

# 大山崎町バリアフリー基本構想



みんながいきいきと暮らし続けることができる  
やさしいまち おおやまさき

大山崎町

## ごあいさつ

我が国の人口は減少局面に入りつつあると言われ、また、そのことと相まって高齢化も着実に進展しています。

本町でも、高齢化率が19.8%（平成17年国勢調査結果）と5人に1人の方が65歳以上という状況であり、今後さらに高齢化が進展すると見込まれています。また、障害を持つ方も、年々その数は増加し続けています。

こうした状況に対応するため、本町では、平成13年に策定しました、第3次総合計画「おおやまぎまちづくりプラン2015」で、「笑顔とふれあいのある健康福祉のまちづくり」として、高齢者や障害者をはじめとするあらゆる人々が住み慣れた地域で安全安心に暮らせる生活環境の整備を進めることを定め、各種の施策を展開して参りました。

一方、バリアフリーに関しては、駅舎へのエレベーター設置などバリアフリー化へのご要望が年々高まっており、また、国における法体系の整備もあり、町として、今後一層高齢化が進展する中で、障害のある人が障害を持たない人と同じように社会参加できる「ノーマライゼーション」の理念の実現を図るためには、あらゆる面でのバリアフリー化を進めることが不可欠との認識から、高齢者・障害者団体や学識経験者、公共交通事業者、公募町民の方々から構成する「大山崎町バリアフリー協議会」を設置し、バリアフリー基本構想の策定について、ご検討をお願いしたところです。

今般策定した、この「大山崎町バリアフリー基本構想」は、もともとがバリアフリー化に大きな制約を有する本町の現状を踏まえ、より実態に即した、現実的な計画として策定したものです。不十分な点については、今後も社会経済情勢の変化等に適切に対応しながら、町民の皆様とともに、見直して参ります。

最後に、この基本構想策定を機に、初年度である平成20年度を本町における「バリアフリー元年」と位置づけ、着実な進捗に最大限努めて参りますことを申し上げますとともに、この基本構想策定に多大なご尽力を賜りました、バリアフリー協議会委員の皆様をはじめ、関係各位の皆様に厚くお礼申し上げます。

平成20年3月

大山崎町長

真鍋宗平



# 大山崎町バリアフリー基本構想

## [ 目 次 ]

<b>第1章 バリアフリー新法及び基本構想について</b>	
1. バリアフリー新法の概要	1
2. 大山崎町バリアフリー基本構想について	4
3. 上位関連計画の整理	5
<b>第2章 バリアフリーに関連する町の概要</b>	
1. 高齢者及び障害者の状況	10
2. 公共交通機関の状況	15
<b>第3章 アンケート及びヒアリングによる住民意向の把握</b>	
1. アンケート調査結果の概要	16
2. ヒアリング結果の概要	23
<b>第4章 大山崎町バリアフリー基本構想の理念と基本方針</b>	
1. 大山崎町バリアフリー基本構想の理念	24
2. 大山崎町バリアフリー基本構想の基本方針	25
<b>第5章 重点整備地区の設定及び生活関連施設、生活関連経路の選定</b>	
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	26
2. 大山崎町における重点整備地区の設定の考え方	29
3. 重点整備地区設定及びバリアフリー化を図るべき施設及び経路	37
<b>第6章 重点整備地区における現地点検調査の結果</b>	
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）の概要	41
2. 生活関連施設における現地点検調査の結果	43
3. 生活関連経路等における現地点検調査の結果	49
<b>第7章 重点整備地区の概要と基本目標</b>	
1. 大山崎町重点整備地区の概要	53
2. 大山崎町重点整備地区の基本目標	54
3. 大山崎町重点整備地区の整備目標期間	54

## 第8章 重点整備地区で実施する事業の整備方針と整備目標

- |                              |    |
|------------------------------|----|
| 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 | 55 |
| 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 | 59 |
| 3. 道路のバリアフリー化に関する整備方針と整備目標   | 63 |
| 4. その他のバリアフリー化に関する整備方針と整備目標  | 67 |

## 第9章 総合的なバリアフリー化への取り組みと今後の推進方策

- |                         |    |
|-------------------------|----|
| 1. 心のバリアフリーの推進          | 69 |
| 2. 町全域におけるバリアフリー化への取り組み | 70 |
| 3. 今後の推進方策              | 72 |

# 1章 バリアフリー新法及び基本構想について

## 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、障害者が障害の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、障害者が障害の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、高齢者や障害者等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り組みの整合性を図り、これらの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、バリアフリー化を行う際の基礎的な基準となる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害者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、本町に住み、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において利用しやすい環境を創造していくことが求められています。

バリアフリーとは・・・「バリア（障壁）」、「フリー（自由にできる）」の組合せからできている言葉で、障害者が自由に日常生活、社会生活を営めるよう、物理的、心理的なバリアを取り除いていくという意味で用いられてきました。本基本構想では、バリアフリーを進めることをバリアフリー化とし、バリアフリー新法で定められている用語である「移動等円滑化」と同義で用いることとします。

## (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、バリアフリー化が総合的かつ計画的に推進されるため基本方針として、「移動等円滑化の促進に関する基本方針」(以下「基本方針」という。)を定めることとされており、基本方針には次の4つの事項が述べられています。

- 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バリアフリー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段階的かつ継続的な発展(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、各施設におけるバリアフリー化に必要な基準を定めた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、車両等のバリアフリー化
- 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バリアフリー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、バリアフリー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
- 特定事業等の移動等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 】

**基本方針（主務大臣）**

- ・移動等の円滑化の意義及び目標
  - ・公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
  - ・市町村が作成する基本構想の指針
- 等

**関係者の責務**

- ・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】

**基準適合義務等**

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務  
既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・旅客施設及び車両等
- ・一定の道路（努力義務はすべての道路）
- ・一定の路外駐車場
- ・都市公園の一定の公園施設（園路等）
- ・特別特定建築物（百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物）

特別特定建築物でない特定建築物（事務所ビル等の多数が利用する建築物）の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務  
（地方公共団体が条例により義務化可能）

望ましい基準である誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の誘導制度

**重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進**

住民等による基本構想の作成提案

基本構想（市町村）

- ・旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
  - ・重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載
- 等

協議会

市町村、特定事業を実施すべき者、施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

協議

事業の実施

- ・公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って特定事業計画を作成し、事業を実施する義務（特定事業）
- ・基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

支援措置

- ・公共交通事業者が作成する計画の認定制度
  - ・認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例
- 等

移動等円滑化経路協定

- ・重点整備地区内の土地の所有者等が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

## 2 大山崎町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バリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するためには、町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、高齢者や障害者等の関係者と協議を行うことにより、バリアフリー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害者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) 大山崎町バリアフリー基本構想の位置づけ

本基本構想は、「バリアフリー新法」及び基本方針に基づき策定するとともに、大山崎町第3次総合計画に示される将来像の実現に向けて、「大山崎町都市計画マスタープラン」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、「大山崎町障害者計画」等の福祉に関連する計画等とも整合を図っていきます。



### 3 上位関連計画の整理

(1) 大山崎町第3次総合計画第2期基本計画(大山崎町まちづくりプラン2015)

(平成18年5月)

大山崎町の将来像と6つの柱

『天王山・淀川 歴史と文化 うるおいのあるまち おおやまざき』

#### 1. 多様な主体の参加・協働によるまちづくり

コミュニティ活動

行財政運営

まちづくり活動

広域行政

情報公開と広報・広聴

#### 2. 環境との共生を志向する、快適でうるおいのある生活環境づくり

自然環境の保全と活用

アメニティの創出

治山・治水

循環型社会の構築

公園・緑地等

消費生活

#### 3. 三世代定住化に向けての体系的で安全な都市・生活基盤づくり

土地利用

水資源・上水道

市街地整備

下水道

道路・交通『歩行者・自転車系交通空間の整備としてのバリアフリー化、高齢者等にやさしい交通体系の確保』

交通安全

間の整備としてのバリアフリー化、高齢者等にやさしい交通体系の確保』

消防・救急・防災・危機管理

防犯

#### 4. まちの持続可能な発展をささえる、心ある産業づくり

農業

工業等

商業・サービス業等

就業環境の整備

観光・レクリエーション

公害防止

#### 5. 笑顔とふれあいのある健康福祉のまちづくり

健康づくり

地域福祉『生活環境の整備』

保健・医療

児童・母子(父子)福祉

高齢社会対策『高齢者に配慮したまちづくりの推進』

国民健康保険・国民年金

づくりの推進』

#### 6. 地域に学び、個性ゆたかな文化を育む生涯学習のまちづくり

生涯学習の推進

体育・スポーツ

学校教育等

男女共同参画社会の推進

社会教育

文化の振興

(2) 大山崎町都市計画マスタープラン(平成17年10月)

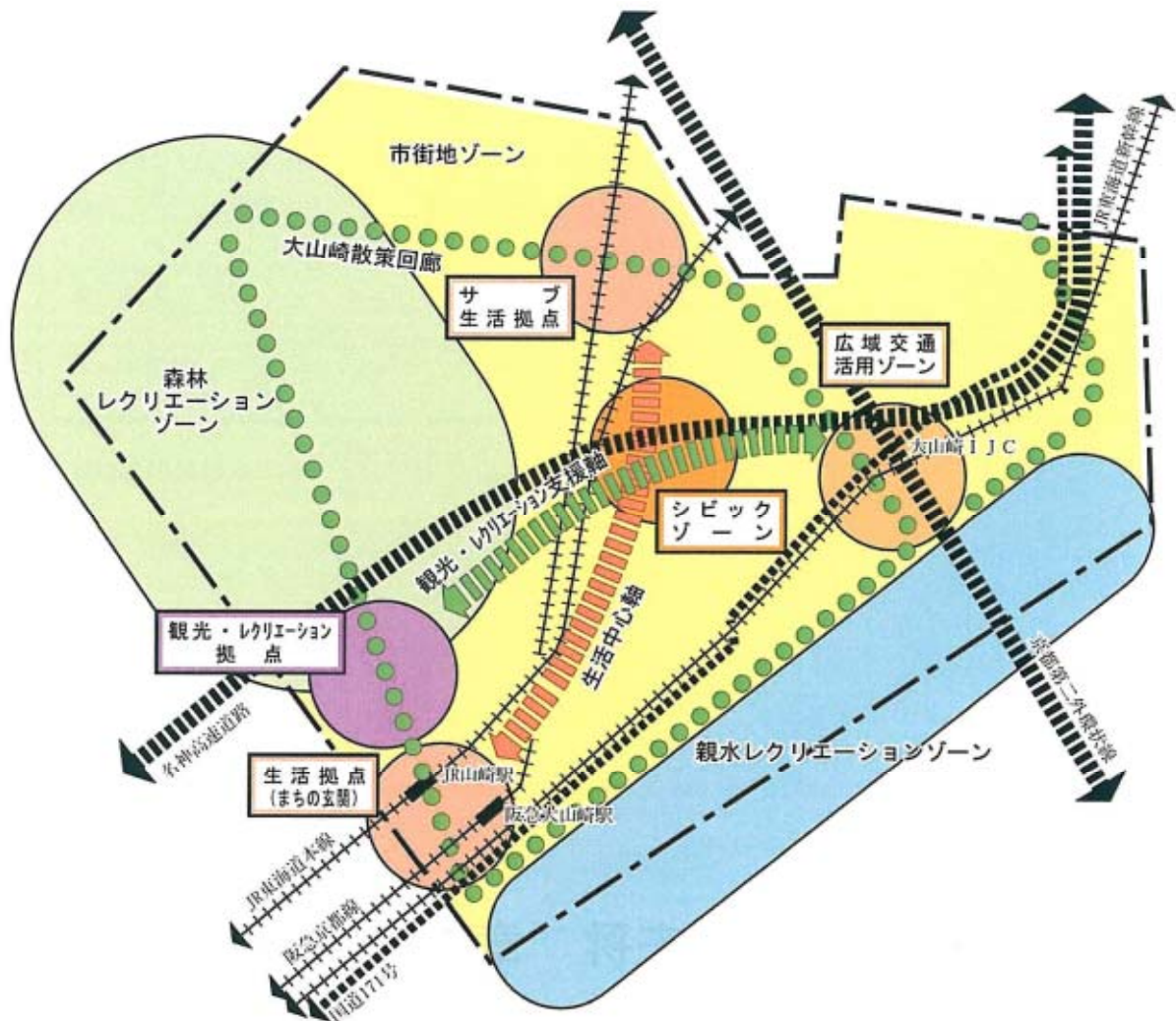
将来都市像

『ゆたかな自然環境と活力の調和する快適居住都市・大山崎町』

まちづくりの目標

1. 住民すべてが生涯に渡って心豊かに暮らせるまちづくり
2. 自然と共生し、歴史と調和し、ともに生きるまちづくり
3. 豊かな住環境と暮らしの利便が共存するまちづくり
4. 産業と地域交流による活力を創造するまちづくり
5. 後世に伝える文化を守りながら、新しい文化を育むまちづくり
6. まちの活動の「核」を創出しながら骨組みのしっかりしたまちづくり

