

## 5章

## 重点整備地区(案)及び生活関連施設(案)、生活関連経路(案)の選定

### 1. 重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路について

#### (1) 重点整備地区の要件

バリアフリー化を推進するには、バリアフリー化を図る施設や経路との連続性の確保、また、そのための一体的な取り組みが重要な課題となります。そのため、本バリアフリー基本構想においても、下記の移動等円滑化の促進に関する基本方針で定められる要件に照らし合わせて重点整備地区を設定します。

#### 【重点整備地区の要件】

##### 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1.1km円の圏域)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 ) 生活関連施設及び生活関連経路

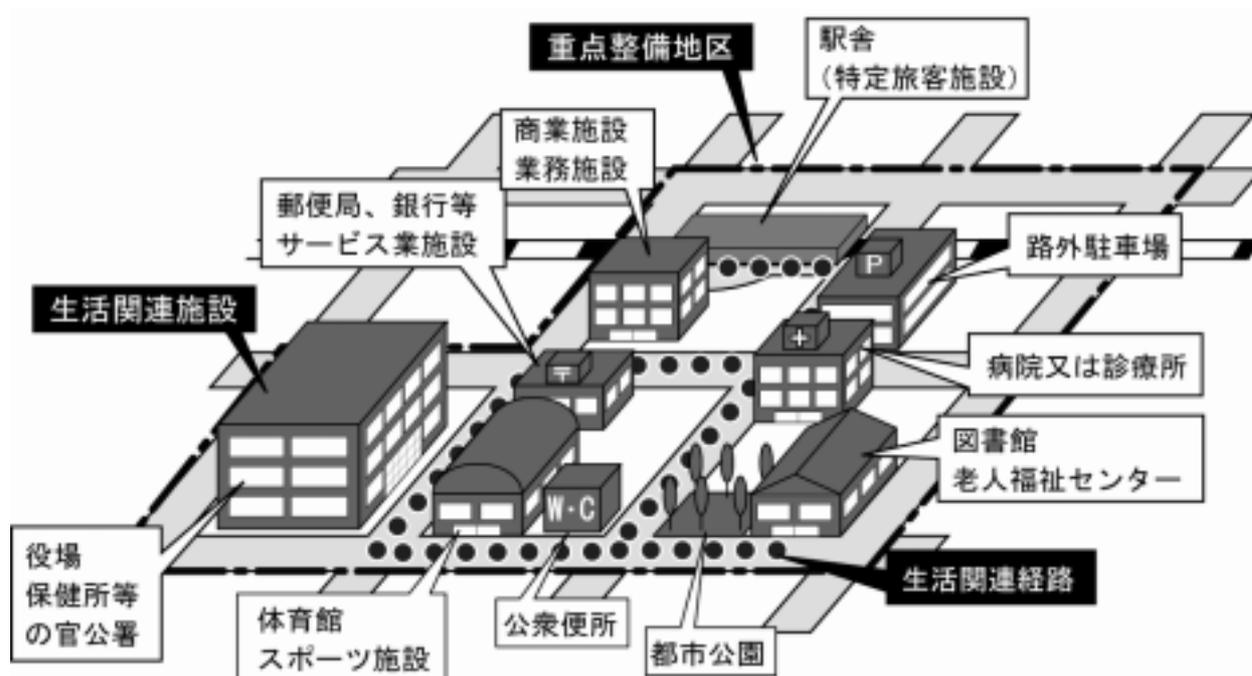
### 生活関連施設

生活関連施設とは、「高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他の施設」のことであり、該当する施設は、町内において駅、役場、保健センター等、多数所在しています。これらのうち、基本構想において生活関連施設として定めた施設は、特定事業またはその他の事業において、バリアフリー化を図っていく必要があります。

### 生活関連経路

生活関連経路とは、「生活関連施設相互間の経路」のことであり、生活関連施設の間を結ぶ道路、駅前広場のほか、民間施設の建築物内部の通路等も生活関連経路として定めることができます。生活関連経路においても、基本構想の中で定めることにより、特定事業またはその他の事業において、バリアフリー化を図っていく必要があります。

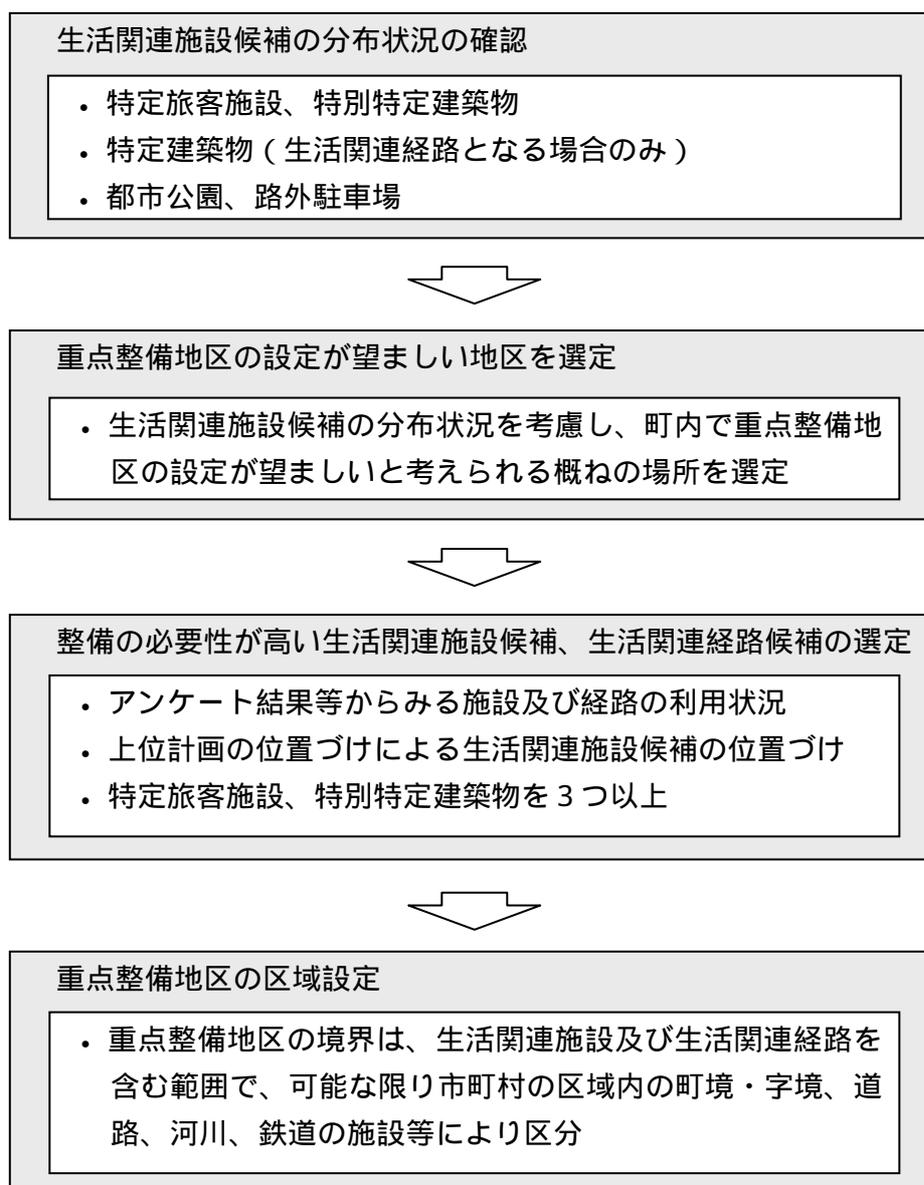
【重点整備地区と生活関連施設のイメージ図】



### (3) 重点整備地区の区域設定の手順

重点整備地区の区域を定めるには、まず配置要件を満たす必要があることから、生活関連施設の候補となる施設（以下「生活関連施設候補」という）が徒歩圏内に集積しているか検討します。次に、生活関連施設候補の分布状況から重点整備地区を設定する概ねの地区を選定し、アンケート結果等から得られた生活関連施設候補や施設間を結ぶ主要な道路（以下「生活関連経路候補」という）の利用実態、また、上位関連計画との整合性を検討し、整備の必要性が高い生活関連施設候補と生活関連経路候補の抽出を行います。その後、重点整備地区周辺の状況等を総合的に勘案しながら、道路や河川等の地形地物により区域の境界を定めます。

#### 【生活関連施設、生活関連経路及び重点整備地区設定までの流れ】



## 2. 町における重点整備地区の設定の考え方

### (1) 重点整備地区(案)の選定

#### 1 生活関連施設候補の分布状況と重点整備地区(案)の選定

重点整備地区(案)の選定にあたっては、生活関連施設の候補となる特定旅客施設や特別特定建築物等の生活関連施設候補が徒歩圏内に集積している地区で、重点整備地区の区域面積が概ね400ha未満となる地区を選定する必要があります。

本町における生活関連施設候補の分布状況を把握するため、徒歩圏内を約400ha未満となる半径1.1kmの円内と考え、その円内における分布状況の確認を行いました。生活関連施設候補は、特定旅客施設である駅舎のほか、特別特定建築物等のうち町施設等の公共性の高い施設を選定し、円内には主要な生活関連施設候補である、駅舎や役場等の公共性の高い施設が多く含まれるよう検討し配置しました。



## 2 町における生活関連施設候補及び生活関連経路候補の利用状況

重点整備地区は、「生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区」であることや、「移動等円滑化のための事業を実施する必要性が特に高い地区」である必要があることから、アンケート調査及びヒアリング調査から、生活関連施設候補や生活関連経路候補について住民の利用実態を把握しました。

### アンケート及びヒアリングからみる施設の利用状況

徒歩による施設利用では、アンケートの対象者を問わず、郵便局や近所の店舗といった近所にある生活利便施設の利用率が高くなっている。

町全体の住民が利用すると考えられる施設では、役場が最も多く、中央公民館も多くなっている。また、地区別の施設利用状況をみると、円明寺地区では地区集会所が2位となっており、中央公民館の利用者より多くなっています。子連れ親については保健センターの利用率も高くなっています。

問題のある施設についてみると、阪急大山崎駅を問題とする人が最も多く、次いで、JR山崎駅となっています。地区レベルの近隣生活施設に対して問題と考えている人は少ない状況です。

地区別に施設の利用状況をみると、大山崎地区では阪急大山崎、JR山崎駅への指摘が多くなっており、次いで役場となっています。円明寺地区では、役場、中央公民館への指摘が最も多くなっており、次いで阪急大山崎駅、JR山崎駅となっています。また、地区集会所も3位と高くなっています。

### アンケート及びヒアリングからみる主要な道路の利用状況

西国街道（府道大山崎大枝線、府道西京高槻線）の利用が最も多く、歩道幅員が狭くすれ違いができないことや、マウントアップ歩道であることによる勾配や段差について問題点も多い道路との意見が多くなっています。



