を得ながら早急に実現できるよう取組んでまいります。西向日駅周辺に用いているタイル調の舗装材はインターロッキングブロックといい、アスファルト舗装に比べて透水性があり水たまりがでにくいなどの特徴があります。また、東向日駅前周辺の歩道に用いているレンガ調のブロックは、下水の処理汚泥を原料としたものです。	対応
14	一般の人がベビーカーを持つのを快く手伝ってくれて、非常に助かることもある。「心のバリアフリー」は、今すぐにでもできる経費もかからない取り組みではないか。	バリアフリー新法により「心のバリアフリー」は国民の責務とされました。本市においても「心のバリアフリー」は重要な施策と考えており、広報活動などを通じて積極的に推進していきます。	対応
15	トイレについて、おむつ交換台の設置も検討して欲しい（男性用、女性用ともに）。	市役所、市民会館や福祉会館においては、男性も含めあらゆる人が利用可能な多機能トイレとなるよう、ベビーベッド等の設置を検討していきます。	対応
16	バンビオ（長岡京市）の平和堂のトイレは介護用ベッドもあり、素晴らしい。	バリアフリー検討協議会においても、バンビオのトイレを視察しており、介護ベッドの重要性を認識しております。本市の公共施設において多機能トイレを整備する際には、構造上または管理上可能な施設については設置を検討していきます。	対応
17	市の実態と調査の大切さ、トイレの調査は良かった。実感する。	本市では継続したバリアフリーへの取組みを行っていきます。そのため、バリアフリーに係る市民点検調査を今後も行っていきますので、ご協力よろしく願いいたします。	対応
18	向日市は坂が多くて移動が大変だが、今後のバリアフリーを期待している。	地形そのものに起因するこう配を解消することは非常に困難ですが、歩道形状の見直しなどによる部分的なこう配の緩和に努めていきます。	対応

	意見の要旨	市の考え方	対応
19	車いすの介助として、物集女街道や社協からサティへの道が一番苦労する。障害者や高齢者が安心して外出できるまちづくりをしていただきたい。	寺戸地区における物集女街道（府道西京高槻線）は幅員の確保が最大の課題であると認識しています。そのため、本基本構想（素案）では西京高槻線の一部を中長期的に拡幅へ向けた取組みを行っていくこととしています。	対応
20	高齢者疑似体験インストラクターとして、専門学校、看護学校、大学、高校、地域、施設などに行き、体験を通して本当の不自由さや不便さが実感できたとの声を聞かせてもらっている。一方通行の西国街道や通行の激しい市道など、まず道を整備し、外出しやすい健康で安心のまちづくりを期待している。決して一度にとは思っていないが、住みよい町になるため、少しずつでも確実に取り組みして欲しい。	継続した取組みに向け、バリアフリーに関する窓口の設置についても検討してまいりますので、今後とも福祉の現場に参加しておられる立場から、貴重なご意見よろしくお願いいたします。	対応
21	このように皆で集まって考える機会に自分も参加してともに考え、また、自分がどうして欲しいのかなどの意見を言うことができる。障害者の立場から声をあげることの大切さを実感する場が大切だ。今後もこうした取り組みをして欲しい。	今後もバリアフリーの問題に継続して取り組んでいくなかで、市民の皆様から直接のご意見いただけるよう、市民参加の機会を設けていきたいと考えております。	対応
22	向日市は道幅が狭いので、バリアフリーが絵に描いた餅にならないように市は頑張っていて欲しい。期待している。	市民の皆様にご協力いただきながら、できるだけ早期の実現を目指していきます。また、一過性の取組みとならないよう、継続してバリアフリーの問題に取り組んでまいります。	対応

	意見の要旨	市の考え方	対応
23	多くの市民が利用する地域を重点整備地域に指定されて、短期でバリアフリー化されるのはうれしいのだが、重点地域から外れている地域(場所)への意識や財政がおろそかにされるのではないかと心配だ。私が居住している六向小学地域に通学路に指定されている「みどりの坂道」があるが、宅地開発により横切る道路ができたため、今までもきつい勾配であったのがさらにきつくなった。さらに交通事故対策として歩行者側道路に鉄柵のバリアが設けられ、買い物カートが通りにくくなっている。市が行き止まり道路をなくすため指導して道路を継いだそうですが、安心・安全から逆行しているところも生まれている。特に児童、高齢者は重宝しているところなので、通学路は安全・安心を優先して考えていただきたい。	本市は丘陵地が多く地形上の縦断勾配が生じやすいため、高齢者、障がいのある人等にとって、バリアフリー基準を満たした整備を図ることが困難な地区があるものの、重点整備地区外にあっても、主に徒歩による利用が多い道路や施設については、バリアフリー整備を奨励し実施していきます。また、道路や施設の新設に際してはバリアフリー化を図っていきます。	対 応
		また、「みどりの坂道」については、防災上の観点から南北道路を接続したもので、この交差点から東側道路は、当初と比べ勾配が大きくなったことから、開発事業主に階段を設置させたところであります。また、階段の途切れる区間約19メートルにつきましては、勾配など道路形状についての変更等がないことから、高齢者や通学児童の安全を図るため、行政指導の中で道路中央部に手すりを設置させたところであります。	その他 課 題