【将来都市構造図】



## 将来都市整備方針

### 市街地の開発及び再開発の方針

#### 1. 町の核・拠点の形成

- (1) シビックゾーンの形成
- (2) JR山崎駅・阪急大山崎駅周辺の拠点形成
- (3) 大山崎インタージャンクション周辺での拠点整備
- (4) 阪急新駅実現の際のサブ生活拠点形成

### 都市施設の整備方針

#### 1. 道路交通体系の整備

- (1) 幹線道路整備に対応した道路交通体系の見直し
- (2) 南北道路の整備
- (3) 快適なみちづくり
- (4) 生活道路の整備
- (5) 歩行者・自転車系交通ネットワークの形成
- (6) 道路空間のバリアフリー化

#### 2. 公共交通体系の整備

- (1) 阪急新駅設置
- (2) 駅周辺施設の充実
- (3) 踏切りの安全性向上
- (4) バス交通の機能充実
- (5) 公共交通体系のバリアフリー化

### その他公共公益施設の整備方針

#### 1. 保健・医療・福祉関連施設の整備

公共施設や情報のバリアフリー化、移動条件の整備など、障害者をはじめとするすべての人々が暮らしやすい生活環境の整備を進めます。

## (3) 大山崎町第4次老人保健福祉計画（平成18年3月）

### 基本的な目標

1. 高齢者の健康の維持・増進や、生活機能の低下の防止と維持・向上に取り組み、いつまでも健康で文化的な生活ができること。
2. 高齢者が、その人権を尊重され、身体的にも、経済的にも、精神的にも自立して社会と関わりながら生活できること。
3. 高齢者が積極的に社会参加し、経験、知識、能力などを分かち合い、年齢にとらわれず生きがいをもって自由にいきいきとした生活が送れること。
4. 高齢者をはじめとするすべての人々が、互いに尊厳を認め合い、互いに支え合って生活する、心の通い合う地域社会づくり。
5. 福祉の理念とされるノーマライゼーションにもとづき、高齢者が住み慣れた家庭や地域で安心して暮らすことができ、その人らしく誇りをもって自立した生活ができる地域社会づくり。

( 4 ) 大山崎町障害者計画 ( 平成 19 年 3 月 )

基本目標

『共につくる福祉のまちをめざして』  
ささえあい、心やさしい、ふるさとを

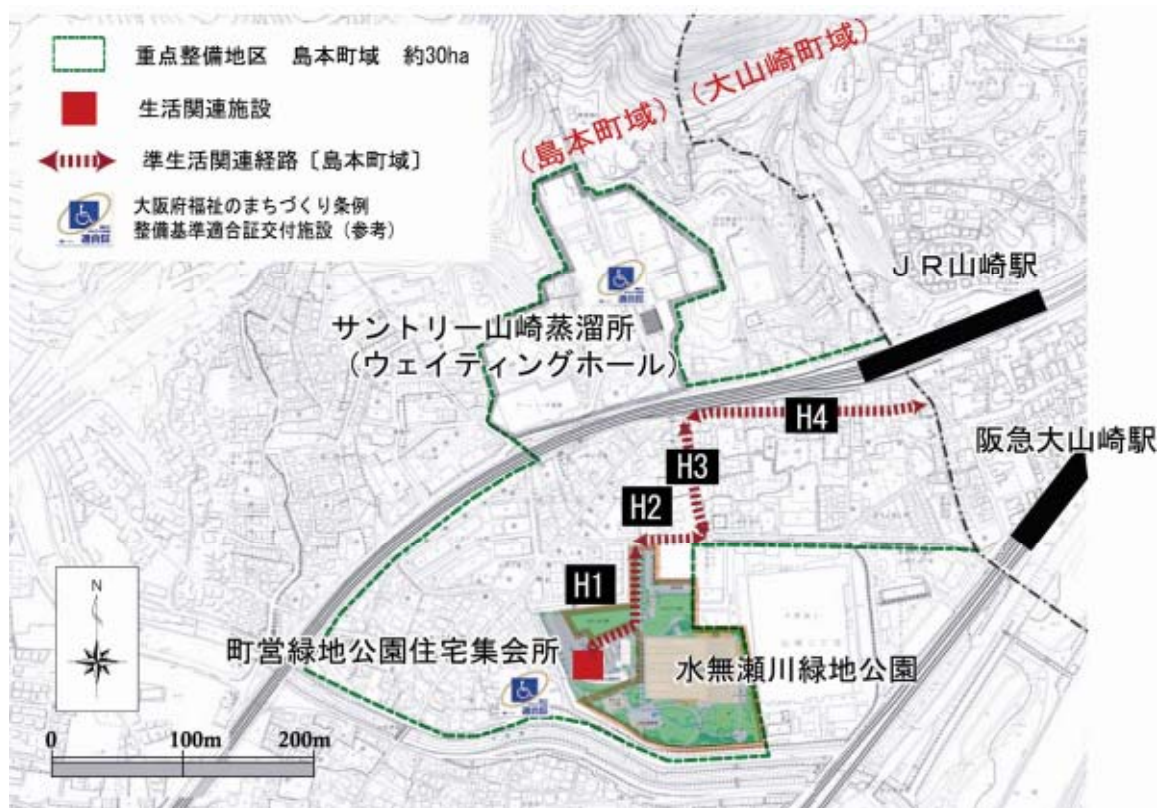
基本的視点	施策の方向
1. 理解と交流の促進	(1) 広報・啓発活動の推進 (2) 福祉教育の推進と交流・ふれあいの場の充実 (3) ボランティア活動の推進
2. 教育、学習活動の推進	(1) 早期対応の充実 (2) 障害の重度化・重複化及び多様化に対応した教育の充実 (3) 社会教育の充実 (4) スポーツ、文化、レクリエーション活動の充実
3. 福祉サービスの充実	(1) 相談支援体制の充実 (2) 障害福祉サービスの充実 (3) 障害の重度化・障害者の高齢化への対応 (4) 生活安定のための施策の充実 (5) 精神障害者の福祉の充実 (6) 権利擁護の推進
4. 保健・医療の充実	(1) 保健・医療の充実 (2) 精神保健施策の推進
5. 生活環境の整備	(1) 福祉のまちづくりの推進 (2) 高度情報化への対応 (3) 防犯・防災対策の推進
6. 雇用・就労の促進	(1) 雇用の促進
7. 計画の推進体制 の整備	(1) 国、府、町、民間の役割分担と連携の強化 (2) 推進基盤の整備

( 5 ) その他の関連計画

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は、大枝 IC(仮称)～久御山 ICをつなぐ総延長 15.7km の片側 2 車線、上り下り合わせて 4 車線の自動車専用道路です。このうち大山崎 JCT・IC～久御山 IC 間の 5.7km はすでに供用されており、大枝 IC(仮称)～大山崎 JCT・IC 間の 10.0km 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、この事業と合わせて、京都第二外環状道路の側道部の事業が進められているほか、本町に接する長岡京市域において京都第二外環状道路の高架下を利用した阪急新駅の設置が予定されています。

島本町バリアフリー基本構想(平成 20 年 3 月)

本町の西側に隣接する島本町においては、平成 20 年 3 月に「島本町バリアフリー基本構想」を策定することとしており、その中で、本町に隣接した重点整備地区を設定することとしています。しかし、島本町域における重点整備地区については、国の基本方針で定められる重点整備地区の要件を満たすことができないことから、本町と一体となった重点整備地区の設定が必要となっています。



【島本町バリアフリー基本構想における大山崎町重点整備地区(島本町域)】

## 2章 バリアフリーに関連する町の概要

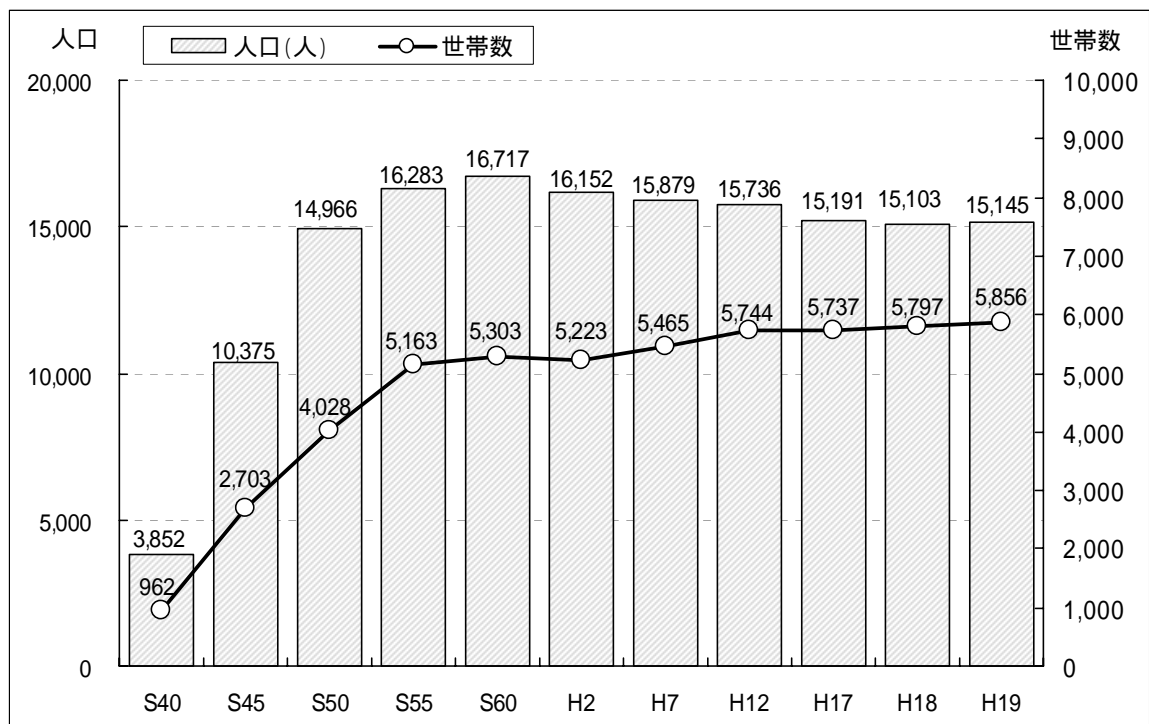
### 1 高齢者及び障害者の状況

#### (1) 人口・世帯数の推移

本町の人口は、昭和40年以後増加し続けていましたが、昭和60年の16,717人をピークに人口の減少が続いており、平成19年現在で15,145人となっています。

世帯数は、昭和40年から昭和55年にかけて急激に増加しており、昭和55年に5,000世帯を超えました。その後も、世帯数は緩やかに増加し平成19年に5,856世帯となっています。