拠点・ゾーン名称	拠点・ゾーンの機能
生活拠点	交通ターミナル機能の充実と、身近な商業機能の充実
サブ生活拠点	阪急新駅の設置を要望し、サブ生活拠点の形成
シビックゾーン	行政サービス、教育・文化・コミュニティ、保健・福祉等の多様な都市機能の集積により町の活動の中心
観光・レクリエーション拠点	大山崎山荘をはじめとする歴史施設を核とした拠点
広域交通活用ゾーン	広域交通の利便性を活用した新たな都市機能の導入について検討

#### その他地区周辺で実施されている計画との整合

京都第二外環状道路及び側道、阪急京都線 大山崎駅～長岡天神駅間における新駅設置構想

京都第二外環状道路及び側道は、平成 24 年度の完成を目指し、事業が進められています。また、京都第二外環状道路及び側道交差部付近において、阪急京都線の新駅の設置に向けて検討が進められており、これらの事業の実現に伴い、大山崎町周辺の交通形態が大きく変化する可能性があることから、重点整備地区の設定にあたっては、京都第二外環状道路等整備後の影響を考慮して設定する必要があります。

#### 島本町交通バリアフリー基本構想

本町西側に隣接する、大阪府三島郡島本町では、島本町バリアフリー基本構想を策定中であり、JR 山崎駅、阪急大山崎駅の徒歩圏において生活関連施設の選定を検討中であり、本基本構想策定に当たってはこれに配慮し重点整備地区を設定するものとします。

( 2 ) 整備の必要性の高い生活関連施設候補及び生活関連経路候補の選定

大山崎町バリアフリー基本構想における生活関連施設候補及び生活関連経路候補は、アンケート結果や上位計画等のほか、施設におけるバリアフリー上の課題から総合的に判断し、次の施設を選定します。

生活関連施設候補（案）

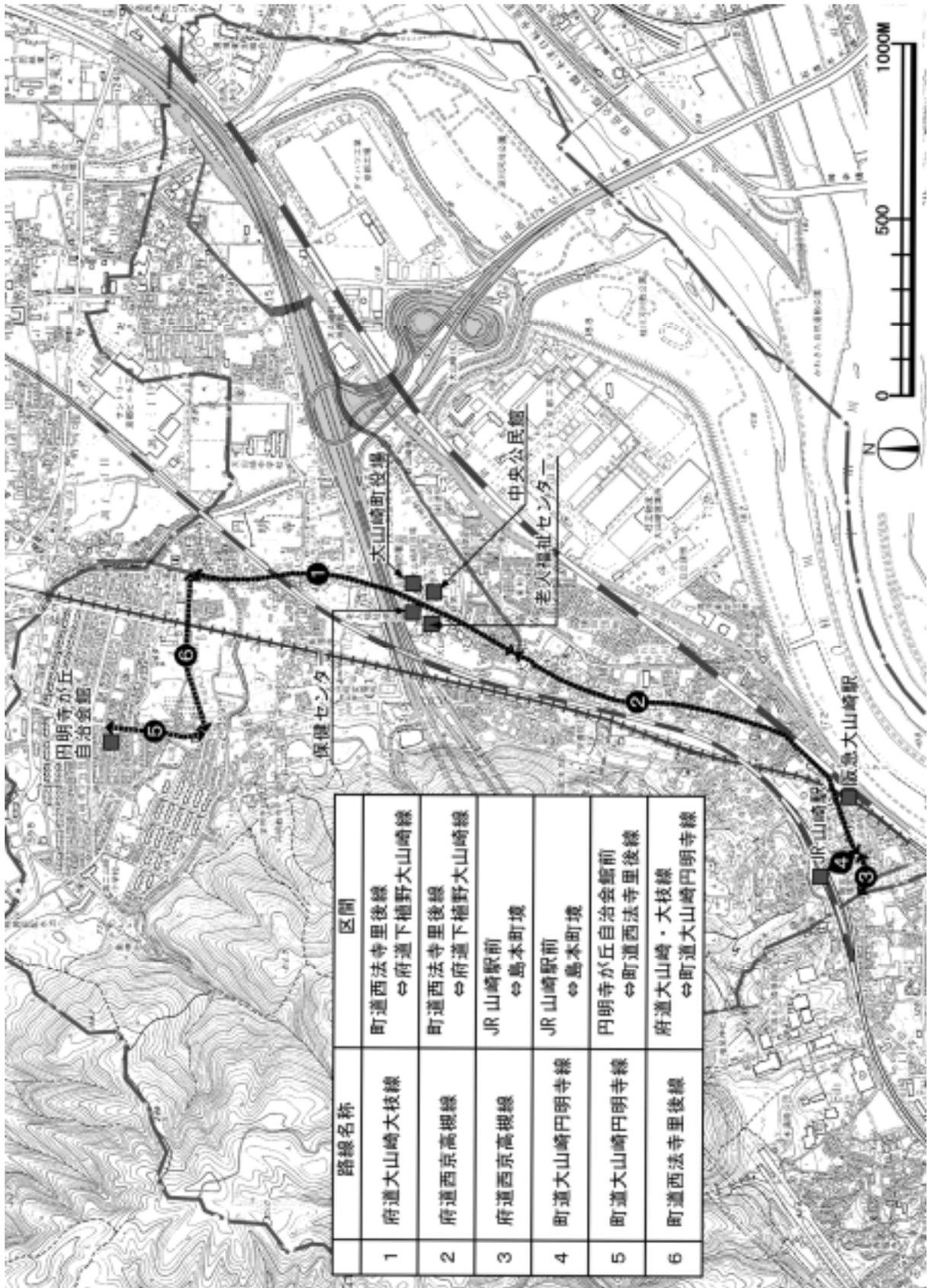
施設名称	選定の考え方
阪急大山崎駅	<p>高齢者、知的障害者、精神障害者、妊産婦・子連れ親のアンケート結果では、「問題のある施設」の設問において、回答者数が最も多かった施設</p> <p>生活拠点（まちの玄関）を構成する中核施設のひとつで、多数の住民又は外部の利用者が訪れる施設</p> <p>エレベーター等が未整備であり、バリアフリー上の課題が大きい施設</p>
JR 山崎駅	<p>身体障害者のアンケート結果では、「問題のある施設」の設問において回答者数が最も多かった施設。また、高齢者、知的障害者、精神障害者、妊産婦・子連れ親においても、阪急大山崎駅に次いで回答者数が多かった施設</p> <p>生活拠点（まちの玄関）を構成する中核施設のひとつで、多数の住民又は外部の利用者が訪れる施設</p> <p>エレベーター及び障害者トイレ等が未整備であり、バリアフリー上の課題が大きい施設</p>
大山崎町役場	<p>高齢者、身体障害者のアンケート結果では、「問題のある施設」の設問において、駅に次いで回答者数が多く、町施設としては最も多い。</p> <p>シビックゾーンにあり、行政機能の中核となる施設で、住民全体の利用が見込まれる施設</p> <p>主要なバリアフリー化はなされているものの、高齢者、障害者等のほか幅広い利用者が考えられるため、より積極的なバリアフリー化を推進する必要性が高い施設</p>
中央公民館	<p>高齢者、身体障害者のアンケート結果では、「問題のある施設」の設問において、町役場に次いで回答者数が多い施設</p> <p>シビックゾーンにあり、図書室や研修室を備える等、広く住民が利用する施設</p> <p>エレベーター等が未整備であり、バリアフリー上の課題の大きい施設</p>
老人福祉センター	<p>高齢者のアンケート結果では、「問題のある施設」の設問において、中央公民館に次いで回答者数が多い施設</p> <p>シビックゾーンにあり、集会機能や公衆浴場を有する等、高齢者が多数利用する施設</p> <p>障害者トイレ等が未整備であり、バリアフリー上の課題がある施設</p>

保健センター	<p>妊産婦、子育て親のアンケート結果では、「問題のある施設」の設問において、中央公民館に次いで回答者数が多い施設</p> <p>シビックゾーンにあり、各種検診等を行っているほか、母子保健事業を行っており、子どもから高齢者まで幅広い世代の住民が利用する施設</p> <p>エレベーター等の垂直移動施設が未設置であるなどバリアフリー上の課題のある施設</p>
円明寺が丘自治会館	<p>身体障害者のアンケート結果では、地区別にみた「問題のある施設」の設問において、町役場に次いで回答者数が多い施設。また、高齢者のアンケート結果においても、中央公民館に次いで回答者数が多い施設。</p> <p>円明寺団地における地区集会機能を備える施設で、多くの地区周辺の住民が利用する施設</p> <p>障害者用トイレが設置されていないなど、バリアフリー上の課題がある施設</p>

生活関連経路候補

経路名称と区間	選定の考え方
府道大山崎大枝線 (西国街道)	アンケートの「よく歩く道路」の設問において、身体障害者を除く全ての対象者で、回答者数が最も多い道路 シビックゾーンと円明寺が丘自治会館とを結ぶ経路にあり、
府道下植野大山崎線 町道西法寺里後線	生活中心軸の一部を構成 車両交通量が比較的多い路線であるにも関わらず、歩道構に凹凸が生じており、歩道幅員が非常に狭く、歩行者の安全確保の必要性が高い道路
府道西京高槻線 (西国街道)	アンケートの「よく歩く道路」の設問において、全ての対象者で回答者数が上位を占める道路 シビックゾーンと生活拠点を結ぶ経路であり、生活中心軸の一部を構成
府道下植野大山崎線 JR 山崎駅前	沿道には、生活関連施設(案)が集積しており、バリアフリー化による整備の効果が大きい路線
府道西京高槻線 (西国街道)	島本町バリアフリー基本構想で定められる生活関連経路等との連続性を確保するため設定する路線( 現在島本町バリアフリー基本構想はパブリックコメント中であり、今後の動向で変更される可能性もあります。)
JR 山崎駅前 島本町境	
町道大山崎円明寺線 (町道1号線)	JR 山崎駅前広場と府道西京高槻線とを結ぶ路線
JR 山崎駅前広場 府道西京高槻線	
町道大山崎円明寺線 (町道1号線)	円明寺が丘自治会館からシビックゾーンを結ぶ経路上にあり、円明寺が丘自治会館前の道路
円明寺が丘自治会館前 町道西法寺里後線	
町道西法寺里後線	円明寺が丘自治会館からシビックゾーンを結ぶ経路上にあり、町道大山崎円明寺線と府道大山崎・大枝線とを結ぶ道路
府道大山崎・大枝線 町道大山崎円明寺線	
JR 山崎駅前広場	JR 駅から、西国街道へつながる町道大山崎円明寺線(町道1号線)を結ぶ経路

【生活関連施設候補及び生活関連経路候補図】



### 3.重点整備地区の区域設定（案）及びバリアフリー化を図るべき施設及び経路（案）

#### （1）重点整備地区の区域設定（案）の考え方

重点整備地区の区域の設定に当たっては、移動等円滑化の促進に関する基本方針で示されている「重点整備地区の要件」に照らし合わせて設定する必要があり、法的条件や周辺の動向等を踏まえながら区域を設定します。また、生活関連施設候補及び生活関連経路候補のうち整備可能なものを含めて重点整備地区に設定します。また、重点整備地区の境界は「可能な限り市町村の区域内の町境・字境、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路によって、明確に表示して定めることが必要である」とされていることから、本町でもこの考え方にもとづき設定します。

