

生駒市バリアフリー基本構想

(案)

令和2年11月

生駒市

生駒市バリアフリー基本構想

《全体構想》

1. はじめに	1
1.1. 策定の背景と目的.....	1
1.2. 基本構想の位置づけ	4
1.3. 基本構想の策定手順	8
1.4. 基本構想の期間.....	9
2. 地域の概況.....	10
2.1. 位置.....	10
2.2. 社会的状況	11
2.3. 交通の状況	16
3. 生駒市のバリアフリー基本構想の基本的な事項.....	20
3.1. バリアフリーの基本理念と基本方針.....	20
3.2. 基本的な整備方針	21
3.3. 心のバリアフリー	33
3.4. ソフト対策.....	38
4. バリアフリーの推進に向けて	39
4.1. バリアフリー推進の考え方.....	39
4.2. 基本構想の推進体制	39

《地区別構想 近鉄南生駒駅周辺地区移動等円滑化基本構想》

5. 重点整備地区等の設定	41
5.1. 重点整備地区の選定	41
5.2. 生活関連施設の設定	45
5.3. 生活関連経路等の設定.....	46
6. 南生駒駅周辺地区の重点整備地区の現況	48
6.1. まち歩きの実施	48
6.2. 南生駒駅周辺地区における現況と課題.....	53
7. 実施すべき事業について.....	67

《資料編》

資料編.....	74
----------	----

生駒市バリアフリー基本構想

全 体 構 想

1. はじめに

1.1. 策定の背景と目的

バリアフリーの意義

本市も含め我が国は、これまでにない高齢化社会を迎え、今後も更に高齢化が進展すると見込まれています。高齢者や障がい者(身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者等、全ての障がい者)、妊婦やけが人なども含めて、誰もが包摂され活躍できる社会とするには、これらの人々が自立した日常生活と社会生活を営むことができる環境の整備を進めていくことが重要であり、社会の中にあるさまざまな障壁(=バリア)を取り除いていくことで生活しやすくしようという「バリアフリー」の考え方は非常に重要な意義を持っています。

また、「ユニバーサルデザイン」とは、国籍や性別、年齢、障がい等の有無に関係なく、すべての人にとって使いやすく、便利であるように、はじめからデザインしていこうという考え方です。年齢や障がい等の有無に関わらず、すべての人が平等に普通の日常生活や社会活動を営むことができる、そのような社会が本来有るべき姿であるという考え方を「ノーマライゼーション」といい、バリアフリーやユニバーサルデザインは、ノーマライゼーションの理念を具体的に推進する方策であると言えます。

こうした考え方を通じて、国民誰もが相互に人格と個性を尊重し支え合う共生社会、また、高齢者や障がい者等の自立と社会参加による、健全で活力ある社会の実現が求められています。

バリアフリー推進のための枠組み

バリアフリーを具体的に推進するための法制度としては、高齢者や障がい者等が安心して利用できる建築物(ハートビル)の建築促進を定めた「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」(平成6年)、公共交通機関の駅や電車などの乗り物をバリアフリー化することを定めた「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律(交通バリアフリー法)」(平成12年)がそれぞれ施行され、駅・道路・建物などでバリアフリー化が進められてきました。しかし、施設ごとにバラバラにバリアフリー化が進められ、連続的なバリアフリー化が図られていないなどの課題がありました。

そこで、駅を中心とした地区や、高齢者や障がい者などが利用する施設が集まる地区などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため、これらの既存の法律を統合・拡充し、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年。以下、「バリアフリー法」といいます。)が施行されました。市町村は「重点整備地区」を指定し、駅・道路・建物など当該地区におけるバリアフリー化のための方針、事業等を内容とする「基本構想」を作成す

ることができることになり、この基本構想に基づき、関係する事業者・建築主等が着実にバリアフリー化を行うよう、制度が整えられました。また、この法律では、高齢者や障がい者等の移動や施設利用の利便性や安全性の向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設、道路等のバリアフリー化の基準や、心のバリアフリー等についても充実が図られました。

(参考)バリアフリー法の概要

「バリアフリー法」は、従前の「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合・拡充した法律として、平成18年に施行されました。

1. 法の枠組み

バリアフリー法は、高齢者や障がい者(身体障がい者・知的障がい者・精神障がい者・発達障がい者を含む、全ての障がい者)、妊婦、けが人などの、移動や施設利用の利便性や安全性の向上を促進するために、大きく以下の内容を定めています。

- 旅客施設・車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物に対して、バリアフリー化基準(移動等円滑化基準)への適合を求める。
- 駅を中心とした地区や、高齢者や障がいのある人などが利用する施設が集中する地区(重点整備地区)において、住民参加による重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるための措置などを定める。

公共交通施設や建築物のバリアフリー化の推進

・以下の施設について、新設・改良時のバリアフリー化基準(移動等円滑化基準)への適合義務。また、既存の施設について、基準適合の努力義務 など

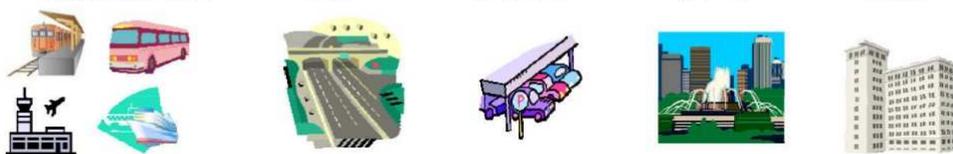
旅客施設及び車両等

道路

路外駐車場

都市公園

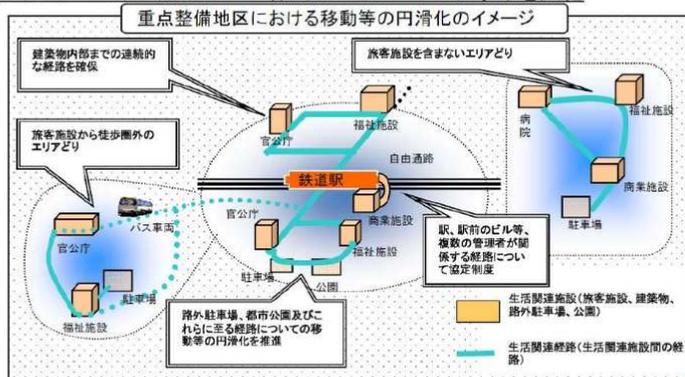
建築物



地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

・市町村が作成する基本構想に基づき、駅を中心とした地区や、高齢者や障がい者などが利用する施設が集中する地区(重点整備地区)において、重点的かつ一体的なバリアフリー化事業を実施