【 人口と世帯数の推移 】

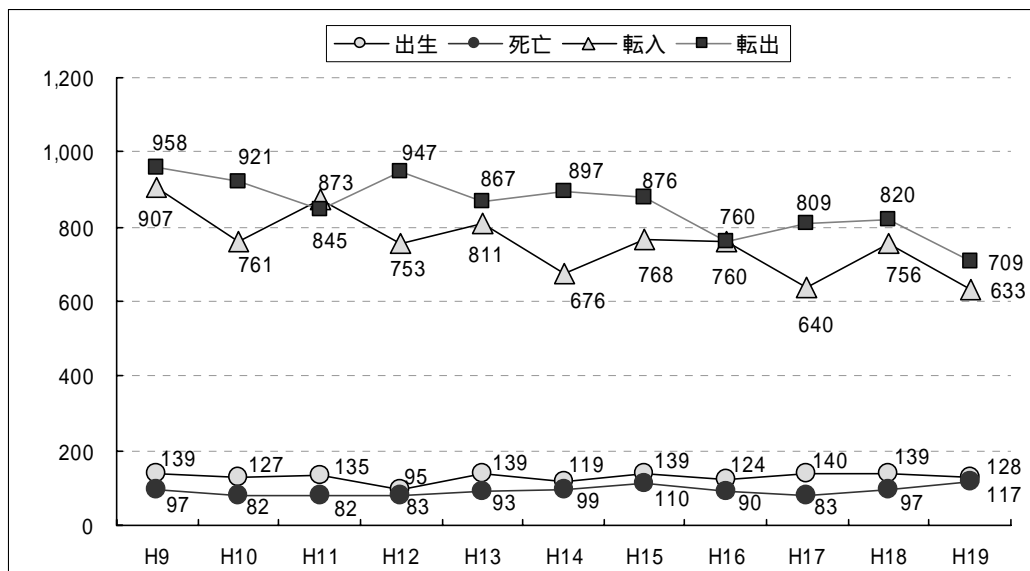


出典：大山崎町統計書（国勢調査及び推計人口 各年10月1日現在）

(2) 人口動態

近年の人口動態を見ると、転入と転出による社会動態では、平成9年から平成19年までの間で、平成11年を除いて転出が超過する状態が続いており、自然動態では、平成9年から平成19年までの間で、出生数が超過する状態が続いています。これら自然動態と社会動態からみた本町の人口動態は、出生数による人口増加より、転出による人口減少が超過していることにより、人口が減少していることがうかがえます。

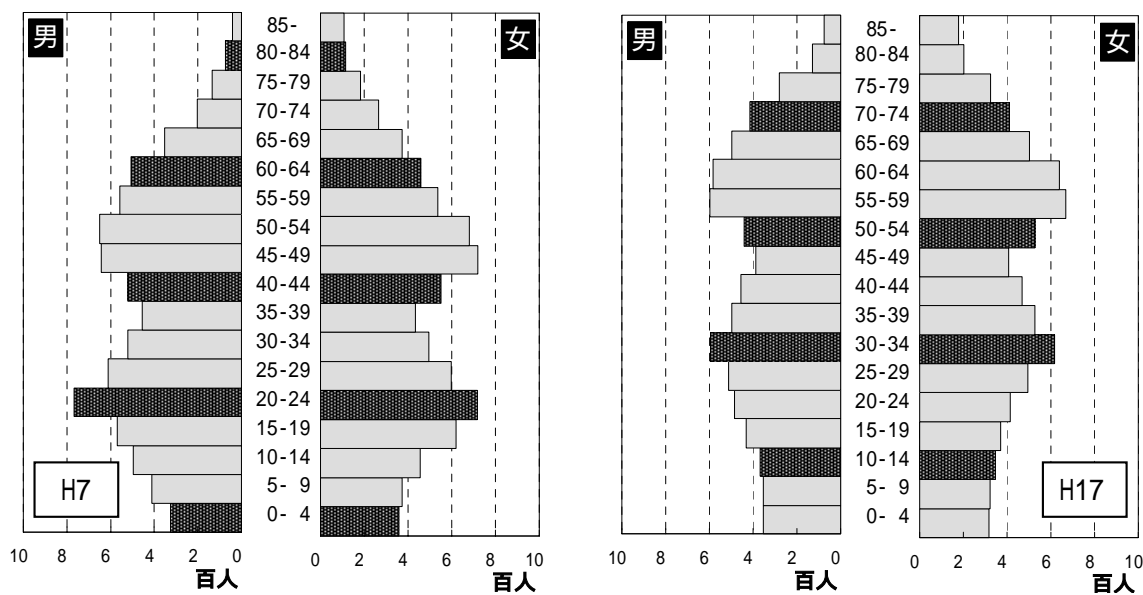
【 人口動態の推移 】



出典：大山崎町統計書 各年3月末現在

(3) 年代別人口の推移

平成7年と平成17年の年代別人口を比較すると、平成7年時点で20-24歳であった世代の人口が大きく減少しています。また、65歳以上の各世代が全体的に増加しており、高齢化の傾向がみられます。



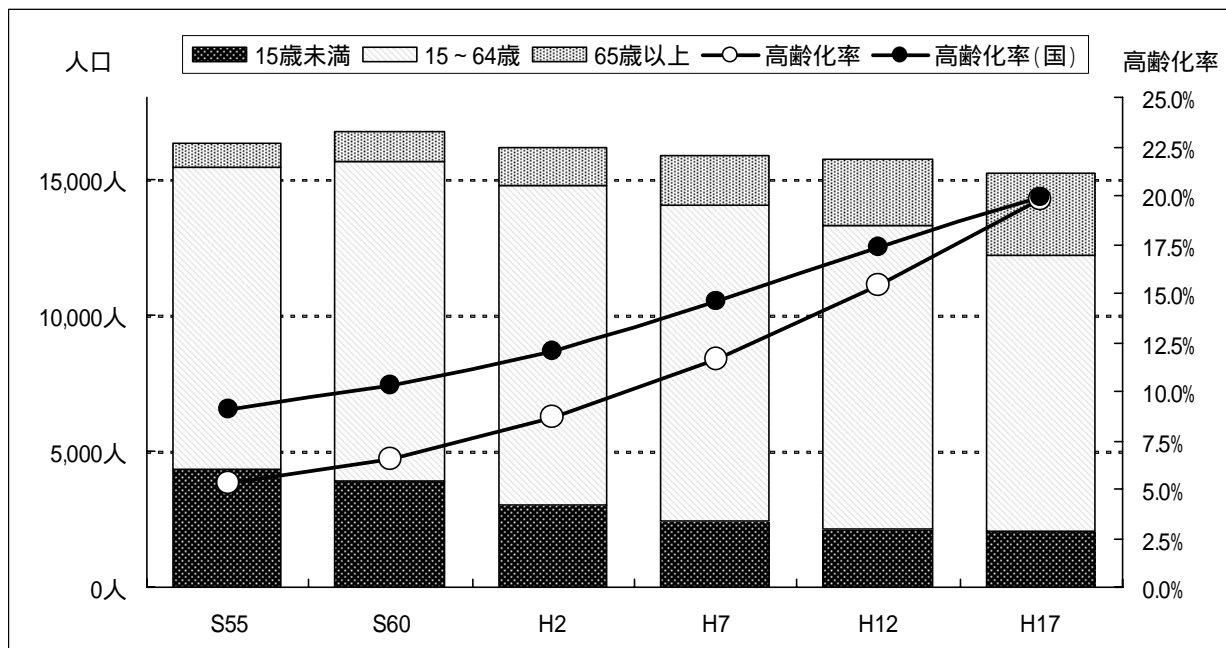
出典：国勢調査

(4) 高齢者及び障害者等の状況

高齢化率

年代別人口では、幼少人口が昭和55年以降、減少し続けているのに対し、高齢者人口は増加し続けています。また、本町の高齢化率は、急激に上昇し続けており、昭和55年時点では、本町の高齢化率が5.3%、国の高齢化率が9.1%と大きな差があったものの、平成17年時点では、本町の高齢化率が19.8%、国の高齢化率が19.9%とほぼ同等となっています。

【 年代別人口の推移と高齢化率の推移 】

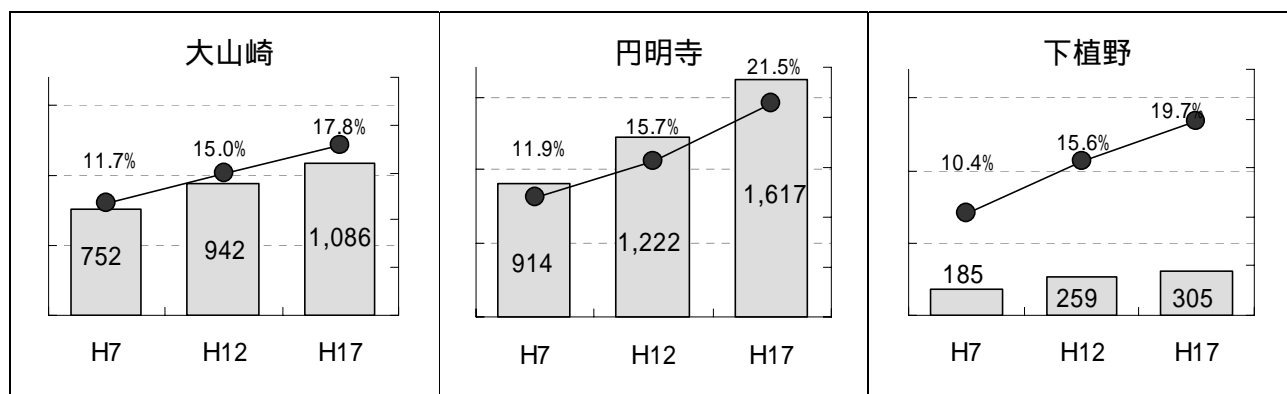


出典：国勢調査

	15歳未満	15~64歳	65歳以上 (高齢化率)	計	比較 (国の高齢化率)
S55	26.7%	68.0%	5.3%	100.0%	9.1%
S60	23.4%	70.0%	6.6%	100.0%	10.3%
H2	18.5%	72.8%	8.7%	100.0%	12.1%
H7	15.2%	73.1%	11.7%	100.0%	14.6%
H12	13.7%	70.9%	15.4%	100.0%	17.4%
H17	13.6%	66.6%	19.8%	100.0%	19.9%



平成7年から平成17年の10年間における、地区別の高齢者人口及び高齢化率の推移をみると、大山崎、円明寺、下植野の3地区全てにおいて増加し続けています。これらの地区のうち、円明寺地区が最も高齢者数が多く、高齢化率も高い地区となっており、地区の人口に占める高齢者数の割合は、平成17年に21.5%となっています。



地区	H7	H12	H17
大山崎	752	942	1,086
	11.7%	15.0%	17.8%
	100%	125%	144%
円明寺	914	1,222	1,617
	11.9%	15.7%	21.5%
	100%	134%	177%
下植野	185	259	305
	10.4%	15.6%	19.7%
	100%	140%	165%

上段：地区における65歳以上人口

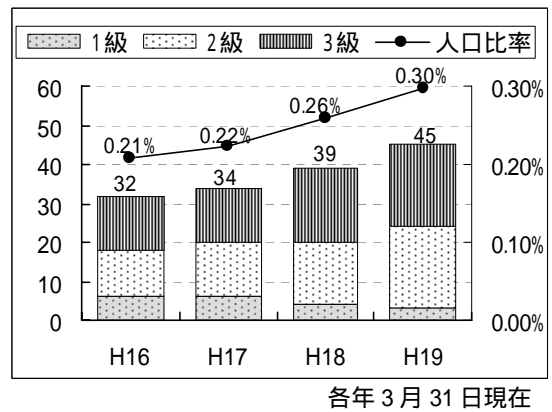
中段：地区における65歳以上人口の占める割合

下段：平成7年を100とした各年の増加の割合

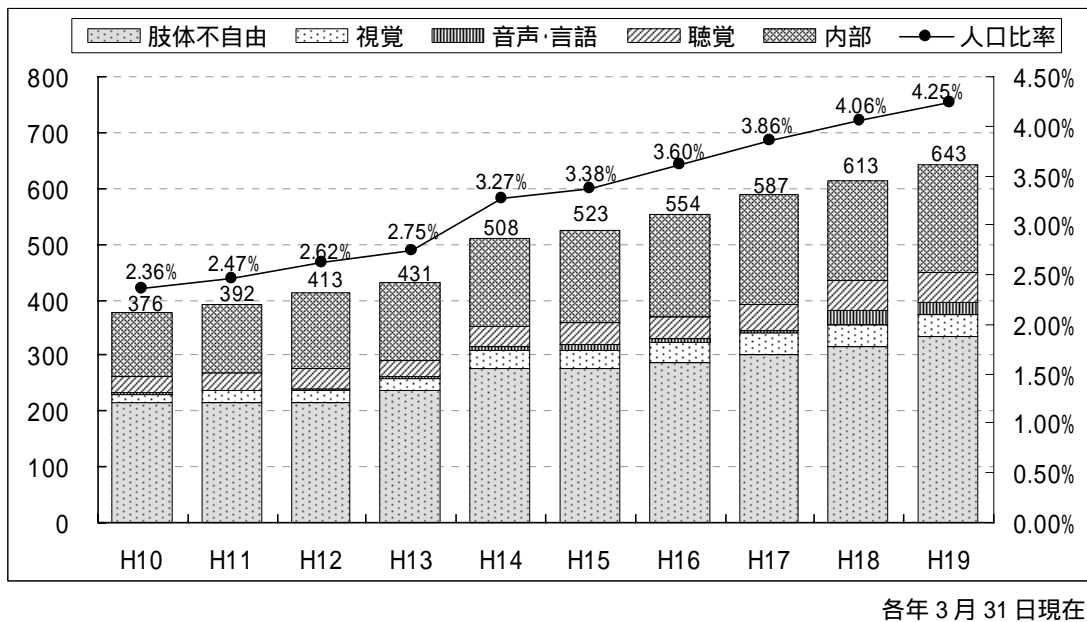
### 障害者（児）数の推移

身体障害者（児）は、人数及び人口に占める比率とも増加し続けており、平成19年に643人（人口比率：4.25%）となっています。また、障害の種別ごとの増加傾向をみると、肢体不自由及び心臓機能障害等の内部障害者の増加数が多くなっています。知的障害者（児）は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19年で91人（人口比率：0.60%）となっています。精神障害者（児）数は平成15年から平成19年の間で32人から45人へと増加しており、人口に占める比率は0.21%から0.30%へと増加しています。