#### 【大山崎町重点整備地区における要件整理】

要件	地区の状況
配置要件	<p>徒歩圏内に特定旅客施設である阪急大山崎駅やJR山崎駅が立地しているほか、特別特定建築物である役場を始めとした官公庁施設が多数集積している地区です。</p> <p>役場周辺のシビックゾーンと阪急大山崎駅周辺の生活拠点は、徒歩による施設間移動もうかがえることから、一体の重点整備地区とします。</p>
課題要件	<p>上位計画である都市計画マスタープランの将来都市構造における「生活拠点」や「シビックゾーン」、及びこれらを結ぶ「生活中心軸」が含まれる地区です。また、これらに集積する施設はアンケート調査による利用状況から、相当数の利用が見込まれ、道路においても、生活中心軸である西国街道において、多数の高齢者、障害者等が徒歩で利用しています。</p> <p>円明寺が丘自治会館及び円明寺地区における西国街道（府道大山崎大枝線）は、アンケート結果より相当数の利用が見込まれる施設と道路であると考えられます。しかし、円明寺地区周辺で進められている京都第二外環状道路及び側道、阪急新駅が完成すると、円明寺地区の交通形態に大きく影響を与えと考えられます。そのため、円明寺地区については、京都第二外環状道路等が完了した後の交通状況を勘案した上で、バリアフリー化について再検討することとし、重点整備地区には含めないものとします。</p>
効果要件	<p>シビックゾーンには、高齢者、障害者等が利用する福祉施設のほか、集会施設である中央公民館等が立地しています。また、生活拠点では阪急大山崎駅、JR山崎駅等の鉄道駅が立地しており、高齢者、障害者等の日常生活、社会生活の円滑化が図られることにより、総合的な都市機能の増進につながります。</p>

( 2 ) 生活関連施設 ( 案 )

施設名称	施設の概要
阪急大山崎駅	鉄道駅 ( 特定旅客施設 乗降客数 : 7,069 人/日 )
JR 山崎駅	鉄道駅 ( 特定旅客施設 乗降客数 : 13,550 人/日 )
大山崎町役場	特別特定建築物 ( 官公署 2 階建 )
中央公民館	特別特定建築物 ( 集会施設、図書室 旧館 : 2 階建 新館 : 3 階建 )
老人福祉センター	特別特定建築物 ( 官公署 1 階建 )
保健センター	特別特定建築物 ( 官公署 2 階建 )

鉄道駅の乗降客数データは H17 年度大山崎統計書による

( 3 ) 生活関連経路 ( 案 )

	経路名称	区間
1	府道大山崎大枝線	町役場前交差点 府道下植野大山崎線
2	府道西京高槻線	府道下植野大山崎線 町道大山崎円明寺線
3	府道西京高槻線	町道大山崎円明寺線 島本町境
4	町道大山崎円明寺線	J R 駅前広場 西京高槻線

( 4 ) 準生活関連経路 ( 案 )

生活関連経路 ( 案 ) のうち、府道西京高槻線は歩道幅員が狭くなっているなどバリアフリー上の課題の多い路線であることから、基準に沿ったバリアフリー化が完了するまでには相当の時間を要する路線と考えられます。準生活関連経路は、生活関連経路の整備が実現するまでに、安全に移動できる経路として、比較的交通量が少ない路線で主に歩道設置が行われている道路を設定します。

	経路名称	区間
5	府道下植野大山崎線	府道大山崎大枝線 町道大山崎線第 11 号
6	町道大山崎線第 11 号	府道下植野大山崎線 農協前
7	町道大山崎線第 28 号	町道大山崎第 11 号 町道大山崎第 52 号
8	町道大山崎線第 52 号	町道大山崎第 28 号 府道西京高槻線

( 5 ) その他本町周辺の計画と整合を図る施設

周辺の道路整備と整合を図り整備を検討する路線

施設名称	施設の概要
円明寺が丘自治会館	特別特定建築物（地区の集会施設）

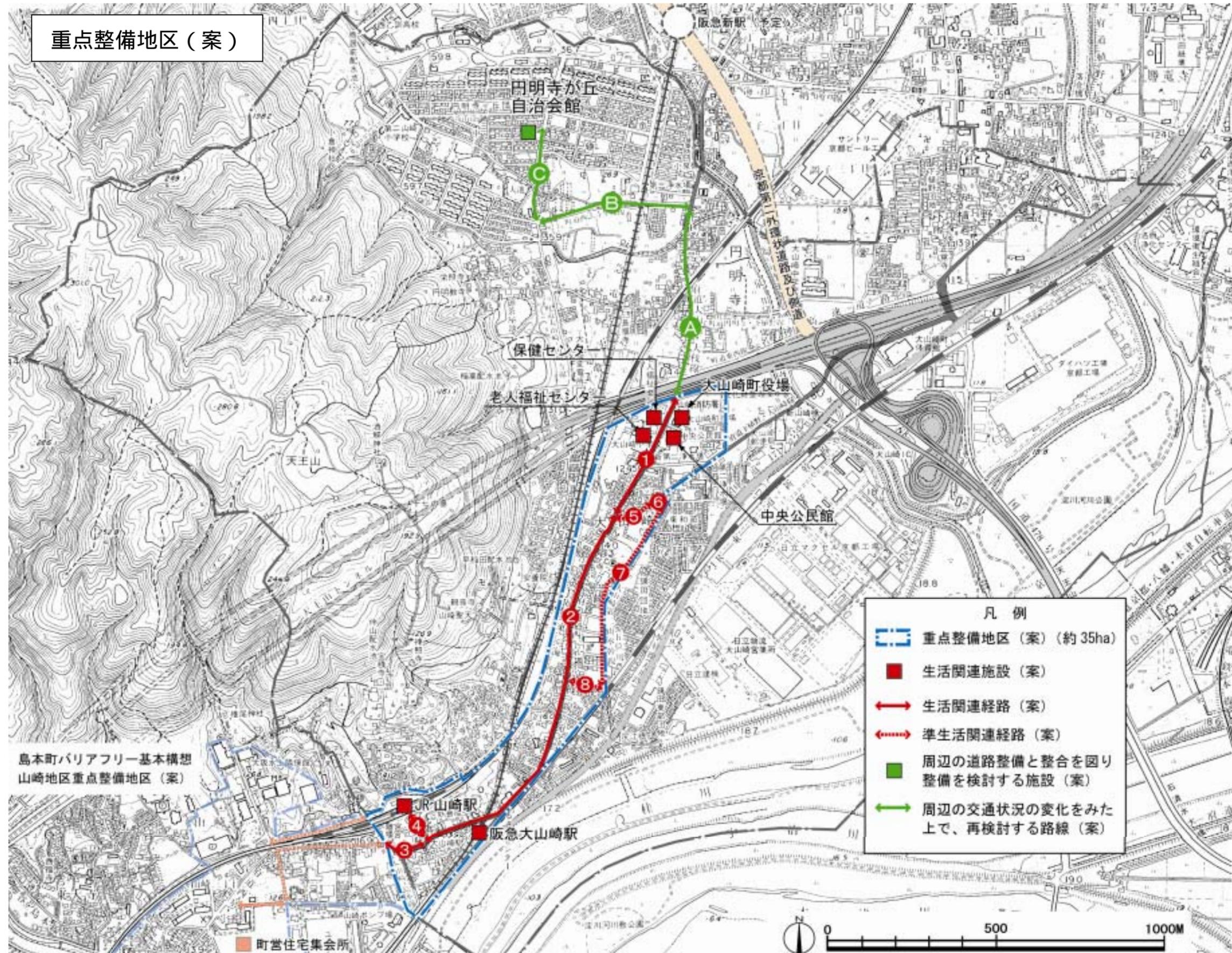
( 6 ) その他地区周辺の計画と整合を図る経路

京都第二外環状道路及び側道や阪急新駅の状態に合わせ整備を図る路線

京都第二外環状道路及び側道の供用後の地区内における交通形態を見極めながら、整備の方向性について検討します。

A	府道大山崎大枝線	町道西法寺里後線 町役場前
B	町道西法寺里後線	町道大山崎円明寺線 府道大山崎大枝線
C	町道大山崎円明寺線	円明寺が丘自治会館前 町道西法寺里後線

重点整備地区（案）



## 6章

## 重点整備地区（案）における現地点検調査の結果

### 1. 現地点検調査（タウンウォッチング及びワークショップ）の結果

#### （1）現地点検調査の概要

タウンウォッチングでは、高齢者や障害者をはじめ子連れの親御さんなど、日常生活においてバリアを感じている人々の参加により、町の施設や、鉄道駅及びこれらを結ぶ道路等でバリア（障壁）となっている場所はどこなのか、実際にまちを歩いて点検を行いました。また、タウンウォッチングで見つけた問題点については、ワークショップ形式による意見交換会を実施し、バリアフリー上の課題や整備要望について、班に分かれて意見を出し合い、問題点の共有を行いました。

#### 調査概要

調査日時	平成 19 年 12 月 20 日（木） 13：00～15：30 タウンウォッチング（現地点検調査） 15：30～17：00 ワークショップ（意見交換会）
調査対象	大山崎町役場、中央公民館、保健センター、老人福祉センター 阪急大山崎駅、JR山崎駅、及び周辺道路
ワークショップ会場	ふるさとセンター
参加者	40名
高齢者及び障害者等	高齢者：4名 障害者（児）親：3名 障害者：10名 子育て親：2名
その他	協議会委員：15名 関係者：6名（施設設置管理者又は介助者）

#### タイムスケジュール

時間	内容
13：00	ふるさとセンター集合
13：05	事前説明（タウンウォッチングにおける注意事項）
13：15	3班にてタウンウォッチングの開始
15：00	各班にてワークショップの開始
16：15	タウンウォッチングとワークショップの結果の発表