★住民等の計画段階からの参加の促進を図るための措置
 ○基本構想策定時の協議会制度
 ○住民等からの基本構想の作成提案制度



心のバリアフリーの推進

バリアフリー化の促進に関する国民の理解・協力の促進等



2. バリアフリー法の平成30年改正の概要

平成30年には、2020年東京パラリンピック大会の開催を契機とした共生社会の実現と、高齢者や障がい者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性等から、以下の改正が行われました。

①理念規定／国及び国民の責務

- 理念規定を設け、「**共生社会の実現**」、「**社会的障壁の除去**」を明確化
- 「心のバリアフリー」として、**高齢者、障がい者等に対する支援(鉄道利用者による声かけ等)**を明記

②公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

- ハード対策に加え、**接遇・研修のあり方を含むソフト対策のメニュー**を国土交通大臣が新たに作成
- 事業者は、**ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表**
※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制



【研修の様子(介助の疑似体験)】

③バリアフリーのまちづくりに向けた地域における取組強化

- 市町村がバリアフリー方針を定める**マスタープラン制度を創設**
(協議会等における調整、都道府県によるサポート、作成経費支援(※予算関連))

【バリアフリーのマスタープラン】

- ・市町村による方針の作成
- ・重点的に取り組む対象地区(※)の設定

※対象地区内

- ・公共交通事業者等の事前届出を通じた交通結節点の調整
- ・バリアマップ作成に対する地区内事業者等の情報提供

【基本構想(具体事業調整)】

- ・事業を実施する地区の設定
- ・事業内容の特定

地区内事業者等による事業実施

当事者の参画する協議会の活用等により定期的評価・見直し

- 近接建築物との連携による既存地下駅等のバリアフリー化を促進するため、**協定(承継効)制度及び容積率特例を創設**
- ➡駅等の旅客施設にスペースの余裕がない場合に近接建築物への通路及びバリアフリートイレ整備が容易に



【バリアフリー対応のバス(リフトバス)】

④更なる利用し易さ確保に向けた様々な施策の充実

- 貸切バス・遊覧船等の導入時におけるバリアフリー**基準適合を義務化**
- 建築物等の**バリアフリー情報**の提供を新たに**努力義務化**
- 障がい者等の**参画**の下、**施策内容の評価等を行う会議**の開催を明記



【遊覧船】

出典:バリアフリー法の一部を改正する法律(平成30年法律第32号)の概要(国土交通省ホームページ)

3. バリアフリー法の令和2年改正の概要

令和2年には、「心のバリアフリー」に係る施策などソフト対策等を強化する必要性等から、以下の改正が行われました。

1. 公共交通事業者など施設設置管理者におけるソフト対策の取組強化

- 公共交通事業者等に対する**ソフト基準※適合義務**の創設(※スロープ板の適切な操作、明るさの確保等)
- 公共交通機関の乗継円滑化のため、他の公共交通事業者等からのハード・ソフト(旅客支援、情報提供等)の**移動等円滑化に関する協議への応諾義務**を創設
- 障がい者等へのサービス提供について国が認定する観光施設(宿泊施設・飲食店等)の情報提供を促進

2. 国民に向けた広報啓発の取組推進

(1)優先席、車椅子使用者用駐車施設等の適正な利用の推進

- 国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務等として、「**車両の優先席、車椅子用駐車施設、障がい者用トイレ等の適正な利用の推進**」を追加
- 公共交通事業者等に作成が義務付けられたハード・ソフト取組計画の記載項目に「**上記施設の適正な利用の推進**」等を追加

(2)市町村等による「心のバリアフリー」の推進(学校教育との連携等)(主務大臣に文科大臣を追加)

- 目的規定、国が定める基本方針、市町村が定める移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の記載事項や、基本構想に記載する事業メニューの一つとして、「**心のバリアフリー**」に関する事項を追加
- 心のバリアフリーに関する「**教育啓発特定事業**」を含むハード・ソフト一体の基本構想について、**作成経費を補助**(※予算関連)
- バリアフリーの促進に関する地方公共団体への国の助言・指導等



高齢者疑似体験



車椅子サポート体験

3. バリアフリー基準適合義務の対象拡大

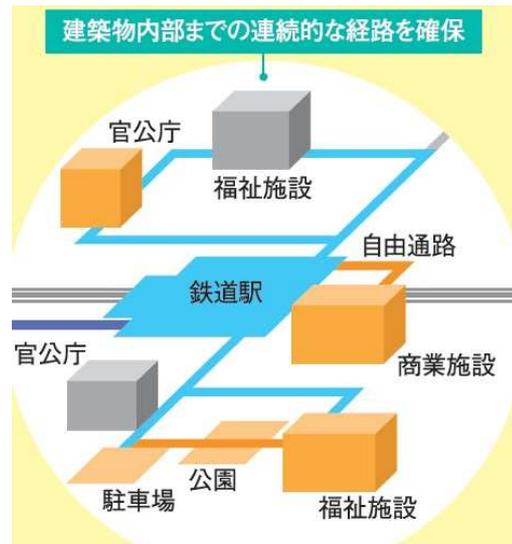
- 公立小中学校及び**バス等の旅客の乗降のための道路施設(旅客特定車両停留施設)**を追加