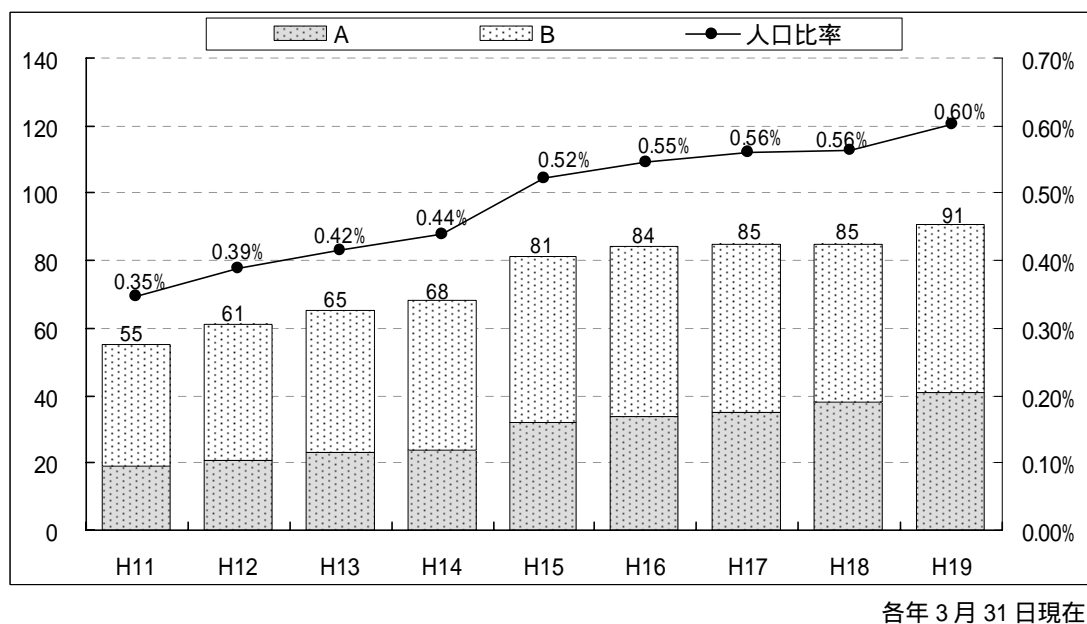
### 【 精神障害者（児）の推移 】



### 【 身体障害者（児）数の推移 】



### 【 知的障害者（児）の推移 】



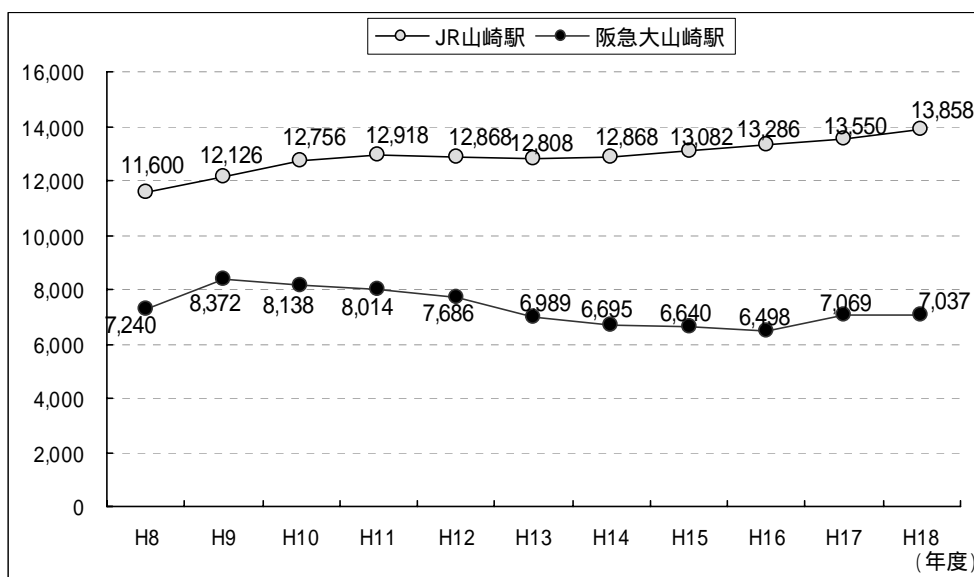
## 2. 公共交通機関の状況

本町では、JR京都線、阪急京都線の2本の鉄道が通っており、JR京都線山崎駅、阪急京都線大山崎駅の計2駅が立地しています。JR京都線の乗降客数は、平成8年度以降増加し続けています。阪急京都線の乗降客数は、平成10年度から平成16年度まで減少していましたが、平成17年度に増加しています。

なお、町内の鉄道駅はすべて1日平均利用者数が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となっています。

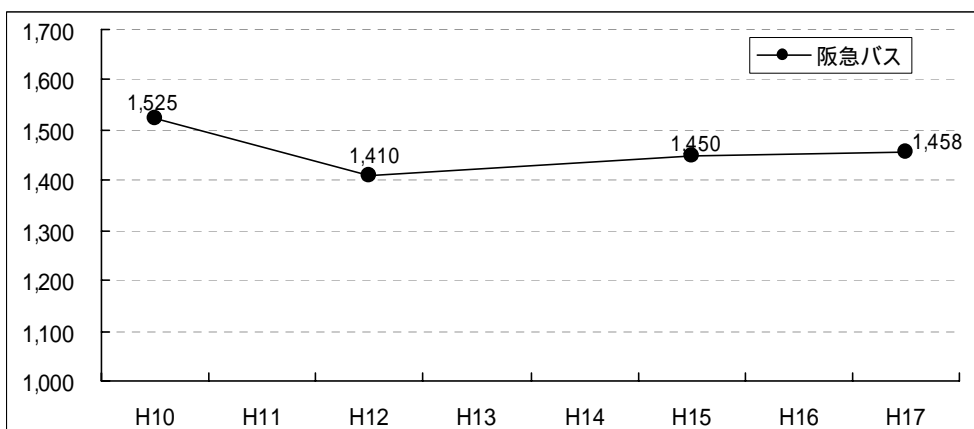
バス路線では、阪急バス及び京阪シティバスが運行しており、阪急バスは13停留所が、京阪シティバスでは5停留所が立地しています。本町における阪急バスの乗降客数は、平成10年に1日平均乗降客数が1,525人であったものが、平成17年で1,458人とわずかに減少しています。

【 鉄道の乗降客数の推移 】



出典：大山崎町統計書

【 阪急バスの乗降客数の推移 】



出典：大山崎町統計書 各年12月末現在

### 3章 アンケート及びヒアリングによる住民意向の把握

#### 1 アンケート調査結果の概要

##### (1) アンケート調査の概要

道路等の移動や施設の利用に支障が生じると考えられる住民を対象として、町内の施設や、道路、公共交通についての利用状況や問題点等を把握するため、アンケート調査を行いました。

##### 調査方法

対象者	抽出方法	配布・回収方法
高齢者	住民基本台帳から、地区の人口比率に合わせ、65歳以上の住民470人を無作為抽出	郵送による配布と回収
身体障害者	リストより無作為抽出	郵送による配布と回収
知的障害者	対象者全員に配布	郵送による配布と回収
精神障害者	対象者全員に配布	郵送による配布と回収
妊産婦子育て親	町事業実施会場配布	手渡しによる直接配布と、配布場所の直接回収と郵送回収

##### 配布回収日

配布日：<高齢者、障害者>平成19年10月15日      回収期日：平成19年10月23日  
 <妊産婦子育て親>平成19年10月11、15日      回収期日：平成19年10月23日

##### 回収結果

	対象者数	配布票	配布率(%)	回収票	回収率(%)
高齢者	3378	470	13.9	315	66.5
身体障害者	643	264	41.1	148	56.5
知的障害者	73	73	100.0	31	42.5
精神障害者	46	43	93.5	16	37.2
妊産婦子育て親	-	86	-	52	60.5
合計	-	936	-	562	60.0

##### アンケート設問の概略

回答者自身について	バリアフリーへの関心の有無	鉄道駅について	最もよく利用する鉄道駅
	年齢及び性別		駅への交通手段
	お住まいの地区		駅利用の際の問題点
	障害の状況(部位、手帳の種別)	道路について	よく歩く道路
	利用する歩行補助具の種類		よく歩く道路での問題点
	運転免許証の有無	バスについて	バスの利用状況
	外出時の付き添いの有無と理由		バスの利用目的
通勤の有無と理由	バス利用の際に困ること		
生活関連施設について	よく利用する生活関連施設		
	生活関連施設への交通手段		
	利用しにくい施設の問題点		

## ( 2 ) 回答結果の概要

### 回答者自身について

設 問	結果の概要
バリアフリーへの関心	<ul style="list-style-type: none"> <li>・アンケートの回答者の対象を問わず、非常に関心が高い。</li> <li>・妊産婦子育て親が最も関心が高い。(93.2%)</li> </ul>
回答者の住まい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、身体障害者、妊産婦子育て親では回答者の住まいの比率は概ね地区別人口比率と同様。</li> <li>・知的障害者、精神障害者は全数調査のため、回答者の地区ごとの比率には偏りがある。</li> </ul>
障害の状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体障害者の所持する障害手帳の等級割合は、1級から4級で83.8%</li> <li>・障害の部位では、下肢の障害が最も高い。(53.8%)</li> <li>・内部機能障害が2番目に高い。(27.3%)</li> </ul>
歩行補助具等	<ul style="list-style-type: none"> <li>・杖の利用率が最も高い。(高齢者67.9%、身体障害者68.8%)</li> <li>・身体障害者では車いすの利用率も高い。(32.3%)</li> <li>・妊産婦子育て親では、「ベビーカーを常に利用」と、「利用することが多い」で約65%。</li> </ul>
運転免許	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、身体障害者では所持率が約40%</li> <li>・知的障害者では運転免許の所持者はいない。</li> <li>・妊産婦子育て親では所持率が95%以上。</li> </ul>
付き添いの有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・知的障害者での付き添いを必要とする率が最も高い。(61.3%)</li> <li>・高齢者が最も低い。(11.1%)</li> </ul>
付き添いの理由	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、身体障害者では「歩行が困難」、「電車の乗降が困難」等の身体的な理由に対する回答率が高い。</li> <li>・知的障害者、精神障害者では「目的地までの道順がわからない」、「行き先を人に尋ねるのが困難」の情報面での回答率が高い。</li> </ul>
通勤、通学、通所の有無	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、身体障害者では通勤者は15%以下。</li> <li>・知的障害者では通学、通所をしている人が74.2%。</li> <li>・精神障害者では56.3%。</li> </ul>