1班ワークショップ風景

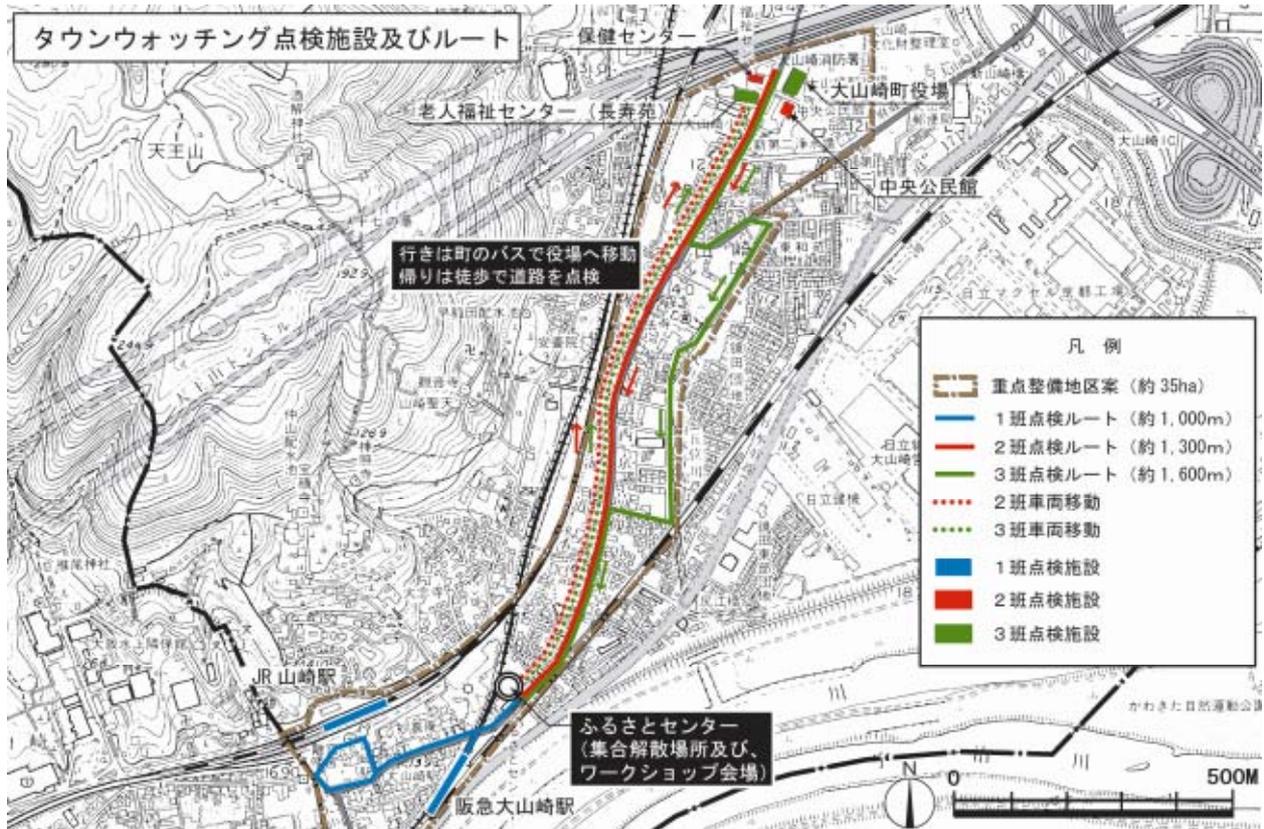


2班ワークショップ風景



3班ワークショップ風景

# 調査ルート図



## 2.生活関連施設における現地点検調査の結果

### (1) 阪急大山崎駅

項目	意見
移動経路	<p>改札からホームまで、車いすが利用できるエレベーターを設置してほしい。</p> <p>階段の段数が多いので、エレベーターかエスカレーターを設置してほしい。</p> <p>階段が急で長くて怖い。</p> <p>改札外の食堂付近で歩きづらい。</p> <p>改札口を出てからJR駅方面へ行くためのスロープがない。</p> <p>ホーム上にある金属のつなぎ目が危険である。</p> <p>電車とホームの間隔が広がっている。</p>
トイレ	<p>車いす利用者が利用できる障害者用トイレが設置されている。</p> <p>障害者用トイレは設置されているが、トイレの幅が狭い。</p> <p>介護用ベッドが設置されているとよい。</p> <p>手すりと便座が少し高い。</p>
情報案内設備 / 視覚障害者誘導用ブロック	<p>視覚障害者誘導用ブロックの種類が統一されていない。</p> <p>改札口から駅出入口部への視覚障害者誘導用ブロックが終わっている。</p> <p>電光掲示板の表示が見えにくい。</p>
券売機	<p>ボタンの中には車いすでは手の届かない位置にある。</p> <p>券売機の下に蹴込みがない。</p> <p>券売機では一人で切符を購入できない。</p>
その他	<p>待合室の段差が大きく狭いため車いすは利用できない。</p> <p>待合室の出入口は、ホームと水平方向に設置されている方がよい。</p> <p>直通の電話はなく、急用の場合に利用できる電話は高槻駅にしか通じない。</p> <p>ホーム上のゴミ箱は高くて利用できない。</p> <p>ホームにある公衆電話はもう少し低い方が利用しやすい。</p>

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

(2) JR山崎駅

項目	意見
移動経路	<p>改札からホームへの高低差が大きく、車いすでは移動できない。</p> <p>トイレまでの通路に、その手前の溝にあるくぼみが段差となっており通行に支障がある。</p> 
トイレ	<p>障害者用トイレが設置されていない。</p> <p>洋式トイレが設置されていない。</p> <p>トイレ入口付近に段差がある。</p> 
情報案内設備 / 視覚障害者誘導用ブロック	<p>電車の到着や通過等の情報提供が、音声と電光掲示板の両方で行われていた。</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックの種類が統一されていない。</p> 
券売機	<p>券売機と運賃表はどちらも高い位置で利用しづらい。</p> 
その他	<p>ホームには非常停止ボタンが設置されている。</p> <p>ホームは比較的広くて歩きやすい。</p> <p>ゴミ箱の高さは利用しやすい。</p> <p>ホーム下に転落した場合、避難する場所がない。</p> <p>待合室への入口は段差があるため、電動車いすでは入れにくい。</p> 

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

(3) 大山崎町役場

項目	意見
廊下・屋外 通路等	<p>役場裏の駐車場から裏出入口に向かう途中にあるグレーチングは目地が大きく、車いすの車輪や杖がはまる。</p> <p>視覚障害者誘導用ブロックの色が床面と同系色であるため、弱視の方などには識別しにくい色となっているのではないかと。</p> <p>役場正面の駐車場に使用されている舗装材は、雨天時に滑りやすい舗装材である。</p> <p>トイレへと続く視覚障害者誘導用ブロックがない。</p>
垂直移動 (階段/スロープ/エレベーター)	<p>正面玄関へのスロープは勾配が急で、車いすを押すのに大変である。</p> <p>階段の上端には点状ブロックが敷設されているが、スロープの上端には敷設されていない。</p>
トイレ	<p>障害者用トイレは広くて使い勝手が良さそうである。</p> <p>多機能トイレとなっていない。(オストメイトへの対応ができていない)</p>
標識・案内 設備	<p>役場前の告示板に視覚障害者用の音響案内設備が設置されているものの作動していない。</p> <p>役場正面にある車いす使用者用駐車施設は、身体障害者専用と表記されている。けがや高齢などにより車いすを使用している人もいるため、表記を変更する必要がある。</p>
その他	<p>役場待合室付近の照明をもう少し明るくしてほしい。</p> <p>駐車場、駐輪場とも狭くて滑りやすい。</p> <p>手すりやローカウンター、点字案内標識などが設置されており、ある程度のバリアフリー化がなされている。</p>

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

(4) 中央公民館

項目	意見
廊下・屋外 通路等	<p>旧館入口の玄関扉が重くて車いす利用者には開閉できない。軽く開閉できるドアか、自動ドアであればよい。</p> <p>旧館廊下とホール前のロビーの間に仕切りのガラスがあるが、透明なので気づきにくい。</p> <p>中央公民館と役場の間にあるグレーチングの目地が粗い。</p>
垂直移動 (階段/スロープ/エレベーター)	<p>入口玄関正面には段差がある。</p> <p>旧館と新館を結ぶスロープでは、足が不自由な人などにとっては、急である。また、雨天時には滑りやすい。</p> <p>スロープには手すりを設置してはどうか。</p> <p>新館には2階へ上がるエレベーターが設置されていない。</p>
トイレ	<p>旧館には障害者用トイレが設置されていない。</p> <p>旧館トイレでは、子ども用の小便器が設置されていない。</p> <p>新館には障害者用トイレが設置されているが、車いす利用者には狭く利用しづらい。</p> <p>障害者用トイレでは、オストメイト対応とはなっていない。</p> <p>障害者用トイレでは、手すりが設置されているが、固定されているため介護の支障となる。</p> <p>障害者用トイレの戸が重く、開けにくい。また、中の様子がわかりにくい。</p> <p>トイレの便房扉の内側に荷物等を掛けるフックがない。</p>
標識・案内 設備	<p>旧館にある、触知図には音響装置が付属しているが、作動していなかった。</p>
その他	<p>掃除が行き届いており、気持ちよく施設が使える。</p>



障害者用トイレ（新館）



男子トイレ（旧館）

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

(4) 老人福祉センター<長寿苑>

項目	意見	
廊下・屋外 通路等	敷地内には、雨天時に水たまりのできる場所があるため、車いすの人には利用しづらい。 玄関付近などに点状ブロックが設置されていない。	
垂直移動 (階段/スロープ/エレベーター)	ロビーから居室(大広間)への間に段差があり、段差に出っ張りがあるためつまずいてしまう。 玄関入口にはスロープがない(スロープはあるが持ち運び式となっている。)	
トイレ	浴場には車いすでも利用できるトイレが設置されている。 トイレ入口には段差があるうえ、便房が狭いため車いすでは利用できない。 手すりを設置する必要がある。	
標識・案内 設備	トイレの便房の扉に和式、洋式の区別を表示していないため、貼った方がよい。	
その他	ロビーには、いすが多くあり容易に休憩できる。 アットホームな感じのする施設となっており、人との交流の面からはよい。 和室が多いため、足腰の弱い人にとっては利用しづらい。将来的には和室より洋室の利用が好まれるのではないか。 ステージへ上るには段差があるため、足腰の弱い人にとっては利用しづらい。	

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

(5) 保健センター

項目	意見	
廊下・屋外 通路等	<p>玄関口へ続く通路の道路側に段差がある。 手すりの前に長いすが連続して置かれており、壁に設置されている手すりが使用できない。 手すりの素材が木製であるため滑りやすいのではないか。滑りにくくやわらかい素材にした方がよい。</p>	
垂直移動 (階段/スロープ/エレベーター)	<p>エレベーターが設置されておらず、車いすの利用者は2階を利用できない。</p>	
トイレ	<p>子ども用の洗面台はあるが、小児用便器が設置されていない。 足腰の弱い人が増えてきているので、洋式便座にした方がよいのではないか。 トイレの個室には、ベビーチェアがあると便利である。 男子トイレは狭くて使いにくい。 障害者用トイレにはベビーベッドや介護用ベッドがない。 男女トイレともに、トイレの個室扉の内側には、衣類等を掛けるフックがない。 トイレの洗面台の蛇口は自動化したほうがよい。</p>	 
標識・案内 設備	<p>玄関出入口の天井には、音響装置が設置されているが、作動していない。 駐車場から玄関へ上がるスロープが設置されているが、気づかない人が多い。 点字案内板が設置されているが、コートハンガーの陰に隠れており利用できない。</p>	
その他	<p>清掃が行き届いており、安心して利用できる。 玄関出入口に置いてあるいすは低いため、手すりがあれば立ち上がりやすい。 玄関で靴のはき替えが不便である。 車いすが施設内を利用するには、入る前に車輪を拭くなどする必要があり、不便である。</p>	