出典:バリアフリー法の一部を改正する法律(令和2年法律第28号)の概要(国土交通省ホームページ)

策定の目的

バリアフリー基本構想の制度により、多くの関係者の協働のもと、区域で一体的なバリアフリー化を図ることができます。

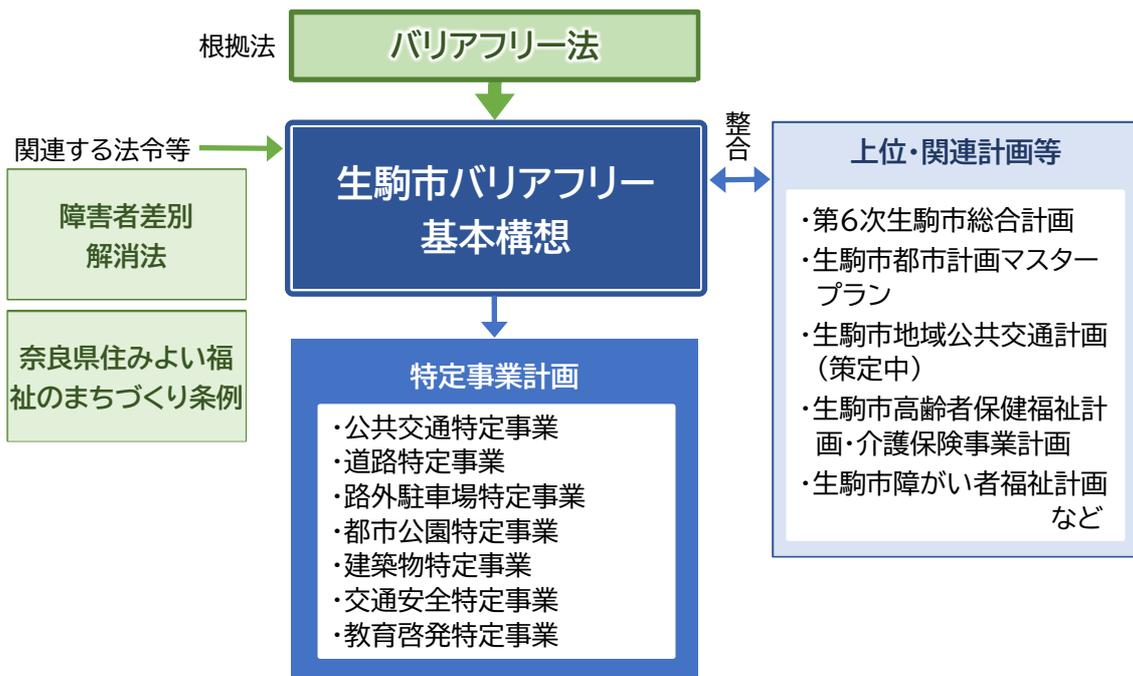
「生駒市バリアフリー基本構想(以下、「基本構想」といいます。)」は、こうした制度を活用し、高齢者や障がい者だけでなく、幅広く誰もが安心して暮らせるバリアフリーのまちづくりを、多様な関係者の協働により推進することを目的として策定します。



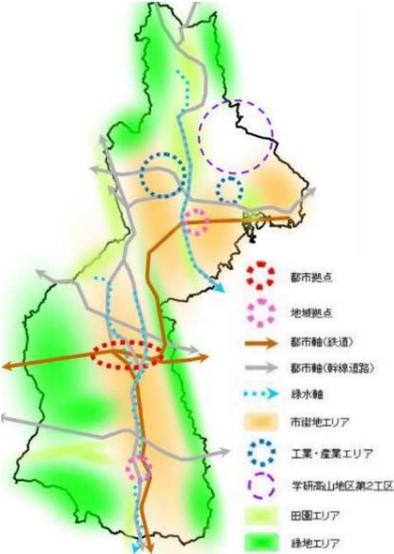
1.2. 基本構想の位置づけ

基本構想は、バリアフリー法第25条第1項に基づき、重点整備地区におけるバリアフリーの方針や特定事業などを示すものです。

また、基本構想は、「第6次生駒市総合計画」を最上位計画とし、「生駒市都市計画マスタープラン」、「生駒市地域公共交通計画」、「生駒市高齢者保健福祉計画・介護保険事業計画」、「生駒市障がい者福祉計画」など、まちづくり、交通、福祉等に関する上位・関連計画と整合を図り、「奈良県住みよい福祉のまちづくり条例」を踏まえて策定するものです。



〔1〕市の上位・関連計画

名称	第6次生駒市総合計画
策定年次	2019年度
計画期間	2019～2023年度(第1期計画)
計画策定の背景	<ul style="list-style-type: none"> ● 人口減少と少子高齢化の進行 ● 安全・安心への意識の高まり(自然災害や犯罪) ● 地球環境問題の深刻化 ● 社会経済構造の変化(「Society 5.0」の実現、人生100年時代に向けた人づくり、多様な働き方の実現) ● ライフスタイルや価値観の多様化 ● 高度情報化社会の進展(ICTの飛躍的な発達と情報通信機器の普及・多様化、情報格差) ● 地方財政の深刻化と公共施設の老朽化
将来都市像	<ul style="list-style-type: none"> ● 自分らしく輝けるステージ・生駒
基本的施策 ※()内は基本構想に 関連の深い事項を 抜粋したもの	<ol style="list-style-type: none"> ①安全で、安心して健康に暮らせるまち (交通安全対策の充実など) ②未来を担う子どもたちを育むまち ③人権が尊重され、市民が輝く、文化の薫り高いまち ④人と自然が共生する、住みやすく活動しやすいまち (交通ネットワークの形成や持続可能な公共交通の維持など公共交通を利用しやすい環境づくり) ⑤地域の資源と知恵を活かし、魅力と活力あふれるまち ⑥持続可能な行財政運営を進めるまち
都市構造の 基本的考え方	<ul style="list-style-type: none"> ● 生駒駅～東生駒駅周辺地域を都市拠点とし、北部地域の地域拠点を学研北生駒駅周辺地域に、南部地域の地域拠点を南生駒駅周辺地域にそれぞれ位置付け、地域の顔となり身近な生活や交流を支援する機能が集約された拠点形成を図ることとしています。 