生活関連施設について

よく利用する施設への交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者、知的障害者、精神障害者、妊産婦子育て親では、自家用車による利用比率よりも徒歩による利用率が高い。</li> <li>・公共交通による利用率は低く、高齢者の22.5%が最も高い。</li> </ul>																								
よく利用する生活関連施設	<ul style="list-style-type: none"> <li>・交通手段、回答対象者を問わず、近隣の生活利便施設の利用率が高い。</li> </ul> <p>[ 徒歩による施設利用の順位 ]</p>																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>高齢者 (N=201)</th> <th>身体障害者 (N=65)</th> <th>知的障害者 (N=21)</th> <th>精神障害者 (N=11)</th> <th>妊産婦子育て親 (N=37)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>郵便局 55.7%</td> <td>郵便局 60.0%</td> <td>スーパー 66.7%</td> <td>コンビニ 72.7%</td> <td>スーパー 67.6%</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>近所の医院 55.2%</td> <td>スーパー 47.7%</td> <td>近所の医院 42.9%</td> <td>JR山崎駅 45.5%</td> <td>コンビニ 54.1%</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>スーパー 50.7%</td> <td>近所の医院 41.5%</td> <td>駅、郵便局 33.3%</td> <td>郵便局 45.5%</td> <td>郵便局 51.4%</td> </tr> </tbody> </table>		高齢者 (N=201)	身体障害者 (N=65)	知的障害者 (N=21)	精神障害者 (N=11)	妊産婦子育て親 (N=37)	1位	郵便局 55.7%	郵便局 60.0%	スーパー 66.7%	コンビニ 72.7%	スーパー 67.6%	2位	近所の医院 55.2%	スーパー 47.7%	近所の医院 42.9%	JR山崎駅 45.5%	コンビニ 54.1%	3位	スーパー 50.7%	近所の医院 41.5%	駅、郵便局 33.3%	郵便局 45.5%	郵便局 51.4%
	高齢者 (N=201)	身体障害者 (N=65)	知的障害者 (N=21)	精神障害者 (N=11)	妊産婦子育て親 (N=37)																				
1位	郵便局 55.7%	郵便局 60.0%	スーパー 66.7%	コンビニ 72.7%	スーパー 67.6%																				
2位	近所の医院 55.2%	スーパー 47.7%	近所の医院 42.9%	JR山崎駅 45.5%	コンビニ 54.1%																				
3位	スーパー 50.7%	近所の医院 41.5%	駅、郵便局 33.3%	郵便局 45.5%	郵便局 51.4%																				
	<p>順位は同率の場合は一方を一位繰り下げ</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・徒歩による利用では、近隣生活施設の利用率が高い。</li> <li>・町民全体が利用する可能性のある広域的施設としては、役場、駅、中央公民館の利用率が高い。</li> </ul>																								
	<p>[ 地区別による施設利用の順位 ] (高齢者)</p>																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>大山崎 (N=91)</th> <th>円明寺 (N=154)</th> <th>下植野 (N=24)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>阪急大山崎駅 72.5%</td> <td>近所の医院 50.6%</td> <td>近所の医院 50.0%</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>JR山崎駅 62.6%</td> <td>郵便局 48.7%</td> <td>コンビニ 41.7%</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>郵便局 48.4%</td> <td>スーパー 46.8%</td> <td>郵便局 29.2%</td> </tr> </tbody> </table>		大山崎 (N=91)	円明寺 (N=154)	下植野 (N=24)	1位	阪急大山崎駅 72.5%	近所の医院 50.6%	近所の医院 50.0%	2位	JR山崎駅 62.6%	郵便局 48.7%	コンビニ 41.7%	3位	郵便局 48.4%	スーパー 46.8%	郵便局 29.2%								
	大山崎 (N=91)	円明寺 (N=154)	下植野 (N=24)																						
1位	阪急大山崎駅 72.5%	近所の医院 50.6%	近所の医院 50.0%																						
2位	JR山崎駅 62.6%	郵便局 48.7%	コンビニ 41.7%																						
3位	郵便局 48.4%	スーパー 46.8%	郵便局 29.2%																						
	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大山崎地区では、阪急大山崎駅、JR山崎駅の利用率が高い。</li> </ul>																								
	<p>[ 地区別による町施設利用の順位 ] (高齢者)</p>																								
	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>大山崎 (N=91)</th> <th>円明寺 (N=154)</th> <th>下植野 (N=24)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>1位</td> <td>役場 42.9%</td> <td>役場 28.6%</td> <td>役場 12.5%</td> </tr> <tr> <td>2位</td> <td>中央公民館 28.6%</td> <td>地区集会所 26.0%</td> <td>- -</td> </tr> <tr> <td>3位</td> <td>ふるさとセンター 22.0%</td> <td>中央公民館 16.2%</td> <td>- -</td> </tr> </tbody> </table>		大山崎 (N=91)	円明寺 (N=154)	下植野 (N=24)	1位	役場 42.9%	役場 28.6%	役場 12.5%	2位	中央公民館 28.6%	地区集会所 26.0%	- -	3位	ふるさとセンター 22.0%	中央公民館 16.2%	- -								
	大山崎 (N=91)	円明寺 (N=154)	下植野 (N=24)																						
1位	役場 42.9%	役場 28.6%	役場 12.5%																						
2位	中央公民館 28.6%	地区集会所 26.0%	- -																						
3位	ふるさとセンター 22.0%	中央公民館 16.2%	- -																						
	<p>- は回答者少数のため非掲載</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・いずれの地区においても役場の利用率が最も高い。</li> <li>・円明寺地区では、中央公民館の利用率(16.2%)よりも、地区の集会所の利用率(26.0%)が高い。</li> </ul>																								

問題のある施設

- ・施設に問題があると答えた人は、高齢者が 21.6%で最も低い。
- ・身体障害者が 31.1%、妊産婦子育て親が 54.5%と最も高い。

[ 問題がある施設の順位 ]

	高齢者 ( N=68 )	身体障害者 ( N=46 )	知的障害者 ( N=7 )	精神障害者 ( N=6 )	妊産婦子育て親 ( N=24 )
1位	阪急大山崎駅 48.5%	JR 山崎駅 32.6%	阪急大山崎駅 85.7%	阪急大山崎駅 50.0%	阪急大山崎駅 62.5%
2位	JR 山崎駅 45.6%	阪急大山崎駅 28.3%	JR 山崎駅 57.1%	JR 山崎駅 33.3%	JR 山崎駅 58.3%
3位	役場 25.0%	役場 28.3%	- -	役場 33.3%	スーパー 25.0%

- ・よく利用する施設は近隣生活施設が高かったが、問題があるとされた施設は、1位、2位が駅、3位で役場となる。

[ 地区別による問題のある施設の順位 ]( 高齢者 )

	大山崎 ( N=29 )	円明寺 ( N=37 )	下植野 ( N=1 )
1位	阪急大山崎駅 72.4%	役場、中央公民館 32.4%	- -
2位	JR 山崎駅 65.5%	JR 山崎駅、阪急大山崎駅 29.7%	- -
3位	役場 17.2%	地区集会所 13.5%	- -

- は回答者少数のため非掲載

- ・地区別では、大山崎地区では駅が問題である施設の1位、2位。
- ・円明寺地区では、役場、中央公民館が1位、駅が2位。
- ・円明寺地区では、地区集会所が高齢者の集計で3位、身体障害者の集計で2位。

駅について

よく利用する駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>最もよく利用する駅は、高齢者、身体障害者とも阪急長岡天神駅またはJR長岡京駅</li> </ul>		
駅別の交通手段	[ 駅別の交通手段の順位 ] (高齢者)		
	阪急大山崎 (N=118)	JR 山崎 (N=33)	阪急長岡天神等 (N=133)
1位	徒歩 54.2%	徒歩 33.3%	バス 77.4%
2位	自転車 17.8%	バス 27.3%	自転車 8.3%
3位	バス 11.0%	自転車 18.2%	バイク 5.3%
駅別の交通手段	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪急大山崎駅、JR 山崎駅へは徒歩が最も高い。</li> <li>阪急長岡天神駅方面では、バスの利用が最も高い。</li> <li>身体障害者では、阪急大山崎駅への交通手段で、徒歩が1位(47.5%)、タクシーが2位(17.5%)となっている。</li> </ul>		
駅を利用する際に困ること	[ 駅別の困難な点の順位 ] (高齢者)		
	阪急大山崎駅 (N=105)	JR 山崎駅 (N=27)	阪急長岡天神駅等 (N=103)
1位	階段の上下移動が困難 45.7%	階段の上下移動が困難 44.4%	駐車場が少ない 14.6%
2位	駐車場が少ない 11.4%	トイレが使いにくい 25.9%	階段の上下移動が困難 12.6%
3位	ベンチが少ない 9.5%	駐車場が少ない 22.2%	ベンチが少ない 10.7%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>阪急大山崎駅、JR 山崎駅では「階段の上下移動が困難」が最も多い。</li> <li>阪急大山崎駅、JR 山崎駅でも「駐車場が少ない」が2位、3位。</li> <li>JR 山崎駅では「トイレが使いにくい」が2位。</li> <li>阪急大山崎駅、長岡天神駅等では「トイレが使いにくい」が4位。</li> <li>身体障害者での集計結果もほぼ同様の傾向。</li> </ul>		



道路について

よく利用 する道路	[ よく利用する道路の順位 ]					
		高齢者 (N=315)	身体障害者 (N=148)	知的障害者 (N=31)	精神障害者 (N=20)	妊産婦子育て親 (N=44)
	1 位	31.4%	20.3%	35.5%	35.0%	56.8%
	2 位	26.7%	19.6%	29.0%	30.0%	29.5%
3 位	19.4%	16.2%	16.1%	20.0%	22.7%	
よく利用 する道路	<ul style="list-style-type: none"> <li>・全体として、 、 の西国街道の利用が多い。</li> <li>・身体障害者を除いて、 の役場前道路の利用者が1位。</li> </ul>					
道路を利用 する際に困 ること	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 、 の道路で指摘が多く、「段差やデコボコで通行できない」や「歩道幅員が狭くすれ違いができない」との指摘が多い。</li> <li>・ では、「段差やデコボコで通行できない」が最も多い。(高齢者 69.2%)</li> <li>・ では、「歩道幅員が狭くすれ違いができない」が最も多い。(身体障害者 66.7%)</li> <li>・ では、高齢者は「車の乗り入れ部で起伏が多い」が1位。(41.7%)</li> <li>・身体障害者は「歩道幅員が狭くすれ違いができない」が最も多い。(身体障害者 60.0%)</li> </ul>					

### バスの利用状況について

バスの利用状況	<ul style="list-style-type: none"> <li>・バスを利用している人では、阪急バスを利用している割合が大きい。</li> <li>・高齢者では約 58%の人が阪急バスを利用。</li> </ul>
バスの利用目的	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いずれの対象者においても、駅への利用が 1 位</li> <li>・身体障害者や精神障害者では「通院」が、高齢者と知的障害者では「買い物」が 2 位。</li> </ul>
バスの利用で困難な点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・いずれの対象者においても、「バスを待つ間に雨にぬれる」の回答率が高い。</li> <li>・身体障害者では、「段差が大きく乗降が困難」が最も多い（34.5%）</li> <li>・いずれの対象者においても「便数が少なく利用できない」の回答率も比較的高い。（18.2～42.9%）</li> </ul>

## 2. ヒアリング結果の概要

事前に行ったアンケート結果を踏まえ、高齢者及び障害者等の公共交通機関の利用状況や、施設の利用状況、道路の問題点等のアンケート結果からは得られにくいより詳細なバリアの状況等について聞き取り調査を行いました。

実施日時	平成 19 年 11 月 14 日（水）10：00～15：00 平成 19 年 11 月 15 日（木）10：00～14：00
実施場所	大山崎町役場
参加団体等	大山崎町長寿会連合会（9名） 大山崎町身体障害者協会（7名） 大山崎町知的障害者育成会（5名） 子育てサークル「どんぐり」（4名）