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

### 3.生活関連経路における現地点検調査の結果

#### (1) 府道西京高槻線（離宮八幡神社前 ふるさとセンター）

項目	意見	
歩道幅員	一部歩道の幅員が非常に狭くなっており、車いすでは通行できないため、車道を通らなければならない。阪急大山崎駅からJR山崎駅の区間では、全体的に歩道が狭小である。	
勾配及び段差	理髪店前の歩道の勾配がきつい。交差点部には段差が多く通行しづらい。歩道では車両が出入りする部分などで勾配が大きく、車いすでは通行できない。全体的に歩道がデコボコしているうえ、勾配が大きくて歩きづらい。離宮八幡神社入口前の勾配が大きく危険である。	
舗装	歩道の舗装がはがれていて、凹凸になっているため歩きづらく、車いすも通りづらい。舗装材の目地が広く車いすがガタガタする。八幡神社前の出入口の歩道は、雨天時にすべりやすい。	
障害物等	阪急大山崎駅からJR山崎駅までの区間では、歩道が狭いうえ電柱が多く通りづらい。飲食店の駐車場から、駐車車両の一部が歩道に出ており通りづらい。電柱のケーブルが歩行経路上にあって邪魔になっている。バス停の標識柱が障害となって、車いすが通行しづらくなっている。	
その他	道路南側の民地と道路の間にある段差が怖い。駐停車中のトラックのサイドミラーが折りたたまれていないと、目線の高さで危険である。歩道と沿道の店舗入口との間に段差があり、車いすでは利用できない。粗目のグレーチングがあり、白杖などがつかえる	

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

(2) 府道西京高槻線・府道大山崎大枝線(ふるさとセンター 町役場前)

項目	意見
歩道幅員	<p>歩道の幅が非常に狭いところがあり、歩きにくい。車道の幅を狭くするなどして、車いすも通行できる歩道にしてほしい。</p> <p>歩道幅が 50cm 程度となっており、非常に歩きにくい区間がある。</p>
勾配及び段差	<p>阪急高架下の歩道は車道面と同じ高さとなっており非常に歩きやすい。</p> <p>車両乗入れ部では、車道側に大きな勾配が生じているため、車いすは車道へ出てしまいそうになる。</p> <p>歩道と車道を同じ高さにして、段差や勾配の少ない歩道にして欲しい。</p> <p>歩道に大きな段差が生じているところがあるため、改良が必要である。</p> <p>勾配が大きくベビーカーを押して歩くと非常に危険で疲れる。</p> <p>歩道の波打ちが激しく連続しているため、歩きづらい。</p>
舗装	<p>ふるさとセンター付近の歩道は、滑りにくい舗装となっているほか、縁石に反射板が貼ってあるなど工夫されている。</p> <p>役場付近の舗装はインターロッキング舗装となっており、車いすにはやや通りづらい。</p>
障害物等	<p>車両が歩道に乗り上げて駐車したり、店舗の駐車場から歩道に出て駐車したりしている。</p> <p>生け垣などが手入れされていないと、歩行者の障害になる。</p>
その他	<p>役場周辺の歩道以外は、視覚障害者誘導用ブロックが設置されていない。</p> <p>設置されている線状ブロックは、排水ますを避けるため、90度に折れ曲がっている。</p> <p>歩道の脇にある宅地の側溝にはふたがされていないため、足を踏み外しそうになる。ふたなどをすべき。</p> <p>バス停は視覚障害者誘導用ブロックとベンチが欲しい。</p> <p>バス車両には車いすのまま乗降することができない。</p> <p>グレーチングの目の粗いところでは、以前、転倒したことがあるので危険である。</p>

( 3 ) 町道大山崎円明寺線 ( 府道西京高槻線 JR 駅前広場周辺 )

項目	意見	
勾配及び 段差	西国街道から、JRの駅に上る坂が急である。	
舗装	駅前のタイル舗装は平らで車いすが利用しやすい。	
その他	粗目のグレーチングが道路を横断しており、視覚障害者や杖の利用者にとって危険である。 雨天時にはバス停に上屋が設置されていないため、車いす利用者には利用しづらい。 バスの便数が少ない。	

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

### 3. 準生活関連経路

(1) 府道下植野大山崎線・町道大山崎線第11号、28号、52号線

項目	意見	
歩道幅員	<p>河川側に設置されている転落防止柵は柵を歩道の外側に設置しており、歩行者の支障とならないよう配慮されている。</p> <p>ガードレールが歩行スペースを狭めているため、歩行スペースの確保をする必要がある。</p>	
勾配及び段差	<p>家の出入口や道路の交差点などで歩道の勾配が大きくなっており、歩きにくい。</p>	
舗装	<p>東和苑付近の歩道では、アスファルト舗装がひび割れており、路面に凹凸が生じている。</p>	
障害物等	<p>カーブミラーや標識柱の設置位置がそれぞれ異なっているため、片側に寄せるなど統一してほしい。</p> <p>民家の駐車場の門扉が開いたままとなっていて、歩道の幅員を狭めている。</p>	
その他	<p>信号機の設置されている交差点では、音響式信号機となっていない。</p> <p>保育所前の道路では、道路が曲がっており、歩行者が見えにくいため危険である。</p> <p>保育所の横断歩道の上のグレーチングは粗目となっており危険である。</p> <p>府道の歩道から町道の歩道へ渡る場所で、横断歩道が設置されていない。</p>	

は良かったところ、 は問題点及び改善要望

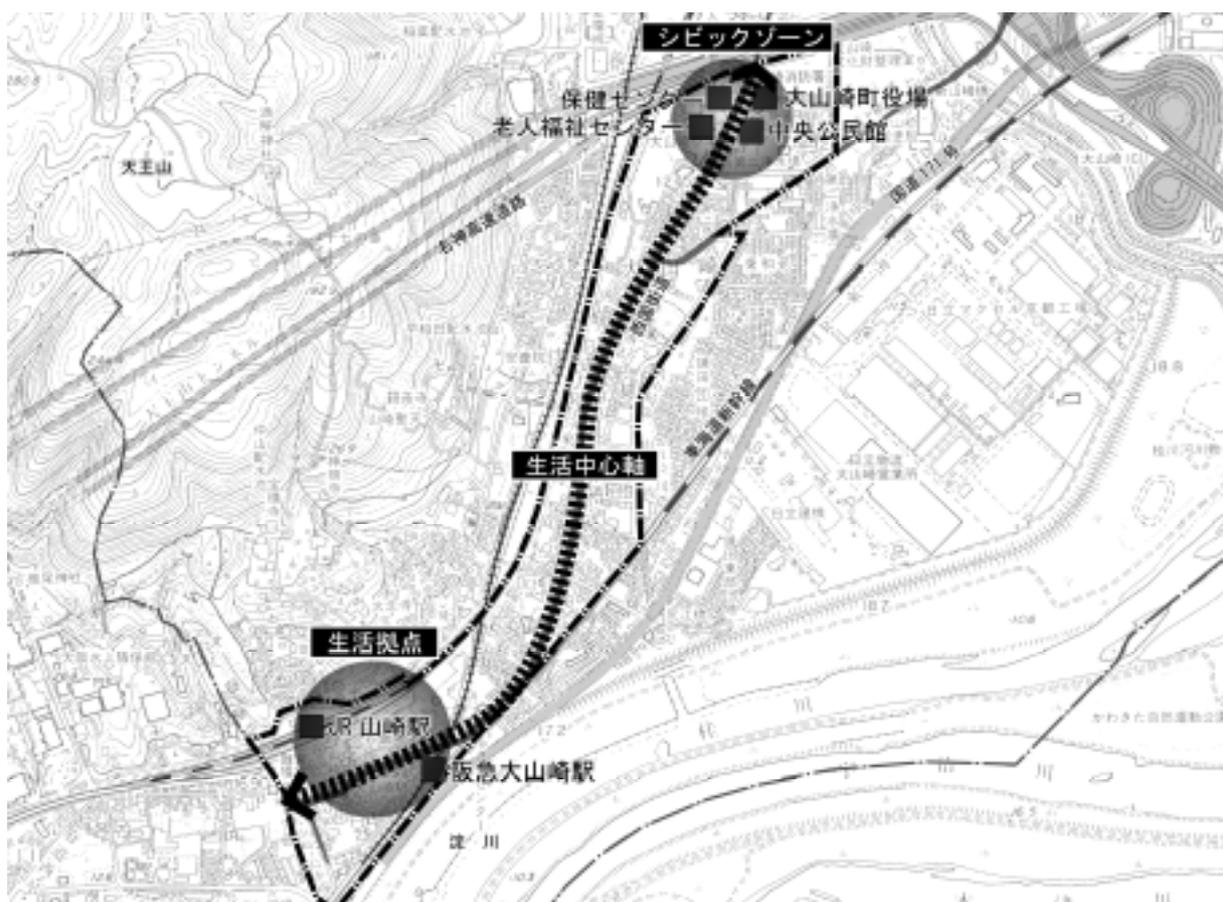
## 7章 重点整備地区における概要と基本目標

### 1. 大山崎町重点整備地区の概要

大山崎町重点整備地区は、天王山と淀川に挟まれた平野に鉄道及び道路が収束している地区で、地区の南側に鉄道駅を中心とした「生活拠点」、地区の北側に役場や中央公民館等の官公署を中心とした「シビックゾーン」が位置しています。生活拠点においては、阪急大山崎駅とJR山崎駅による生活関連施設が立地しており、二駅間の距離は約250mであることから、鉄道駅の乗換え利用客による移動が多数みられます。一方、シビックゾーンにおいては、役場や中央公民館、老人福祉センター、保健センターが生活関連施設として立地し、不特定多数の町民が利用する地区となっています。また、これらの拠点とゾーンを「生活中心軸」である西国街道が貫き結ばれており、互いの施設を徒歩で利用することも見込まれます。

また、バス路線においては、阪急バスが西国街道を運行していますが、便数が少なく低床バスは導入されていない状況です。

【大山崎町重点整備地区の概況】



## 2. 大山崎町重点整備地区の基本目標

本地区は、北側のシビックゾーンに官公庁施設が集積しており、このゾーン内におけるバリアフリー化を重点的に推進することで、高齢者、障害者等による施設の利用が促進されと考えられます。このことにより、社会活動への参加の機会が拡大し「いきいきした暮らし」の実現へとつなげていきます。また、生活拠点における駅舎のバリアフリー化を促進することにより、町外からの来訪者の増大や町民の町外へのアクセス性向上による、交流機会の拡大を図り、ノーマライゼーションを実現する整備を目指します。

### - 基本目標 -

シビックゾーンと生活拠点におけるバリアフリー化の重点的な推進による  
交流機会の促進  
駅及び駅周辺における生活拠点としてのバリアフリー化の促進  
シビックゾーンと生活拠点を結ぶ経路のバリアフリー化の促進