名称	生駒市都市計画マスタープラン
策定年次	2011年策定、2014年変更、2021年改定予定
目標年次	2031年
計画の趣旨及び基本構想に関連する事項	<p>総合計画で掲げる将来都市像「自分らしく輝けるステージ・生駒」の実現に向けて、都市づくりの目標と、それに基づくまちづくりの方針を定めるもので、生駒市が進める「都市づくり」の指針となる計画です。</p> <p>この中で、「安全、安心な歩行者空間づくり」や「交通結節点の充実強化」等の高齢者や障がい者等の移動等円滑化(バリアフリー)に関する取組方針を示しています。</p>

名称	生駒市地域公共交通計画
策定年次	2020年度策定予定
目標年次	2031年度
計画の趣旨及び基本構想に関連する事項	<p>生駒市内の公共交通ネットワークの確保・維持や公共交通の利用促進のための対策を定める計画です。</p> <p>この中で、住民の移動に対するニーズやまちづくりと連携した公共交通のあり方を示しています。</p>

名称	生駒市高齢者保健福祉計画
策定年次	2020年度策定予定
目標年次	2023年度
計画の趣旨及び基本構想に関連する事項	<p>高齢者福祉に関して、国は、高齢者が可能な限り住み慣れた地域で自立した日常生活を営むことができるよう、地域包括ケアシステムの構築を推進しています。本計画は、国の方針に基づき、本市において、高齢者をはじめすべての市民が、支え合いながら地域で暮らし続けられるまちを実現するための取組を定めたものです。</p> <p>この中で、高齢者の生きがいづくりや社会参加の促進のため、ユニバーサルデザインのまちづくりの方針などを示しています。</p>

名称	生駒市障がい者福祉計画
策定年次	2020年度策定予定
目標年次	2023年度
計画の趣旨及び基本構想に関連する事項	<p>障がい福祉施策に関する基本的な方針や障害福祉サービス等の提供体制の確保に係る基本的事項や目標、今後3年間に必要な見込量を定める計画です。</p> <p>この中で、障がい者が安心して地域生活を送ることができるためのまちづくりを進めていく方針を示しています。</p>

〔2〕 関連する条例

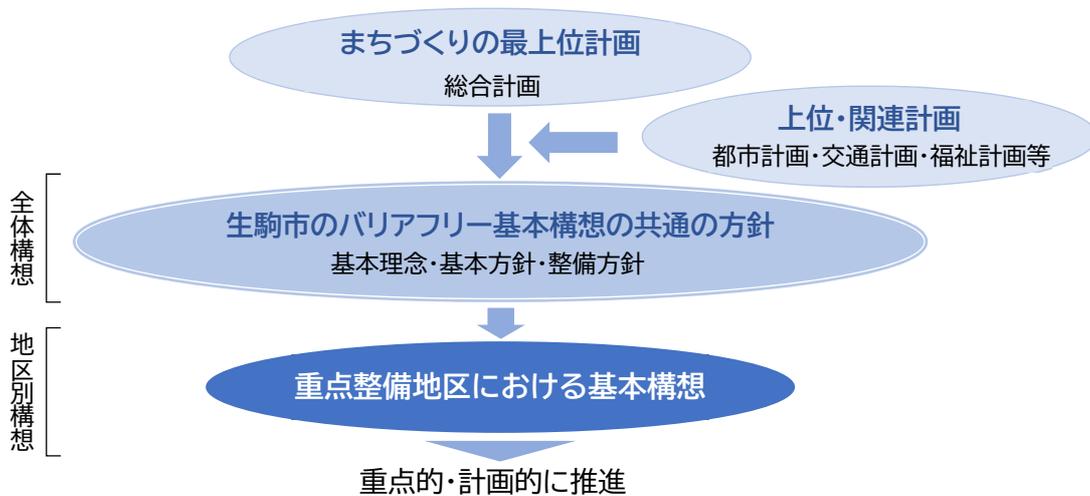
名称	奈良県住みよい福祉のまちづくり条例
制定時期	平成7年3月(平成17年4月改正)
条例の基本理念	条例の基本理念として「住みよい福祉のまちづくりは、すべての人々が個人として尊重され、等しく社会に参加できることを基本として、障害者、高齢者等の行動を制約する障壁が取り除かれ、すべての人々が自らの意思で自由に行動し、安全で快適に生活できる地域社会の実現を目指して行われなければならない。」と定めています。
条例の概要	<ul style="list-style-type: none"> ● 「公共的施設」を設置しようとする者は、整備基準に適合させるよう努めなければなりません。 ● 公共的施設のうち「特定施設」を設置(変更を含む)しようとする者は、その特定施設の設置の内容を知事に届け出なければなりません。 ● 知事は、届出に基づき、特定施設設置者に必要な指導、助言を行なうことができます。 ● 既存の特定施設の所有者等は、その特定施設を整備基準に適合させるよう努めなければなりません。
基本構想に関連する事項	<ul style="list-style-type: none"> ● 特定施設は、不特定多数の者が利用する施設として、主に以下のようものが対象となります。 <ul style="list-style-type: none"> ❖ 診療所、学校、集会場、庁舎等、福祉施設等…すべて ❖ 飲食店や店舗…200m²(コンビニエンスストアは100m²)を超えるもの ❖ 体育館、劇場、展示場、ホテル等…1,000m²を超えるもの ❖ 駅 ❖ バスターミナル ❖ 道路 ❖ 都市公園 ❖ 路外駐車場 <p style="text-align: right;">等</p>