### ヒアリング調査の意見概要

建築物・設備の問題	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ トイレに関する意見が多く見られ、洋式化への要望が多くなっています。また、知的障害者ではトイレの設備を統一的なものとし、わかりやすい設備の整備が望まれています。</li> <li>・ 役場においては、エレベーターや多機能トイレ等の一定のバリアフリー化がなされていますが、雨天時には玄関付近の床材が滑りやすい等、高齢者、障害者にとって利用しにくい設備もあることが指摘されています。</li> <li>・ 車いす使用者用駐車施設は車いす使用者のみが利用できる施設であるため、肢体不自由などにより歩行困難な人にも、使用可能な身体障害者用駐車施設の整備が望まれています。</li> </ul>
道路・歩道の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 西国街道における歩道幅員の確保や段差や勾配の緩和等についての意見が多く安心して歩ける歩道の整備が強く望まれています。</li> <li>・ しかし、歩道の拡幅が困難な状況であることは住民にも認識されており、早期には歩道の平坦性の確保や電柱の移設、別ルート確保等現実的な解決も望まれています。</li> <li>・ 歩道が狭い道路であるにもかかわらず、近年、通過交通が増加しており、安全性の確保が強く望まれています。</li> </ul>
公共交通の問題点	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 阪急大山崎駅では階段の利用が非常に大変であると指摘されており、エレベーターの設置が特に強く望まれています。</li> <li>・ 阪急大山崎駅と JR 山崎駅へのアクセス手段としてバスの便数が少なく利用しづらいため、西国街道を通る路線の増便が望まれています。</li> </ul>

## 1. 大山崎町バリアフリー基本構想の理念

本町は、天王山や淀川といった豊かな自然環境に恵まれたまちであると同時に、西国街道が町の中心を貫く歴史環境の豊かなまちでもあります。大山崎町第3次総合計画においても、まちの将来像は、『天王山・淀川 歴史と文化 うるおいのあるまち おおやまざき』としており、自然環境と歴史環境を大切にしたまちづくりを目指すとともに、この実現方策として6つの柱を施策大綱としています。このうち、「笑顔とふれあいのある健康福祉のまちづくり」においては、高齢者や障害者をはじめとするあらゆる人々が、住み慣れた地域で安全安心に暮らせる生活環境の整備を進めると定められています。

また、大山崎町都市計画マスタープランにおいては、『ゆたかな自然環境と活力の調和する快適居住都市・大山崎町』を将来都市像としており、まちづくりの目標のひとつには、「住民すべてが生涯に渡って心豊かに暮らせるまちづくり」を目指すこととしています。

これらの上位計画における将来像をふまえ、大山崎町バリアフリー基本構想では、おおやまざきの自然や歴史、文化を尊重しながら、町民が生涯に渡って心豊かに暮らせるまちづくりを実現することが望めます。そのため、高齢者や障害者等を含め、あらゆる人が日常生活や社会生活を円滑に行えるまちづくりが必要となり、町に関わるすべての人々が、互いのことを理解しあい助けあえるまちであることが求められることから、次の理念を定めます。

「みんながいきいきと暮らし続けることができる やさしいまち おおやまざき」  
～安全安心で快適なバリアフリー整備とこころのバリアフリーの実現から～

高齢者、障害者をはじめ、あらゆる人が、教育、学習活動への参加や、スポーツ、文化、レクリエーション活動への参加などを通じて、いきいきと心豊かに暮らせるまちづくりを実現していくことが重要です。そのためには、安心・安全に暮らせる生活環境の整備はもちろんのこと、あらゆる人が利用しやすい生活環境を整備していくことが重要となります。また、いきいきと暮らせるためには、ハード面における整備だけで実現できるものではなく、参加と交流を通じて実現する、心のバリアフリーが必要不可欠です。さらに、これらの実現は、一過性の取り組みによるものではなく、継続的な取り組みによって持続させることが、暮らしに根付いたバリアフリーのまちづくりへとつながっていきます。

## 2. 大山崎町バリアフリー基本構想の基本方針

大山崎町バリアフリー基本構想の理念を実現するために、上位関連計画や基本方針のほかアンケート調査結果等をふまえながら、次の6つの基本方針を定めます。

### あらゆる人を対象としたバリアフリー化

バリアフリー新法では、高齢者及び障害者だけでなく、妊産婦、けが人、子ども等、日常生活及び社会生活を行っていくうえで、道路や公共交通機関の利用における移動面や建築物、公園といった施設を利用する際に制約を受ける人を対象としていることから、本町においても、多様な人の利用を考慮しながら、ハード面及びソフト面におけるバリアフリー化を推進していきます。

### 重点整備地区における総合的かつ一体的な取り組み

高齢者と障害者が増加し続けているなか、バリアフリー化を早急に推進していくことは喫緊の課題であり、総合的かつ一体的に取り組み、重点的にバリアフリー化を推進する地区（重点整備地区）を設けます。

### 安心・安全かつ快適な施設等の整備

施設や設備の整備にあたっては、あらゆる人が安全かつ安心に利用できるようバリアフリー新法に基づく各基準やガイドライン等に沿った整備を実施していくこととし、さらに、快適に利用できるようユニバーサルデザインの考え方も取り込みながら施設等の整備を実施します。

### 心のバリアフリーの推進

あらゆる人が安心して外出でき、快適に過ごせるまちであるためには、建築物や道路といったハード面における整備だけではなく、ソフト面としての「心のバリアフリー」の実現が不可欠です。みんなが気持ちよくいきいき暮らすことができるよう、参加と交流による実現を目指すほか、バリアフリーに関する広報・啓発活動等の推進により心のバリアフリー化を推進します。

### 多様な参加者による整備

あらゆる人を対象としたバリアフリーでは、それぞれのニーズが異なることが多く、整備主体の一存で整備を行うと、十分な整備が実現されないことが考えられることから、計画策定や整備にあたっては、高齢者や障害者、妊産婦等の多様な参加者が協働で取り組んでいく必要があります。また、町民、施設設置管理者、行政が一体となって連携して取り組むことにより、効率的な整備を実現します。

### 段階的かつ継続的な取り組み

バリアフリーの実現は、町全域に必要なことです。多様な参加者が一体となって、段階的にバリアフリー化を実現していくとともに、継続的な実施により、時代の変化にも対応しながらよりよいバリアフリー化に取り組んでいきます。

## 5章

# 重点整備地区の設定及び生活関連施設、生活関連経路の選定

### 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、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。

#### 【基本方針で定められる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、通路その他の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、勤労の場の提供)  
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

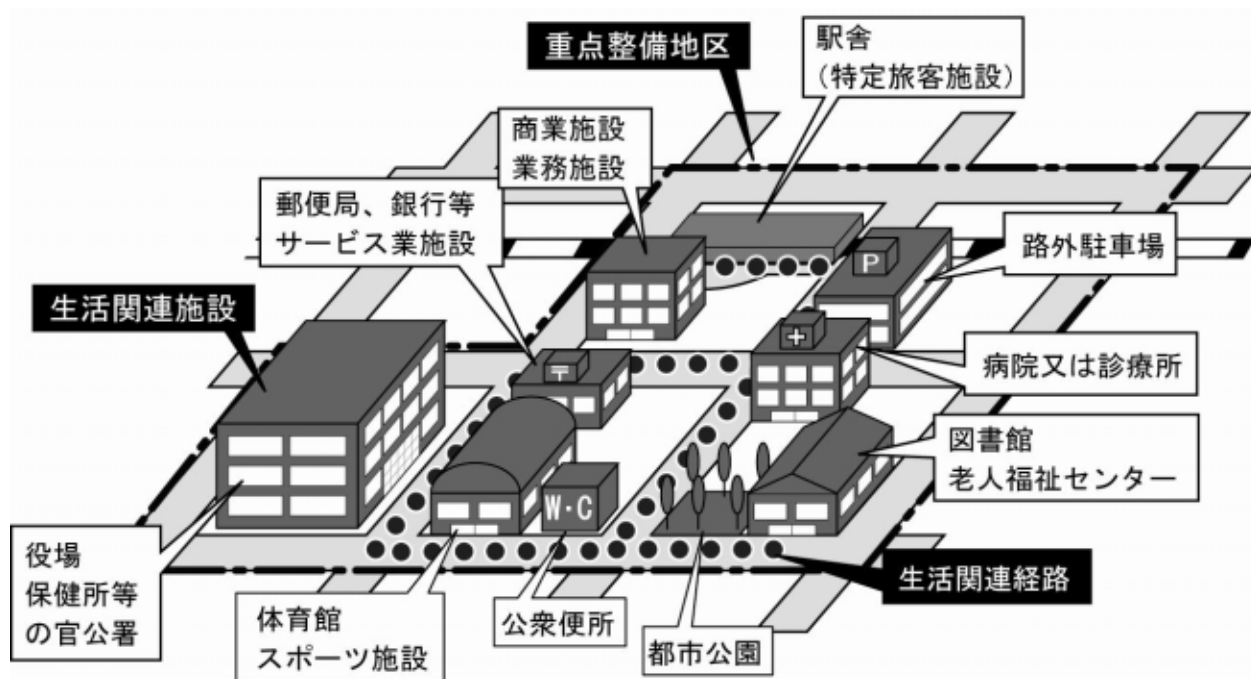
### 生活関連施設

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。

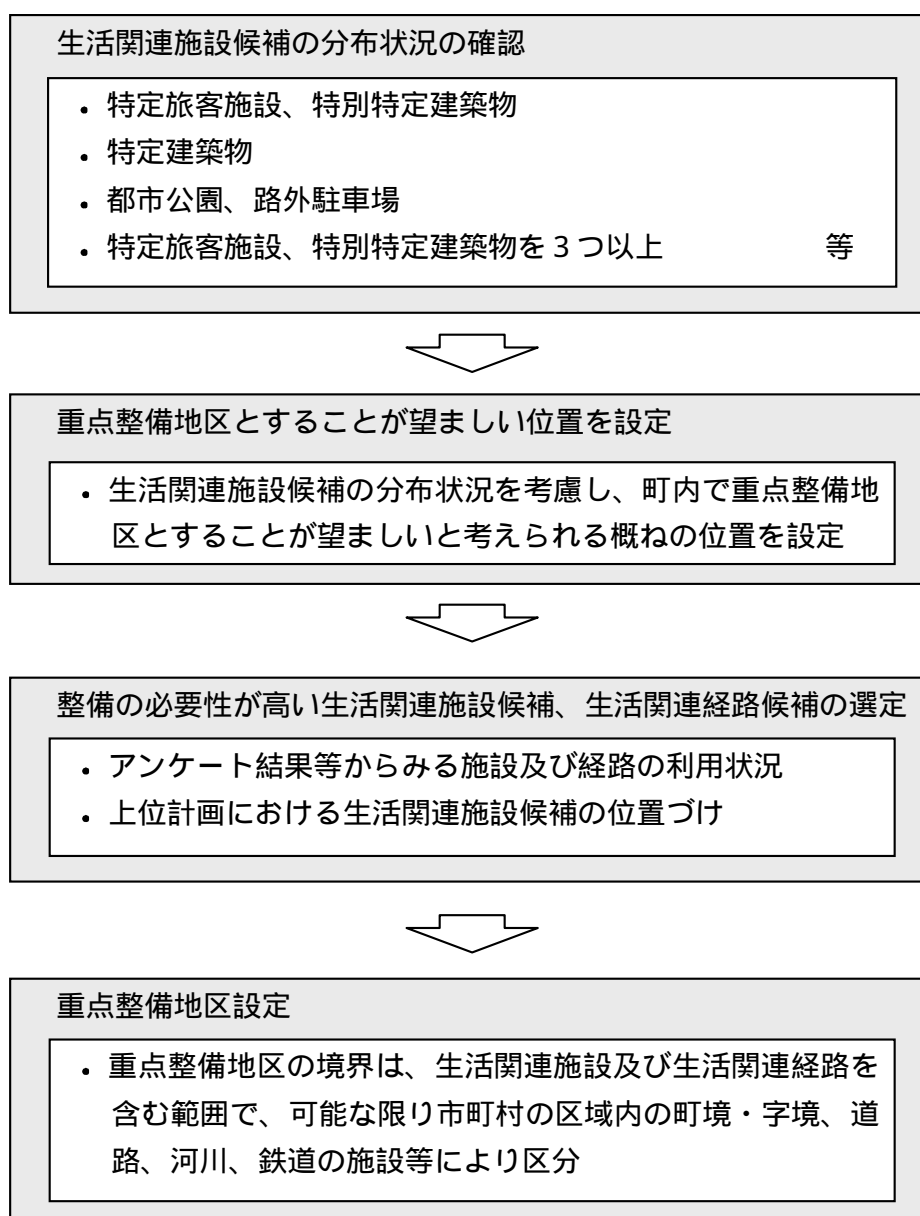
【重点整備地区と生活関連施設のイメージ図】



### (3) 重点整備地区設定の手順

重点整備地区を定めるには、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とすることが望ましい概ねの位置を設定し、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地区の境界を定めます。