## 3. 大山崎町重点整備地区の整備目標年次

### - 整備目標の期間 -

短期：2008年（平成20年）～2010年（平成22年）  
中期：2011年（平成23年）～2016年（平成28年）  
長期：2017年（平成29年）以降

## 1. 公共交通のバリアフリー化に関する整備方針と整備目標

## 阪急大山崎駅

## (1) 基本的な考え方

本駅のバリアフリーに関する整備では、公共交通移動等円滑化基準及びバリアフリー整備ガイドラインへの適合に可能な限り努めます。移動等円滑化された経路の確保には、道路と接する出入口から改札、障害者用トイレ及び車両の乗降口までの間に、高齢者、障害者等をはじめあらゆる人が、安全かつ円滑に移動できる経路を設けます。また、駅に備えられる設備等については、ユニバーサルデザインを取り入れた整備に努め、利用者の利便性の向上を図ります。

## (2) 整備方針

## 移動経路

改札口からホームへはエレベーターにより移動できるようバリアフリー化を図ります。

エレベーターは、主要な動線上にあって利用者がわかりやすい位置に設置するものとし、やむを得ず、主要な動線から外れた位置に設置する場合は、案内サイン等により適切な誘導を図ります。また、スルー型エレベーターが設置できない場合には、エレベーター乗降口のロビーに、車いす利用者が転回できる幅を設けます。

視覚障害者が利用する施設間は、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、わかりやすい移動環境を整備します。

ホームでは、内方線ブロックを設置します。

## 設備

多機能トイレは、車いす利用者をはじめ、オストメイトの人も円滑に利用できるものとし、異性介護に配慮した多機能トイレを設置します。

エレベーターでは、音声により行き先を案内するほか、適切な位置に点字案内板を配置します。また、車いす利用者も使用できる位置に操作ボタンを配置します。

ホーム待合室は、ホームの幅員を考慮した上で、施設更新時期に合わせて段差がなく車いす待機スペースの確保されたものを設置します。

可変式情報表示装置は、遅延情報等の緊急時における文字情報を表示できるものを設置します。

駅構内の設備配置を示した触知図を、改札口付近の視覚障害者が利用しやすい位置に設置します。

券売機は、車いす利用者のご利用しやすいよう、券売機室改築時期にカウンター下部に蹴込みを設けます。

サイン類は、設備更新時に標準案内用図記号を用いた案内板を整備し、適切な大きさの標識を分かりやすい位置に設置できるよう検討します。

### (3) 整備目標

エレベーターの設置（短期）  
多機能トイレの設置（短期）  
視覚障害者誘導用ブロックの設置（短期）  
内方線ブロックの設置（短期）  
駅構内の設備配置を示した触知図の設置（短期）  
可変式情報表示装置の設置（短期）  
情報案内サイン等の設置（短期）  
待合室の改善（中～長期）  
券売機における蹴込みの設置（中～長期）

ただし、事業実施においては、国および地方公共団体の協調的財政補助を前提とします。

( 1 ) 基本的な考え方

本駅の改修によるバリアフリーに関する整備を行う場合には、公共交通移動等円滑化基準及びバリアフリー整備ガイドラインへの適合に可能な限り努めます。移動等円滑化された経路の確保には、道路と接する出入口から改札、障害者用トイレ及び車両の乗降口までの間に、高齢者、障害者等をはじめあらゆる人が、安全かつ円滑に移動できる経路を設けます。また、駅に備えられる設備等については、ユニバーサルデザインを取り入れた整備に努め、利用者の利便性の向上を図ります。

また、橋上化等による駅舎の大規模な改修が行われる際には、バリアフリー整備ガイドラインで示される標準的な内容を満たしたバリアフリー化を行うものとします。

( 2 ) 整備方針

橋上化を含め、駅舎の整備手法について大山崎町としての案を策定中であり、案がまとまり次第事業者と協議を開始するものとします。

( 3 ) 整備目標

駅舎におけるバリアフリー化の推進（中期）

## バス関連（阪急バス、京阪シティバス、町）

### （１）基本的な考え方

バス車両は、車両更新時期に合わせて低床バスが導入される見込みとなっており、今後、高齢者、障害者等が円滑に利用できる環境が整備されていくと考えられます。また、バスの乗降を円滑に行うには、道路やバス停のバリアフリー化が重要となることから、バス事業者及び道路管理者と協力しながら、乗降が円滑に行えるようバス停の整備に努めます。

### （２）整備方針

#### 車両（バス事業者）

車いす固定スペースやスロープを設置した低床バス車両の導入を推進します。

#### バス停及び情報提供等（バス事業者及び町）

通行に支障のあるバス停の標識については移設または、埋め込み式のものと変更することを検討し、歩行経路の確保に努めます。

バス停に掲示している時刻表については、文字の拡大等により見やすい表示となるよう改善に努めます。

低床バス導入の際には、低床バスの運行状況がわかるよう、運行時間帯のバス停への表示やインターネットを活用した情報提供に努めます。

### （３）整備目標

#### 阪急バス

車いすスペースやスロープを設けた低床バスの導入	（中期～長期）
バス停標識における表示の改善	（短期）
低床バスの運行状況が分る情報の提供	（中期～長期）

#### 京阪シティバス

車いすスペースやスロープを設けた低床バスの導入	（長期）
バス停標識における表示の改善	（短期）
低床バスの運行状況が分る情報の提供	（長期）

#### 町及びバス事業者

バス停の移設等による歩行経路の確保を検討	（短期）
----------------------	------

## 2. 建築物等のバリアフリー化に関する整備方針と整備目標

### (1) 建築物の基本的な考え方

本町の建築物におけるバリアフリーに関する整備では、建築物移動等円滑化基準への適合に可能な限り努めます。また、建築物移動等円滑化誘導基準や京都府福祉のまちづくり条例、及び京都府福祉のまちづくりガイドラインに沿った整備を目指すものとし、よりよいバリアフリー整備に努めます。

道路と接する出入口及び車いす利用者用駐車場から各施設における主な居室や車いす利用者用トイレ等まで、円滑化された移動経路を確保するとともに、設備等については、ユニバーサルデザインを取り入れた整備に努め、利用者の利便性の向上を図ります。

#### 大山崎町役場

### (2) 整備方針

#### 移動経路

公共用通路(道路等)から出入口を通じて案内係もしくは案内板までの経路において、視覚障害者誘導用ブロックの整備を図ります。

正面玄関と車いす利用者用駐車施設をつなぐスロープの上下端部には点状ブロックを敷設します。

視覚障害者誘導用ブロックの整備時期に合わせて、床面とブロックの明度、色相又は彩度の差が大きいブロックへと改修します。

敷地内通路にある粗目のグレーチングは、細目で滑りにくいグレーチングへと改修します。駐車場や玄関付近における舗装材は、改修時期に合わせて滑りにくい舗装へと改修します。

#### 設備

現在設置されている多機能トイレのうち一つ以上をオストメイト対応の多機能トイレへと改修します。

トイレ床面は必要に応じて滑り止め加工等を行います。

#### 案内標識等

車いす利用者用駐車施設の標識における表示を、「車いす利用者用駐車施設」等の表示へと変更します。

### (3) 整備目標

視覚障害者誘導用ブロックの整備及び改修(短期)

粗目のグレーチングの改修(短期)

駐車場及び敷地内通路等における舗装材の改修(長期)

オストメイト対応多機能トイレへの改修(短期)

トイレ床面の改善(中期)

車いす利用者用駐車施設の標識の改修(短期)

(4) 整備方針

移動経路

公共用通路（道路等）から案内係もしくは触知図案内板までの経路において、視覚障害者誘導用ブロックを改修します。

新館と旧館を結ぶスロープにおいては、手すりの設置を行います。

スロープ斜面に敷設されている視覚障害者誘導用ブロックについては撤去します。

設備

新館の多機能トイレは、オストメイト対応の多機能トイレへと改修し、手すりを可動式のものへと変更します。また、トイレ扉は軽くて開けやすい扉へと改修します。

旧館男子トイレにおいては、受け口が35cm以下の小便器へと改修します。

トイレ床面は必要に応じて滑り止め加工等を行います。

新館にエレベーターを設置します。

旧館の正面出入口は自動ドアへ改修します。

案内標識等

多機能トイレ付近には、主要な動線から見えやすい位置に、あらゆる人にわかりやすい標識の設置を行います。

その他

新館スロープ付近に車いす使用者用駐車施設を整備します。

旧館正面スロープ上に設置されている喫煙所は、移設します。

旧館正面出入口においては、視認性を向上させる工夫を行います。

(5) 整備目標

視覚障害者誘導用ブロックの改修	(短期)
新館と旧館を結ぶスロープへの手すりの設置	(短期)
新館オストメイト対応多機能トイレへの改修	(短期)
オストメイト対応とした多機能トイレへの標識の設置	(短期)
旧館男子トイレの改修	(中期)
トイレ床面の改善	(中期)
旧館正面出入口における自動ドアへの改修	(長期)
旧館正面出入口ドア等における視認性の向上	(短期)
車いす使用者用駐車施設の整備	(短期)
新館エレベーターの設置	(長期)

(6) 整備方針

移動経路

車いす利用者等にも利用しやすいよう、道路から玄関までの経路における段差を解消します。 1

設備

1階女子トイレの和式便座については、洋式便座へと改修します。

案内標識等

玄関部に設置されている音響案内設備については修繕を行い、視覚障害者へのよりよい誘導を図ります。

多機能トイレの付近には、誰でも利用できるトイレであることの表示及び多機能トイレの標識を設置します。男女トイレの利用が困難な利用者へ利用を促します。

その他

2階への移動が困難な高齢者、障害者等が利用する検査等については、1階で実施するよう努めます。

(7) 整備目標

道路と敷地内通路の間に生じている段差の解消	(H19 実施)
和式便座の洋式便座化(1箇所のみ)	(H19 実施)
高齢者、障害者等が利用しやすい検査の実施場所の検討	(継続実施)

1 衛生面における事情により、玄関から室内への移動には室内用車いすへの乗換えによる移動とします。

( 8 ) 整備方針

移動経路

視覚障害者誘導用ブロックの連続した敷設により、受付窓口への誘導を行います。  
なごみの郷へ通じる敷地内通路においては、舗装整備の際に透水性舗装へと改修します。  
玄関付近及びスロープの上下端へ視覚障害者誘導用ブロックを敷設します。また、なごみの郷へ通じる敷地内通路の誘導用ブロックを改修します。

設備

オストメイト機能が設けられた車いす利用者用トイレ等を整備します。

案内標識等

車椅子利用者用トイレの付近には、車いす利用者が利用できるトイレであることを表示する標識を設置します。

その他

和室となっている居室のうち、少なくとも一以上は洋室へと改修を行います。  
居室入口付近の段に生じている出っ張りについては、利用者の意見を考慮の上、必要に応じて解消を図ります。