1.3. 基本構想の策定手順

〔1〕本市におけるバリアフリー化の進め方

バリアフリーのまちづくりは、全市で共通の方針のもとで推進することが重要であることから、まちづくりの最上位計画である総合計画や、都市計画及び福祉等の上位・関連計画の方向性を踏まえ、市全体のバリアフリー基本構想の基本理念、基本方針及び整備方針を定めます。(=全体構想)

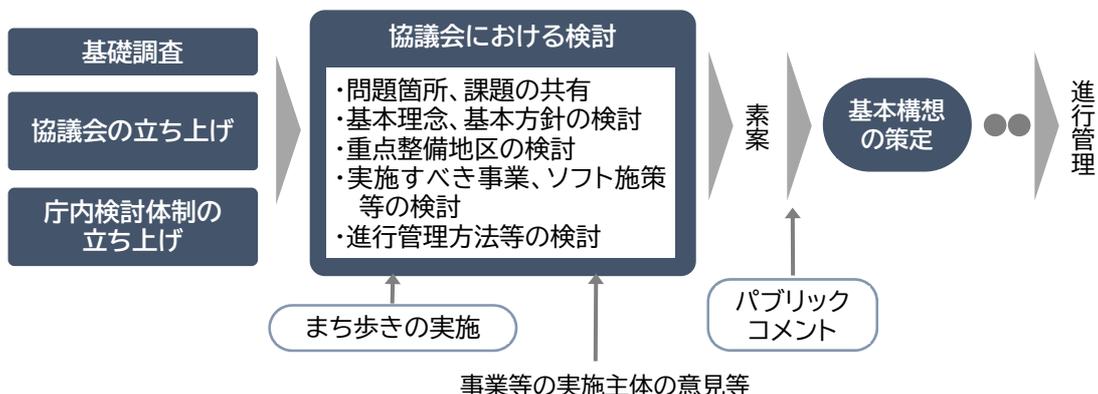
その方針に基づき、重点整備地区を選定し、実施すべき事業について整理・立案し、計画的に実施することとします。(=地区別構想)



〔2〕基本構想の策定プロセス

バリアフリーに関する方針等を検討するにあたっては、地域の高齢者や障がい者等や、施設等を設置・管理する関係者の参画を求め、これらの関係者の意見が基本構想に十分反映されるよう努める必要があります。

本市においては、学識経験者、高齢者や障がい者等の代表、地域住民、施設設置管理者、特定事業等の実施主体等、公安委員会、その他関係行政機関及び生駒市からなる「生駒市バリアフリー基本構想推進協議会」を組織し、関係者の意見を得ながら基本構想の策定及び推進を行います。



1.4. 基本構想の期間

基本構想の期間は、令和13(2031)年度までとします。

なお、特定事業の進捗状況や社会情勢の変化等を踏まえ、必要に応じて中間見直しを行うこととします。



2. 地域の概況

2.1. 位置

本市は奈良県の北西端に位置し、大阪府と京都府に接しています。西に標高642mの生駒山を主峰とする生駒山地が、東に矢田丘陵と西の京丘陵があり、そこに広がる本市は、東西約8.0km、南北約15.0kmと南北に細長く、面積は53.15km²となっています。

奈良市から約10km、大阪市から約20kmの距離にあり、本市を東西に横断する近鉄奈良線により、生駒駅から近鉄奈良駅まで約15分、大阪難波駅まで約20分で到達することができ、公共交通利便性の高い立地となっています。また、道路交通においては東西方向には第二阪奈有料道路及び阪奈道路、南北方向には国道168号等が位置し、これらが地域内外の幹線交通を担っています。



図 2.1 生駒市の位置

2.2. 社会的状況

2.2.1. 人口の推移

生駒市の人口(住民基本台帳に基づく人口)は、平成25(2013)年をピークに減少に転じ、令和元(2019)年時点で119,493人となっています。一方、世帯数は未だ増加傾向にあり、50,355世帯となっています。