#### 【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】





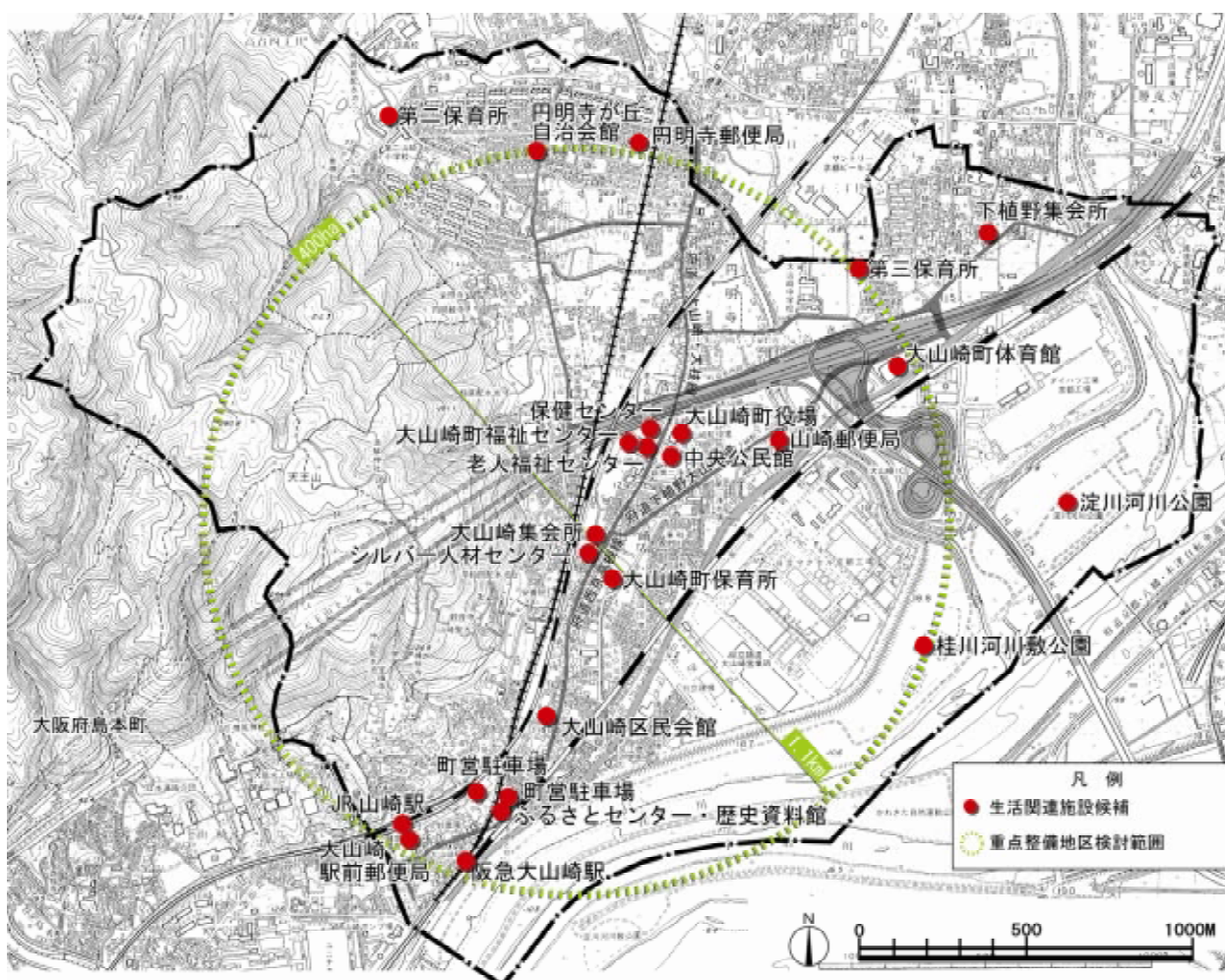
## 2. 大山崎町における重点整備地区の設定の考え方

### (1) 重点整備地区の設定

#### 1 生活関連施設候補の分布状況と重点整備地区の設定

重点整備地区の設定にあたっては、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、概ね400ha未満となる地区を設定する必要があります。

選定にあたっては、町域における生活関連施設候補の分布状況を把握し、概ね400ha未満で徒歩圏内と考えられる半径1.1kmの円内に、駅舎や役場等の特に公共性の高い生活関連施設が多く位置するよう配置を検討しました。



## 2 大山崎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」であることから、アンケート調査及びヒアリング調査を実施し、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身近な生活利便施設の利用率が高くなっています。

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ます。また、妊産婦子育て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。身近な近隣生活施設に対しては、利用率は高くなっているものの問題があると考えている人は少ない状況です。

地区別に問題のある施設についてみると、大山崎地区では阪急大山崎駅、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。

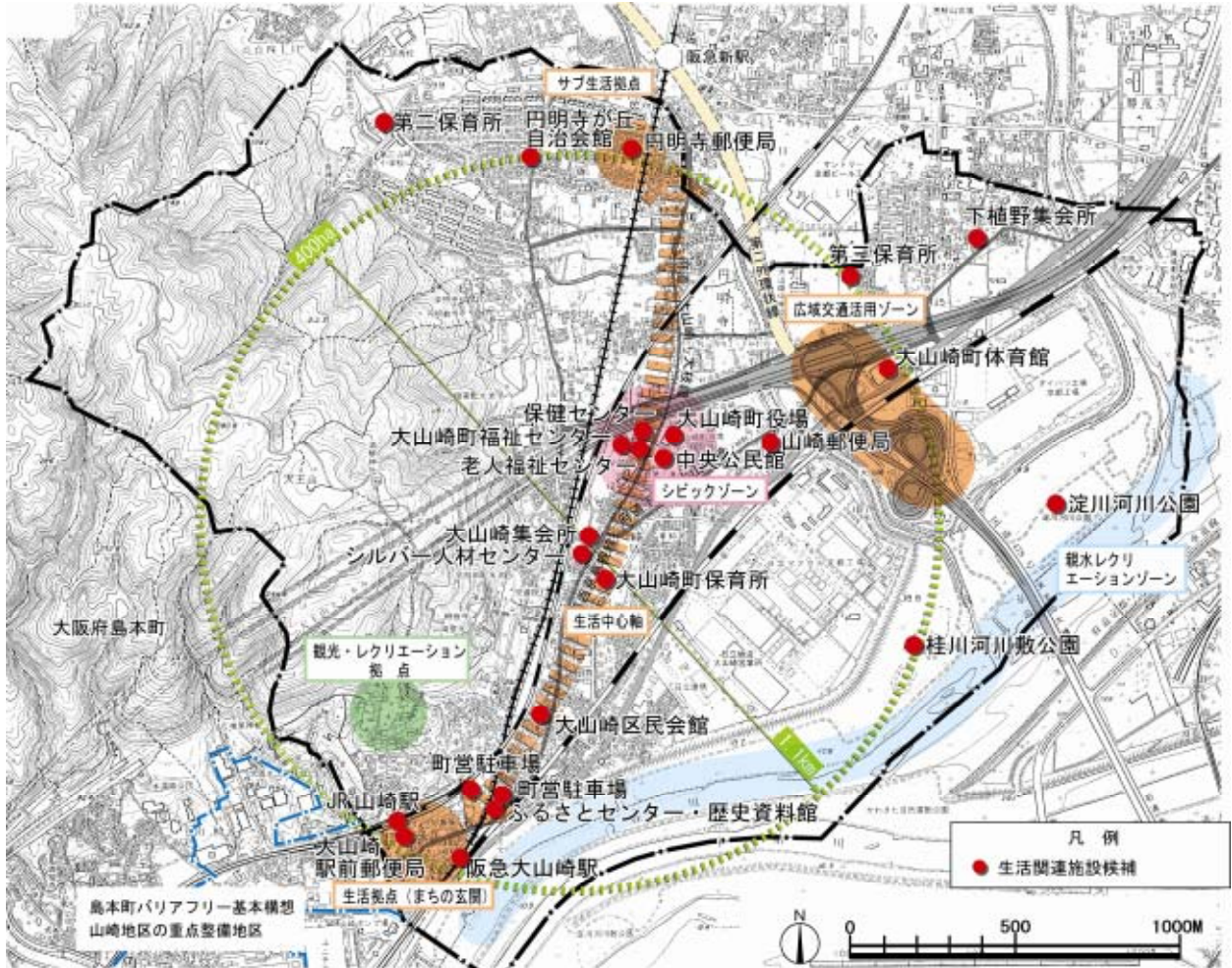
### アンケート及びヒアリングからみる主要な道路の利用状況

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、マウントアップ形式の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。

### 3 上位関連計画、その他の計画との整合

重点整備地区が、「移動等円滑化のための事業を実施することが特に必要であると認められる地区」、「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」であるか否かについては、土地利用及び諸機能の集積の実態並びに将来の方向性、上位計画との整合性により判断することとします。

#### 【上位計画及びその他の計画との整合】



#### 大山崎町都市計画マスタープランとの整合

大山崎町都市計画マスタープランにおける将来都市構造では、都市拠点の形成方針として、JR 山崎駅及び阪急大山崎駅周辺を「生活拠点」に位置づけており、町のほぼ中心に位置する町役場周辺地区を様々な活動の中心として「シビックゾーン」に位置づけています。また、円明寺地区に阪急新駅の設置を要望し「サブ生活拠点」の形成を目指すこととしています。さらに都市軸の形成方針として、西国街道を住民にとっての骨格的動線である生活中心軸に位置づけています。

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、長岡京市域において京都第二外環状道路の高架下を利用した阪急新駅の設置が予定されており、これらの事業に伴い、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。

#### 島本町バリアフリー基本構想

基本方針では、生活関連施設の利用者が複数の市町村にまたがって流動しており、重点整備地区の範囲が複数の市町村にまたがる場合など、当該市町村が利用者の移動の実態にかんがみ  
 適当であると認めるときは、一体的に推進していくことが重要であるとしています。そのため、  
 本町においても、JR 山崎駅及び阪急大山崎駅の利用状況を考慮し、島本町バリアフリー基本  
 構想と調整を図りつつ策定します。

( 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、整備の必要性が高いと考えられる次の施設を選定します。また、これらの施設を、図「生活関連施設候補及び生活関連経路候補図 ( P36 )」に示します。