あ
移動等円滑化基準 バリアフリー新法に基づき、移動及び施設の利用を円滑にするために必要な構造や設備に関して定めたもので、「公共交通移動等円滑化基準」、「道路移動等円滑化基準」、「都市公園移動等円滑化基準」、「建築物移動等円滑化基準」(各項目参照)などがあります。
横断こう配 排水などのために道路面に付けられている勾配で、進行方向に向かって右から左へ、または左から右へつけられているこう配です。
か
ガイドライン 交通バリアフリー法の移動円滑化基準に基づいてバリアフリー化の考え方や具体的な整備方法等が示されたもので、下記のようなガイドラインが定められています。 1. 公共交通機関旅客施設の移動円滑化ガイドライン(発行: 交通エコロジー・モビリティ財団) 2. 道路の移動円滑化整備ガイドライン(監修: 国土交通省 発行: (財) 国土技術研究センター)
グレーチング 鋳鉄や鋼鉄製の金物でできた網状のふたで、歩行者などの転落を防止するために側溝の上に設置するもの。
建築物移動等円滑化基準、建築物移動等円滑化誘導基準 建築物移動等円滑化基準は正式名称を「移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の構造及び配置に関する政令で定める基準」といい、廊下、便所などの建築物内やその敷地内についてバリアフリー化を図るうえで守るべき基準が示されています。 一方、建築物移動等円滑化誘導基準は、より望ましい基準を示したもので、この基準に合致し、認定を受けた特定建築物は容積率の特例などの措置を受けることができるほか、移動円滑化誘導基準に適合した建築物であることを建物等に表示することができます。
建築物特定施設 建築物やその敷地に設けられる施設で出入口、廊下等、階段、エレベーター、便所、敷地内の通路、駐車場などがあります。
公共交通移動等円滑化基準 正式な名称は「移動等円滑化のために必要な旅客施設または車両等の構造及び設備に関する基準」であり、旅客施設のエレベーターやトイレなどの設備に関する基準のほか、鉄道やバスの車両について移動等円滑化を図っていく基準が示されています。

交通バリアフリー法
高齢者や身体障害のある人等、身体機能面で日常生活や社会生活に影響を受ける人の公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進することを目的として、平成 12 年 5 月に制定された法律の通称。正式には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」といいます。
高齢化率
総人口に占める 65 歳以上の人口比率のことをいいます。
さ
サイン
サインにはしるし、符号、表示、掲示、標識の意があります。サインを適切に配置することにより、人は自分の位置を確認できたり、施設や設備の位置を把握することができたりすることで、円滑な移動や施設の利用が可能になります。
視覚障害者誘導用ブロック
視覚に障がいのある人が杖や足の裏の触感覚でその存在や大まかな形状を確認できるような突起をつけたブロックのことで、一般に点字ブロックとも呼ばれます。注意喚起のための点状ブロックと、行く先を誘導するための線状ブロックがあります。
視覚障害者用付加装置
音響により、横断可能な信号表示（青、赤）となっていることを視覚に障がいのある人に知らせるための装置です。現在、擬音式（ピヨピヨ、カッコー）とメロディー式の 2 種類が採用されており、擬音式のうち、対面するスピーカーから時間差で擬音を発することによって、視覚に障がいのある人が横断方向を把握しやすくなる「異種鳴き交わし方式」（ピヨ→ピヨピヨ、カッコー→カカッコー）の装置の設置が進んでいます。
施設設置管理者等
施設設置管理者とは公共交通事業者等、道路管理者、路外駐車場管理者等、公園管理者等及び建築主等の施設のバリアフリー化を行う事業者をいいます。また、施設設置管理者等の「等」は公安委員会を含んで呼ぶときに使用します。
車両乗り入れ部
車両が民地（駐車場）等に乗入れるため、歩道の一部を斜めに切り下げている場所です。車いすの利用者が歩道を通行するとき、この斜めの部分を通行すると車道側に流されてしまう恐れがあるため、平坦部を 1m 以上確保するよう工夫することが大切です。
 【車両乗り入れ部】
縦断勾配
道路面に付いている進行方向の勾配。

重点整備地区

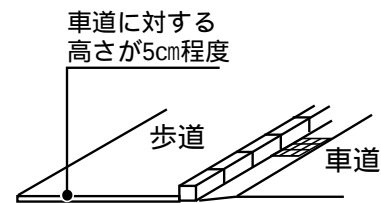
生活関連施設の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であるほか、生活関連施設及び生活関連経路について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要とされ、かつ移動等円滑化のための事業を重点的、一体的に実施することが有効な地区をいい、おおむね 400 ヘクタール未満の区域とします。