年齢別人口の推移と将来推計をみると、今後一層高齢化が進むと予測されています。

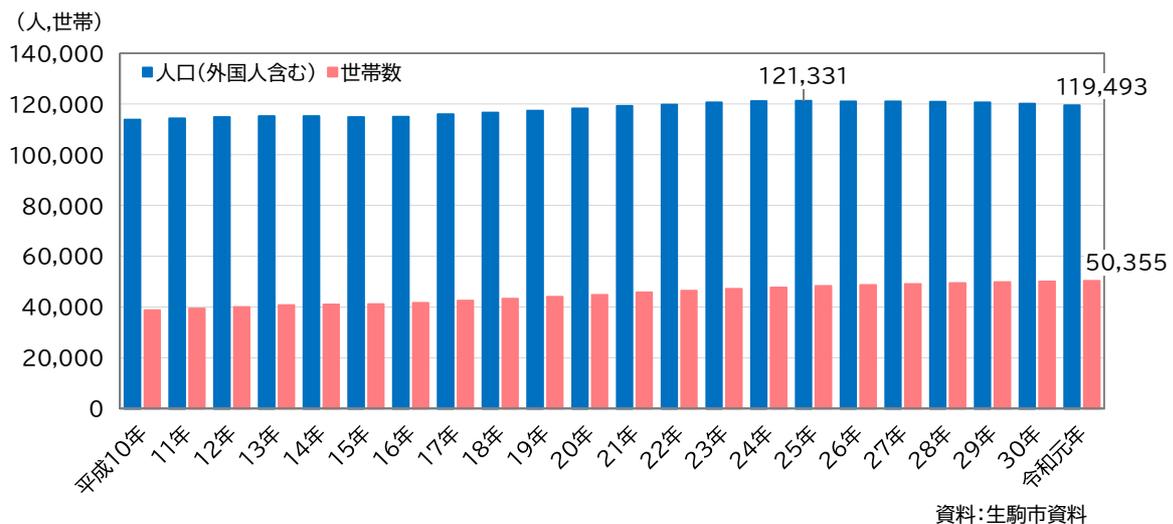


図 2.2 生駒市の人口・世帯数の推移

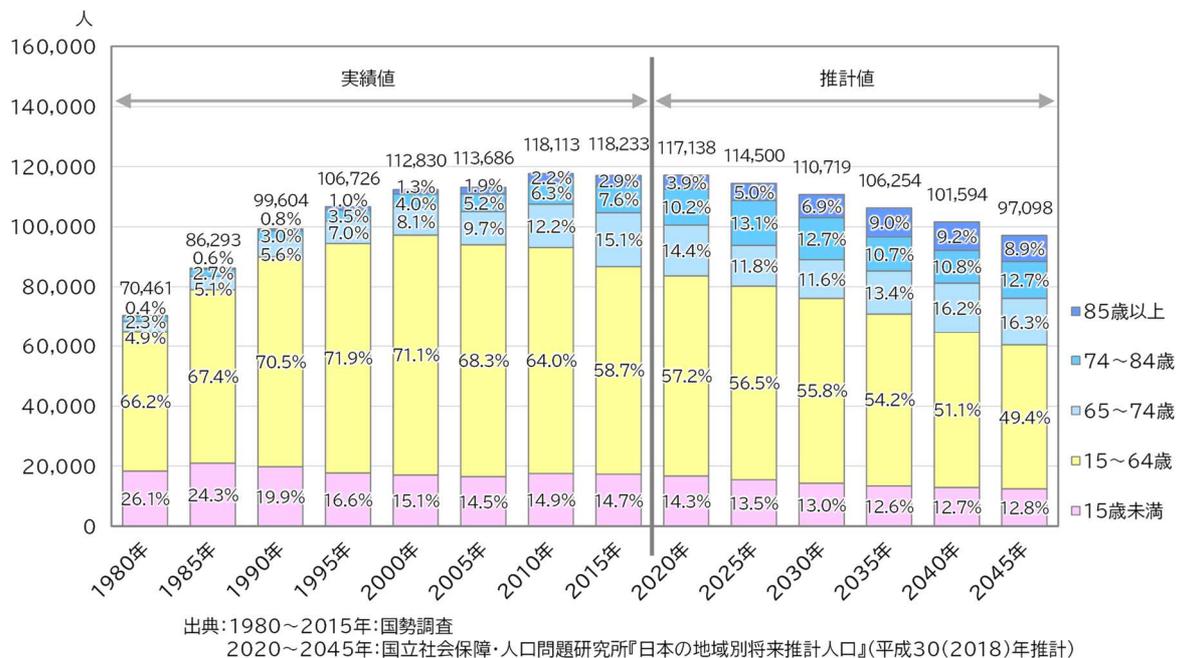


図 2.3 年齢別人口の推移と将来推計

2.2.2. 高齢者の状況

高齢者のうち、ひとり暮らしの占める割合は、年齢が上がるほど高くなり、80歳以上の高齢者では、約18.0%がひとり暮らしとなっています。

ひとり暮らし高齢者数を小学校区別にみると、生駒小学校区が最も多く、次いで俵口小学校区及び生駒東小学校区の順となっています。また、平成23年度に対する平成30年度の伸び率では、生駒北小学校区が最も高く、次いであすか野小学校区、鹿ノ台小学校区でいずれも1.4倍程度となっています。