( 9 ) 整備目標

視覚障害者誘導用ブロックの敷設及び改修	( 短期 )
敷地内通路における舗装の改修	( 中期 )
オストメイト対応車椅子利用者用便房の整備	( 短期 )
居室入口付近における段の出っ張りの改修	( 短期 )
一部の和室を洋室へ改修	( 中期 )

### 3. 道路のバリアフリー化に関する基本的な方針と整備目標

#### 生活関連経路

##### (1) 基本的な考え方

生活関連経路はあらゆる人が安全かつ快適に利用できるよう、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沿った道路整備を目指します。また、音響式信号機への改良等の交通安全施設の整備について検討し、より一層の安全性の向上を目指します。

##### (2) 整備方針

項目	方針
歩道等の幅員	有効幅員 2m以上を確保します。ただし、周辺の状況等によりやむを得ない場合は 1.5m以上とします。
歩道等の舗装	歩道舗装を行う際には、雨水を地下に浸透させる構造とし、平坦で、滑りにくい仕上げとします。
こう配	縦断勾配は 5%以下とします。ただし、地形や周辺の状況等によりやむを得ない場合は 8%以下とします。 横断勾配は 1%以下とします。ただし、地形や周辺の状況等によりやむを得ない場合は 2%以下とします。
歩車分離	車道等に対する高さが 15cm 以上となるよう縁石線を設けることを基本とし、必要に応じて、縁石及び柵等による分離を検討します。
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入部を考慮して定める。(バス停は 15cm とする)
交差点等	歩車道段差は 2cm 以下とし、車いすが転回できる平坦部を確保します。 横断歩道接続部以外は縁石や柵等を設置します。 歩道等と車道等の接続する部分には、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
車両乗入部	横断勾配 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	1.5m以上の幅員が連続して確保される歩道には、視覚障害者誘導用ブロックを敷設し、線状ブロックは、極力直線的になるように敷設します。 視覚障害者誘導用ブロックは黄色を基本とし、周囲の色と対比しやすいものとします。
休憩施設	歩道等の幅員や沿道の状況を考慮した上で、必要に応じてベンチ等を設置します。
交通安全施設	生活関連施設間を結ぶ道路で横断が生じる場合には、音響式信号機への改良を検討します。 経路上、安全に横断することが必要な場所については、道路標識等の設置や改善を検討します。
その他	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。 道路の整備時期に合わせて、電線類の地中化や電柱の集約化、移設等を検討します。 通行の支障となる放置自転車、沿道店舗の看板、生け垣等の撤去及び指導を行います。

は道路管理者による整備方針

は公安委員会による整備方針

( 3 ) 整備目標

府 道

府道 大山崎大枝線

歩道の改修（短期）

府道 大山崎大枝線

歩道の改築（短期）

音響式信号機への改良を検討（短期）

府道 西京高槻線

歩道の改修（短～中期）

歩道の改築（中期）

府道 西京高槻線

歩道の改修（短～中期）

歩道の改築（長期）

府道 西京高槻線

歩道の改修（短期）

運転者への注意喚起を促す道路標識の改良等を検討（短期）

府道 西京高槻線

歩道の改修（短期）

歩道の改築（長期）

府道 西京高槻線

歩道の改修（短期）

府道 西京高槻線

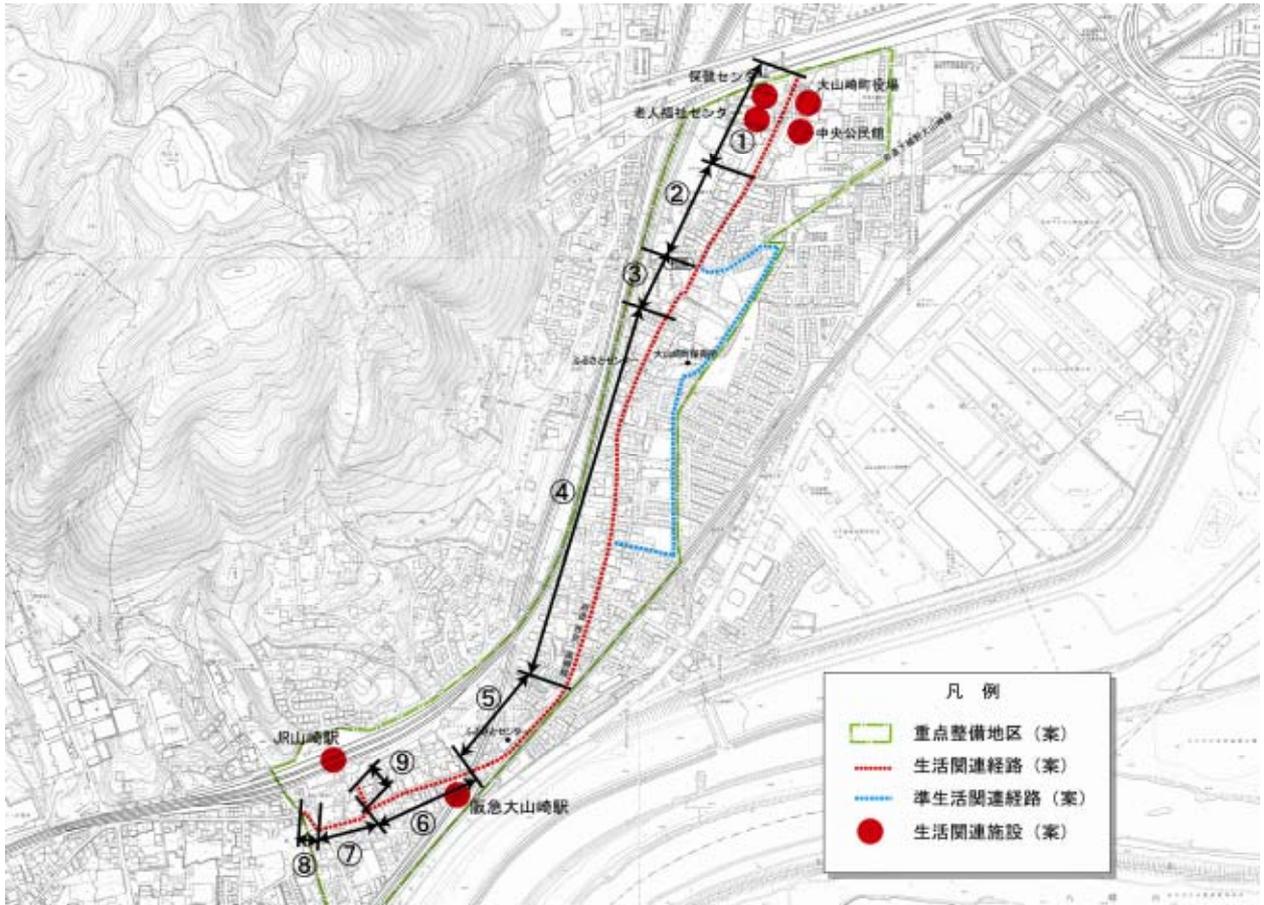
歩道の新設（長期）

町 道

町道大山崎円明寺線

歩道の新設（長期）

【生活関連経路 路線番号図】



## 準生活関連経路

### (1) 基本的な考え方

生活関連経路を補完する経路であることから、歩道が設置されている道路では、生活関連経路の整備に関する整備方針に準じた整備を図っていきます。また、歩道が設置されていない道路では、車両の減速を誘導するような措置を図るなど、交通安全施策と併せて安全性の向上を目指します。

### (2) 整備方針

項目	方針
幅員	有効幅員 1.0m以上を確保するものとし、車いすのすれ違いが可能となる場所を適宜確保します。
舗装	歩道舗装を行う際には、平坦で、滑りにくい仕上げとします。
こう配	縦断勾配は 5%以下とします。ただし、地形や周辺の状況等によりやむを得ない場合は 8%以下とします。 横断勾配は 1%以下とします。ただし、地形や周辺の状況等によりやむを得ない場合は 2%以下とします。
歩車分離	車道等に対する高さが 15cm 以上となるよう縁石線を設けることを基本とし、必要に応じて、縁石及び柵等による分離を検討します。
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入部を考慮して定める。(バス停は 15cm とする)
交差点等	歩車道段差は 2cm 以下とし、車いすが停車できる平坦部を確保します。 横断歩道接続部以外は縁石や柵等を設置します。 歩道等と車道等の接続する部分には、視覚障害者誘導用ブロックを設置します。
車両乗入部	横断勾配 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	歩道幅員及び路線の利用状況により、必要に応じて視覚障害者誘導用ブロック(線状ブロック)の敷設を行います。また、線状ブロックを敷設する際には、極力直線的に敷設します。 視覚障害者誘導用ブロックは黄色を基本とし、周囲の色と対比しやすいものとします。
休憩施設	歩道等の幅員や周辺の状況を考慮した上で、必要に応じてベンチ等を設置します。
交通安全施設	経路上、安全に横断することが必要な場所については、道路標示等の設置や改善を行います。
その他	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。 道路の整備時期に合わせて、電柱の集約化や移設等を検討します。 通行の支障となる放置自転車、沿道店舗の看板、生け垣等の撤去及び指導を行います。 歩道の設置が困難な道路においては、歩行者の安全性向上のあり方について検討します。