生活関連施設候補

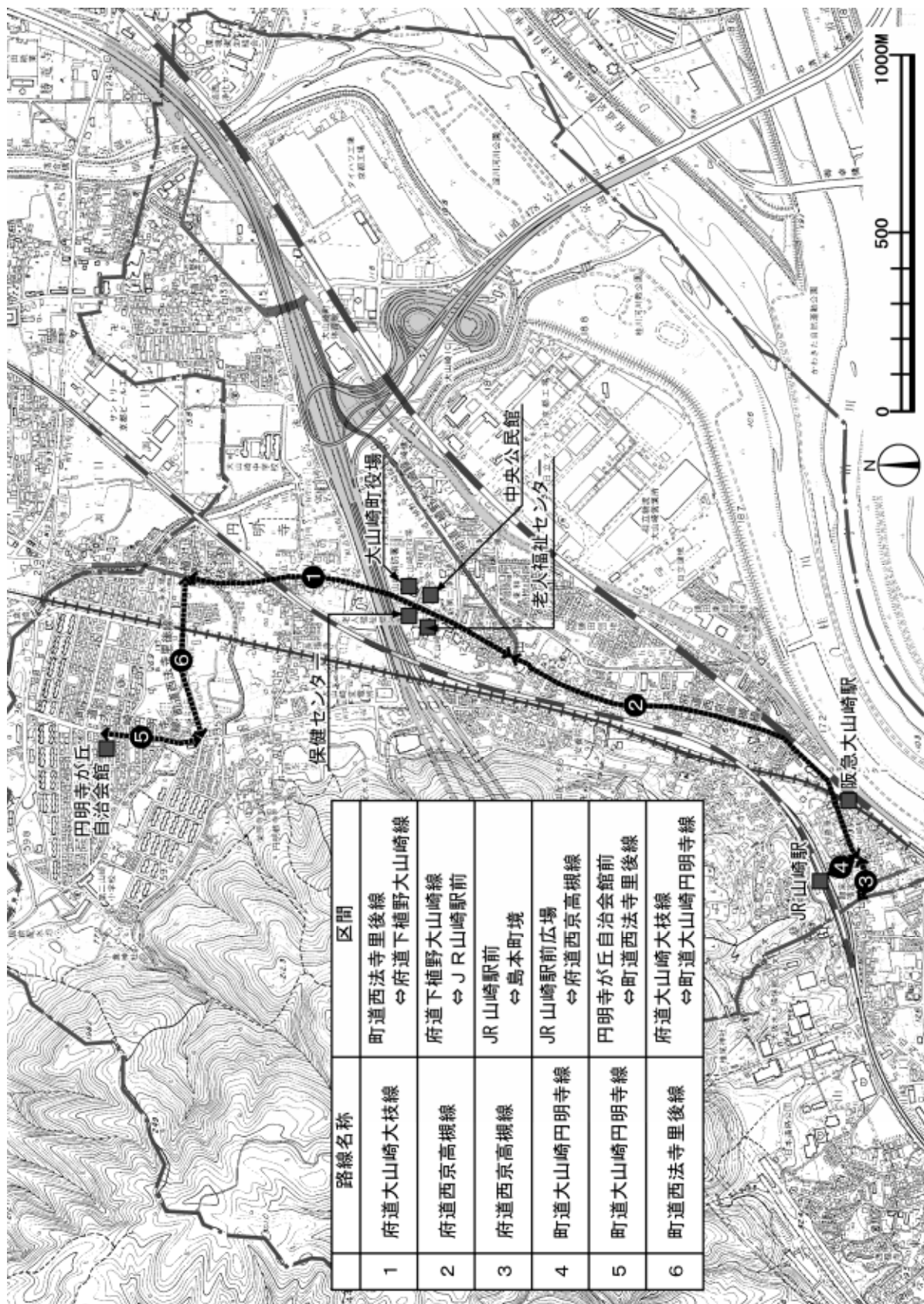
施設名称	選定の考え方
阪急大山崎駅	高齢者、知的障害者、精神障害者、妊産婦子育て親のアンケート結果では、「問題のある施設」の設問において、回答者数が最も多かった施設 生活拠点（まちの玄関）を構成する中核施設のひとつで、多数の住民又は外部の利用者が訪れる施設 エレベーター及び多機能トイレが未整備であり、バリアフリー上の課題が大きい施設
JR 山崎駅	身体障害者のアンケート結果では、「問題のある施設」の設問において回答者数が最も多かった施設。また、高齢者、知的障害者、精神障害者、妊産婦子育て親においても、阪急大山崎駅に次いで回答者数が多かった施設 生活拠点（まちの玄関）を構成する中核施設のひとつで、多数の住民又は外部の利用者が訪れる施設 エレベーター及び多機能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
大山崎町役場	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。 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 エレベーターの設置や車いす使用者用便房等の主要な施設の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
大山崎町立中央公民館	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 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 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
大山崎町立老人福祉センター	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 シビックゾーンにあり、集会機能や浴室を有する等、高齢者が多数利用する施設 オストメイト対応多機能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>大山崎町 保健センター</p>	<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 シビックゾーンにあり、各種検診等や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 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>
<p>円明寺が丘 自治会館</p>	<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。 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 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、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、歩道上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
府道下植野大山崎線 町道西法寺里後線	
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 沿道には、生活関連施設が集積しており、バリアフリー化による整備の効果が大きい路線
府道下植野大山崎線 JR 山崎駅前	
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経路との連続性を確保するため設定する路線
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	
JR 山崎駅前広場	
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	

【生活関連施設候補及び生活関連経路候補図】





### 3.重点整備地区設定及びバリアフリー化を図るべき施設及び経路

#### (1)重点整備地区設定の考え方

重点整備地区は、基本方針などの法的条件や周辺の動向等を踏まえながら設定します。また、重点整備地区の境界は「可能な限り市町村の区域内的の町境・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、図「大山崎町重点整備地区図(P40)」のとおり設定します。

#### 【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。また、生活関連施設のうち特定旅客施設や特別特定建築物が6所在し、面積は約35ha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的生活拠点は、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」、及びこれらをつなぐ「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ると考えられます。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> <p>島本町バリアフリー基本構想で定められる重点整備地区との一体化を図ることにより、バリアフリー化された経路の連続性が確保されるなど、総合的な都市機能の増進につながります。</p>

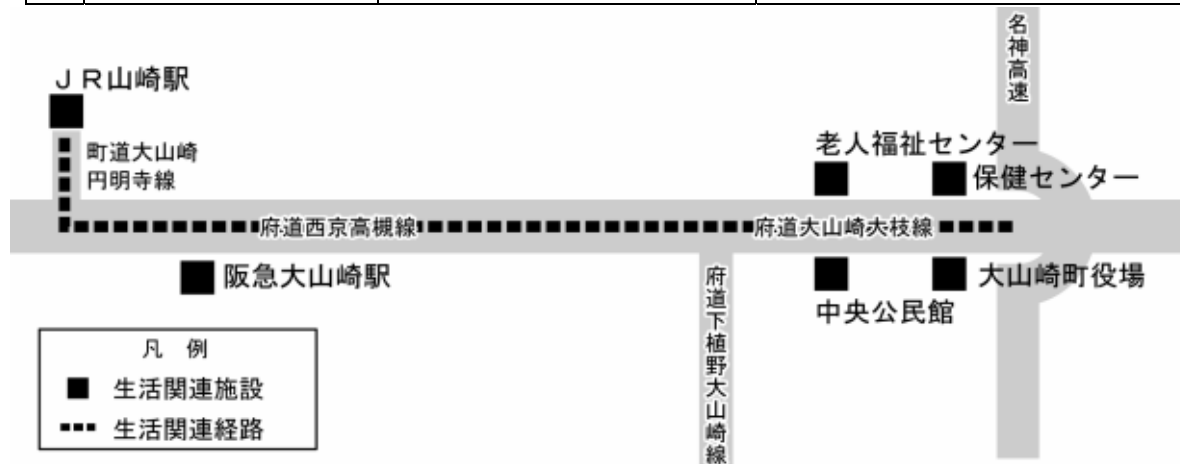
( 2 ) 生活関連施設

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：7,037 人/日）
JR 山崎駅	鉄道駅（特定旅客施設 乗降客数：13,858 人/日）
大山崎町役場	特別特定建築物（官公署 4 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H19年大山崎町統計書による

( 3 ) 生活関連経路

	経路名称	区間	接続する生活関連施設
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	大山崎町役場、中央公民館、 老人福祉センター、保健センター 阪急大山崎駅、JR 山崎駅
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	町道大山崎円明寺線 (町道1号線)	J R 山崎駅前広場 西京高槻線	



( 4 ) 準生活関連経路

生活関連経路のうち、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整備が行われている道路を設定します。

	経路名称	区間
4	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
5	町道大山崎線第 11 号	府道下植野大山崎線 農協前
6	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
7	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 ) その他地区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施設

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 2階建）

( 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況に合わせ整備を図る路線

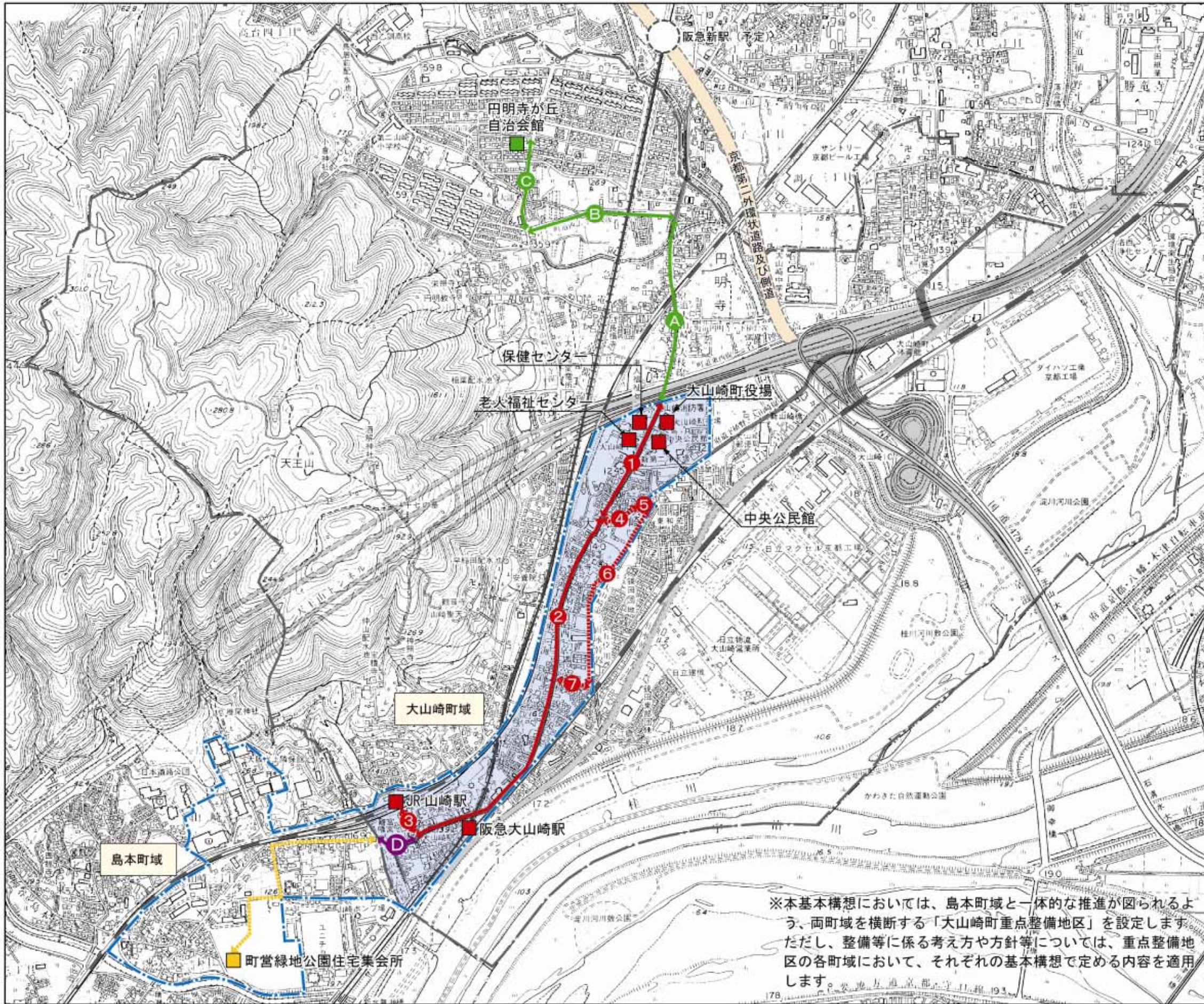
京都第二外環状道路及び側道や阪急新駅の供用後の地区内における交通形態を見極めながら、整備の方向性について検討します。

	経路名称	区間
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

島本町バリアフリー基本構想の状況に合わせ整備を図る路線

島本町バリアフリー基本構想による整備の状況を見極めながら、整備の方向性について検討します。

	経路名称	区間
D	府道西京高槻線	町道大山崎円明寺線 島本町境



凡例

- ▬ 重点整備地区 (約 65ha)  
     大山崎町域 (約 35ha)  
     島本町域 (約 30ha)
- 生活関連施設
- ↔ 生活関連経路
- ⋯↔ 準生活関連経路
- 周辺の道路整備と整合を図り整備を検討する施設
- ↔ 周辺の交通状況の変化をみた上で、再検討する路線
- ↔ 島本町バリアフリー基本構想の状況に合わせ整備を図る路線
- 島本町バリアフリー基本構想で定められた生活関連施設
- ↔ 島本町バリアフリー基本構想で定められた準生活関連経路
- 大山崎町バリアフリー基本構想の適用範囲

大山崎町重点整備地区図

※本基本構想においては、島本町域と一体的な推進が図られるよう、両町域を横断する「大山崎町重点整備地区」を設定します。ただし、整備等に係る考え方や方針等については、重点整備地区の各町域において、それぞれの基本構想で定める内容を適用します。