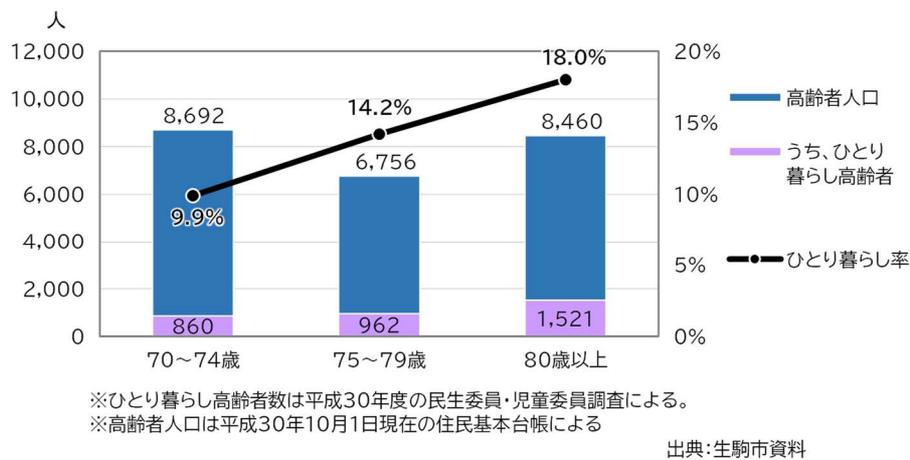


図 2.4 年齢別ひとり暮らし高齢者数の推移と高齢者人口に占める割合

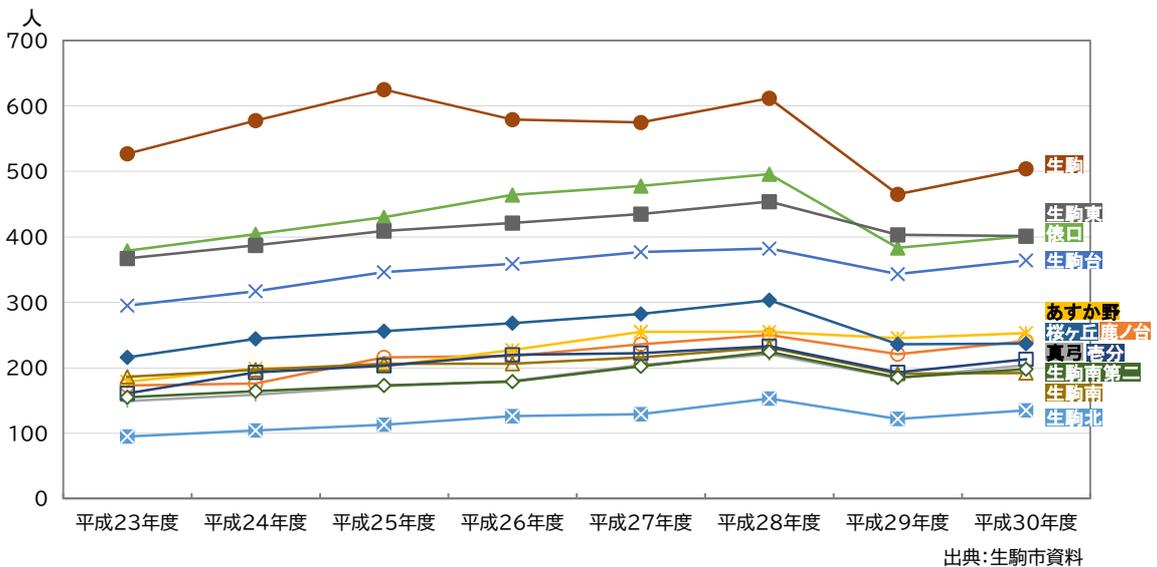


図 2.5 小学校区別ひとり暮らし高齢者数の推移

65歳以上人口の占める割合を町丁字ごとにみると、1970年代に開発された住宅地などで高齢化が進んでいる傾向があります。

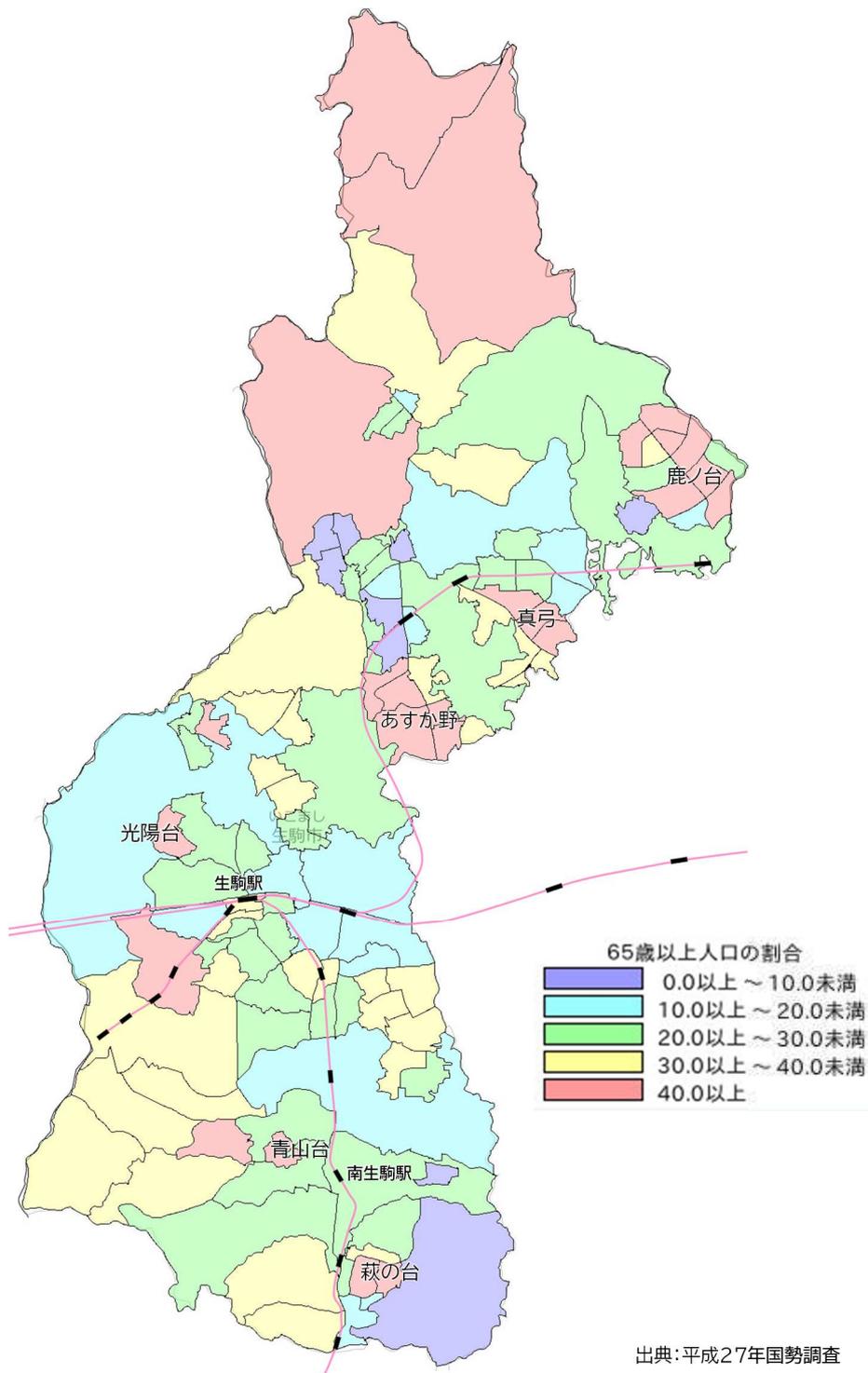


図 2.6 65歳以上人口の割合

要支援・要介護認定者数は増加傾向にあり、特に75歳以上の認定者数が増加しています。介護保険制度の日常生活圏域ごとに認定者数をみると、人口の多い③上中学校区と⑦緑ヶ丘中学校区で認定者数が多くなっています。また、地域の高齢化率が高い日常生活圏域は、②鹿ノ台中学校区、⑨生駒南中学校区となっています。