(3) 整備目標

府 道

府道 下植野大山崎線

歩道の改修（短期）

町 道

町道 11 号線

歩道の改修（短期）

町道 28 号線

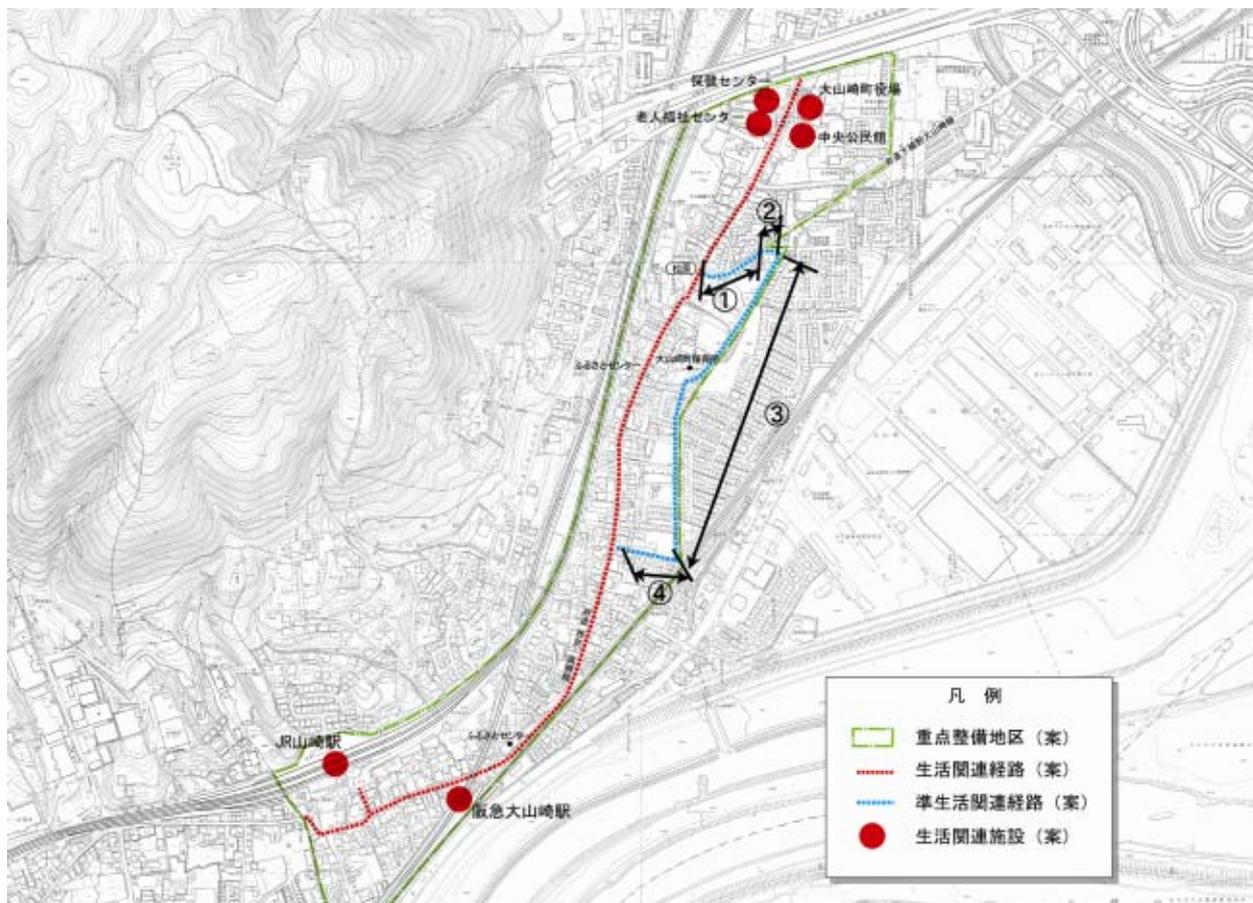
歩道の改修（中期）

横断歩道の設置の検討（短期）

町道 52 号線

カラー舗装等による歩行者の安全性向上の検討（短期）

【準生活関連経路 路線番号図】



#### 4. その他の事業に関する基本的な方針と整備目標

##### JR 山崎駅前広場

JR 山崎駅前広場は、駅舎の整備手法と合わせて、大山崎町としての案を策定中であり、案がまとまり次第事業者と協議を開始するものとします。

## 1.心のバリアフリーの推進

## (1) 町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、国民の責務の項目が設けられ、心のバリアフリーに関する取り組みの重要性が明記されました。

心のバリアフリーは、高齢者、障害者等に対する理解及び協力のことであり、高齢者、障害者等が日常生活や社会生活を円滑に営めるよう、バリアフリー化されたまちを実現していくには、道路や建物等の「ハード」の整備だけでなく、同時に、町民の理解や協力による「ソフト」の整備があつてこそ、安心して外出できる環境が確保されることとなります。

## (2) 心のバリアフリーに関する意見及び課題

アンケート調査やヒアリング調査等においても心のバリアについて指摘が見られ、心のバリアと考えられるものの種類は様々なところで問題となっているほか、ひとりひとりが取り組むことで解決できるものや、協力しながら解決していかなければならないものなど多岐にわたります。

対 象	心のバリアに対する意見
公 共 交 通	電車の乗降時には、車いす利用者でもころよくサポートをしてくれて気持ちが良い。
道 路	道路上にはみ出す障害物で幅員が狭くなる(生け垣、プランター等) 歩行系路上に違法駐停車があり、歩道を歩けない 歩行者に配慮した自動車、自転車等の運転マナーの向上
公 園	町民の誰もが気持ちよく遊べる公園があればよい
情 報 コミュニケーション	あらゆる人に分かりやすいサイン等の整備や大きくてわかりやすい文字の表示などの対応が必要

## (3) 心のバリアフリー推進に向けた具体的な取り組み方針

本町で平成19年3月に定めた「大山崎町障害者計画」では、基本的視点のひとつとして、「理解と交流の促進」をあげており、心のバリアフリーを推進していくうえでも重要な視点となると考えられます。また、交流の場へ参加を促すためにも、広報・啓発活動等を推進するとともに、障害者等が参加しやすいソフト面における環境整備にも取り組みます。

## バリアフリーに対する広報・啓発活動等を推進します

心のバリアフリーへの理解を促進するため、心のバリアについて具体的な例を紹介するなど、広報誌やホームページ等を通じて町民に広く知ってもらうことで、ひとりひとりの意識を高めます。また、バリアフリー整備の進捗などについて公表することにより、バリ

アフリー化された施設等の利用を促します。このほか、心のバリアフリー体験等の交流の場への参加が促進されるよう、情報発信や伝達方法等について研究していくとともに、バリアフリーに関連する講演会の開催や定期的な町内のバリアフリー点検調査や意見交換会を行うなど、バリアフリーに対する意識の高揚を図ります。

#### 福祉施策との連携による自立と社会参加のためのバリアフリー促進

筆談による対応や、バリアフリー整備だけでは十分な移動や施設利用が困難な人に対しサポート等を行うなど、可能な限り多くの人々が日常生活・社会生活を行える仕組みづくりを進めます。また、手話通訳者の育成や緊急時における障害者等への対応方法を確立するなど、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取り組みます。

#### 心のバリアフリーが実践されるよう、協力を呼びかけます

心のバリアフリーの実現には、障害のある人とない人の交流に加え、高齢者から幼年者までの幅広い世代の参加による相互理解が望まれます。また、交流を通じて醸成された心のバリアフリーが実践されるように協力を求めています。

例えば、歩道に乗り上げて駐停車しようとしている車両や、放置自転車、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といった、個人により取り組むことが可能な心のバリアフリーについて、住民相互による住まい方のルールづくりなどへの協力を呼びかけます。

## 2. 町全域におけるバリアフリー化への取り組み

本町においては、事業の効率的な推進の観点から、重点的かつ一体的にバリアフリー化を推進する地区として重点整備地区を設定しバリアフリー化を推進することとしています。そのため、前章では「重点整備地区で実施する事業の整備方針と目標」を定めており、今後はこれに基づいた計画が立てられ事業が実施されることとなります。しかし、バリアフリー化が必要な範囲は重点整備地区のみではなく、町全域を対象として取り組む必要があります。

### (1) 生活関連経路以外の道路の整備

重点整備地区における生活関連経路としていない道路や、重点整備地区外にある道路においても、維持修繕時や改築時にバリアフリー化に努めます。既設の道路では、道路沿道に立地する宅地の状況等により、幅員や勾配の緩和が困難な道路もあるため、維持修繕時における取り組みでは、可能な範囲で道路の移動等円滑化基準に適合した整備に努めていきます。

### (2) 生活関連施設ではない町建築物等のバリアフリー化

生活関連施設として選定していない公共建築物は、新築もしくは建替時には基準に適合した建築物となるよう義務が課せられています。しかし、既存の建築物において、建築物移動等円滑化基準に適合した整備を行うことは困難であり、今後は、設備等の更新時期に合わせ

て基準及び京都府福祉のまちづくり条例に適合した施設の整備に努めます。ただし、小規模な段差の解消やわかりやすいサインの設置等、比較的容易に行えるバリアフリー化については、積極的に取り組みます。このほか、都市公園等においても、段差の解消等のバリアフリー化に努めます。

学校においては、災害時における避難場所として指定されていることから、あらゆる人が一時的に生活できる施設として整備を図る必要があるほか、障害児が地域で学べるよう一定の整備を図ることが望まれます。このような考えから、本町においては、学校のバリアフリー化に努めます。

### (3) 民間建築物等のバリアフリー化

アンケート結果においても、小売店舗等の生活利便施設の利用頻度が高く、不特定多数の人又は、主に高齢者、障害者等が利用する特別特定建築物にあっては、民間建築物であってもバリアフリー化の重要性は高いと考えられます。バリアフリー新法においても、特別特定建築物においては、建築主等による基準適合への努力義務が課せられていることから、特にバリアフリー化の必要性が高いと考えられる建築物については、改善への要望等を行っていきます。

### (4) 文化財や観光等におけるバリアフリー化

本町の特色である文化財や自然等に対してあらゆる人が利用しやすいバリアフリー化を実現することは困難であるものの、バリアの状況について情報提供を行うなど、対応可能なバリアフリー化について検討していきます。

### 3. 今後の推進方策

#### (1) 町民、施設設置管理者等と行政の協働による推進

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、町民、施設設置管理者等と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住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。

#### 【 町民、施設設置管理者等、行政等の役割 】

町民 の役割	バリアフリーに関する交流の場への積極的な参加 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	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 バリアフリー整備に対する支援措置 国民のバリアフリーに向けた啓発・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 バリアフリー整備に対する支援措置 府民のバリアフリーに向けた啓発・教育活動の推進
大山崎町 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 バリアフリー整備に対する支援措置 町民のバリアフリー化に向けた啓発・教育活動の推進

#### (2) 社会情勢変化への柔軟な対応

本町の北部に位置する円明寺地区周辺では、京都第二外環状道路及び側道の整備が進められると同時に、阪急新駅の設置が予定されるなど、現況の交通形態や土地利用等を大きく変える可能性のある事業が進行しています。このような町周辺で生じている大きな社会的変化は、現在重点整備地区に含まれていない地区においても一体的なバリアフリー化の推進が必要となることもあることから、基本構想の見直しを適宜検討します。また、高齢者や障害者等を取り巻くバリアフリーに関する環境は変化し続けており、新たな法制度や技術的变化に対しても、必要に応じて基本構想の見直しを図ります。

### (3) 継続した取り組み(スパイラルアップ)への体制づくり

バリアフリー化の推進にあたっては、社会情勢変化への柔軟な対応が必要となることから、長期間にわたる継続した取り組みが重要となります。このため、本基本構想に掲げた事項以外のことについても、町はもとより、町バリアフリー協議会において、下記事項をはじめとする取り組みを引き続き行うことにより、本基本構想の目標の達成に努めていきます。

#### 大山崎町

多様化する住民のニーズを適切に把握し、バリアフリー化の取り組みに円滑に反映していけるよう担当窓口を設けるとともに、ノーマライゼーションのまちを町民と協働し実現していくために、推進主体となる町民組織の設立誘導及びその支援を行います。

#### 大山崎町バリアフリー協議会

本基本構想策定後であっても、基本構想の実施に係る連絡調整を行うため、引き続き協議会を設置し、大山崎町におけるバリアフリー化の推進に積極的に関与します。

### (4) 平成22年までの重点的な取り組み

移動等円滑化の促進に関する基本方針で定められる移動等円滑化の目標である平成22年までに、可能な限りのバリアフリー化を実現するため、上記に記載したスパイラルアップの取り組みについて、本基本構想策定後3年間を特にバリアフリーに関する意識の高揚等を図る期間(重点推進期間)として、積極的に取り組むものとしします。