生活関連施設、生活関連経路

生活関連施設とは、高齢者、障害のある人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であり、生活関連経路とは、生活関連施設の間を結び、道路、駅前広場や建物内および敷地にある通路などのことです。

セミフラット形式

従来、主に用いられてきたマウントアップ構造で発生しやすかった車両乗入部での歩道の波打の解消や、交差点周辺でのすりつけこう配の緩和を図るため、歩道の高さを車道に対して 5 c m 程度とした歩道形式です。



た

タウンウォッチング

まちを実際に歩き、良いところや問題点を発見し、まちづくりのアイデアを見つけ出していくこと。

多機能トイレ

車いす利用者だけでなく、オストメイト（人工肛門や人工膀胱の保持者）、乳幼児連れの家族、妊婦、高齢者等、あらゆる人の円滑な利用に配慮したトイレ。

低床バス

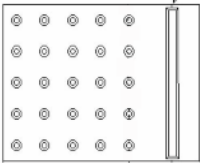
通常のバスより床面が低いバスです。地面から床面までが 55cm 程度で乗降ステップが 1 段のワンステップバスと 25～30cm 程度で乗降ステップのないノンステップバスがあります。

透水性舗装

歩道において、水がたまらないように雨水を地下に円滑に浸透させる構造を持った舗装。

道路移動等円滑化基準

道路移動等円滑化基準は正式名称を「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する主務省令で定める基準」といい、道路のバリアフリー化を図るための基準が示されており、歩道の幅員や舗装、勾配などについて記述されています。

特定事業計画	施設設置管理者等が、バリアフリー基本構想に即して実施する事業について具体的な事業内容やスケジュール等を定める計画。新バリアフリー法においてバリアフリー基本構想策定後に各施設設置管理者等が定めることが規定されています。
特定旅客施設	おもに1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設をいいます。本市ではすべての駅がこれに該当します。なお、特定旅客施設も生活関連施設に含めることができます。
特定建築物、特別特定建築物	特定建築物は、多数の者が利用する建築物で法令に定められたものをいい、学校、病院又は診療所、集会場などがあります。特別特定建築物は、特定建築物のうち不特定多数の者が利用するもの及び主として高齢者、障がいのある人等が利用するもので、盲学校・聾学校又は養護学校、病院又は診療所、集会場などがあります。
特定公園施設	公園施設のうち、移動等円滑化が特に必要な施設として、屋根付き広場、休憩所、駐車場、便所、水飲み場、掲示板、などが示されています。
都市公園	都市公園法で定められた公園や緑地で、都市計画上必要な施設として定められたものか、都市計画区域に設置するもので、本市では児童公園以外の公園や緑地が該当します。
都市公園移動等円滑化基準	都市公園移動等円滑化基準は、正式名称を「移動等円滑化のために必要な特定公園施設の設置に関する主務省令で定める基準」といい、特定公園施設に関するバリアフリー化の基準が示されています。
な	
ノーマライゼーション	障害を持つ人も、持たない人も、社会の一員として、お互いに尊重し支えあいながら、地域の中でともに生活する社会こそがあたりまえの社会であるという考え方です。
内方線ブロック	ホームの縁端には視覚に障がいのある人の転落を防止するため点状ブロックが敷設する必要があります。しかしながら、点状ブロックは正方形で方向性を持っていないため、視覚に障がいのある人は自分がいる位置の左右どちら側が線路側となるのか方向感覚を見失いがちです。内方線ブロックは右図のように点状の突起とは別に、線状のものを追加し、方向性を認識しやすいようにしたものをいいます。 

は

ハートビル法

誰もが利用しやすい建物をつくることを目的として、多数の人が利用する建物について施設整備基準等を定めた法律の通称です。正式には「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」という名称です。

バリアフリー

高齢者や障がいのある人、妊産婦、けが人等、身体的制約から移動に支障をきたす人の行動の妨げとなる障壁（バリア）を除去すること。広義には、段差解消等の物理的環境の改善だけでなく、人間の心理的なバリアや社会的な制度のバリアを除去することも含みます。

ピクトグラム

伝えたいイメージが一見して理解できるよう、絵文字等により表現したサインのこと。交通エコロジー・モビリティ財団により 125 種類の標準案内用図記号が公表されています。



お手洗い



エレベーター

福祉タクシー

福祉タクシーとは、高齢者や障害のある人等、移動に制約がある人が家の出入口から病院・施設等の出入口まで移動が可能になるサービスとして、車椅子利用者や寝たきりの人の輸送を目的に車椅子・寝台（ストレッチャー）のまま乗降できるリフトなどを備えた専用のタクシー車両のことをいいます。

や

ユニバーサルデザイン

年齢や性別、身体的能力など人々の様々な特性や違いを超えて、すべての人が利用しやすいことを初めから考慮してまちづくりやものづくり、しくみづくりを行う考え方をいいます。