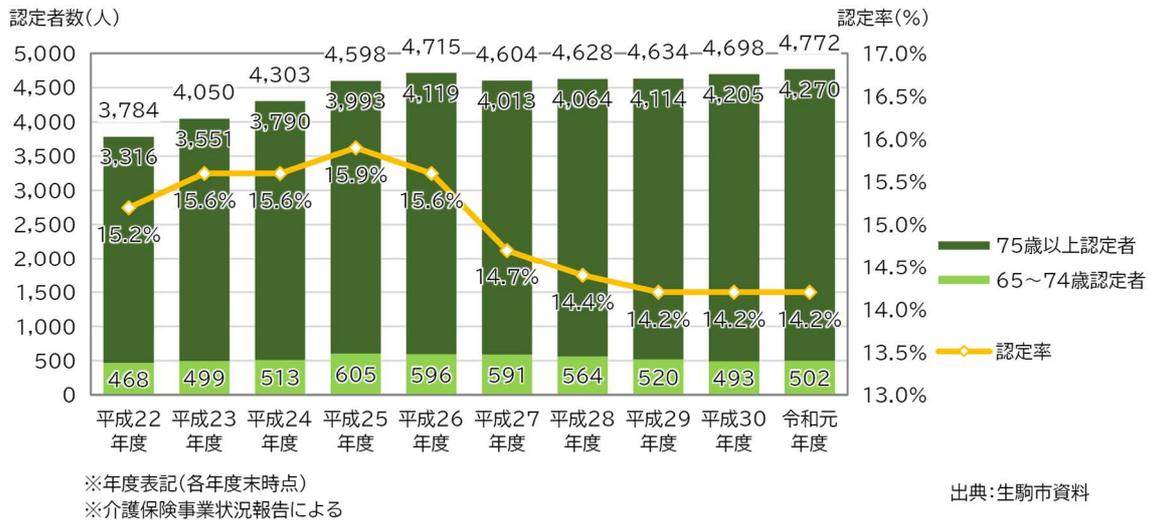


図 2.7 要支援・要介護認定者数と認定率の推移

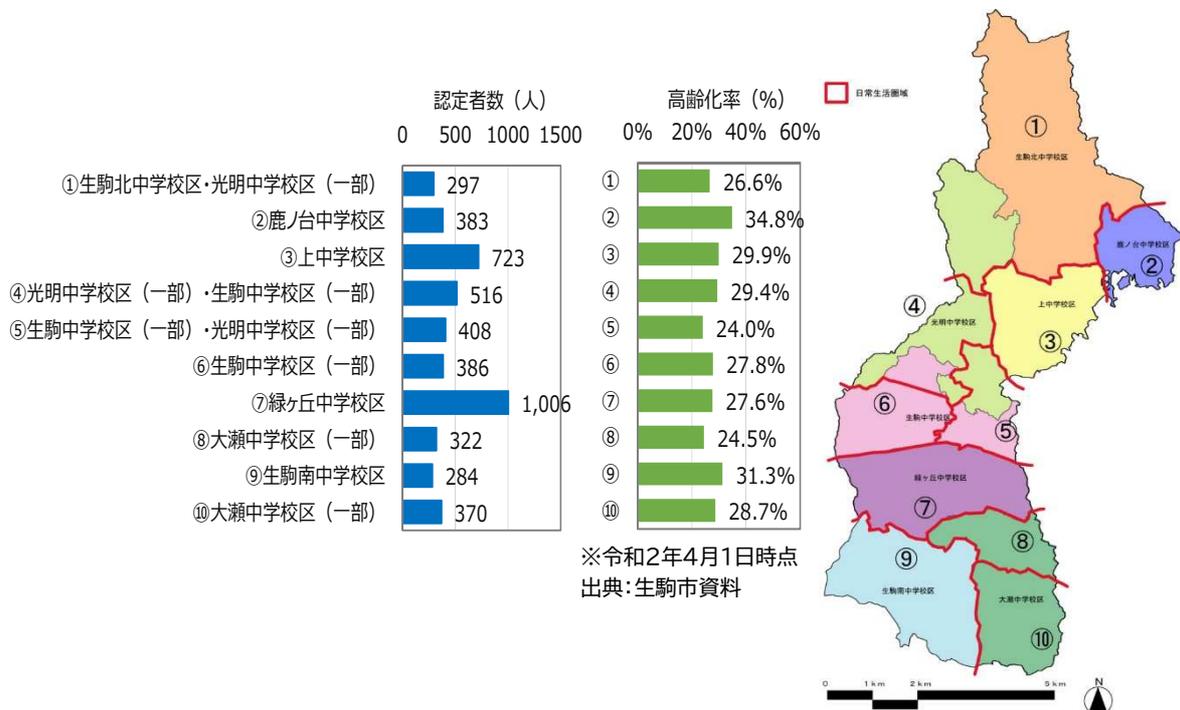


図 2.8 日常生活圏域別の要支援・要介護認定者数と高齢化率

2.2.3. 障がい者の状況

令和2年4月1日現在の障がい者(手帳所持者)数は、身体障がい者が4,022人、知的障がい者が752人、精神障がい者が797人で、障がい者総数は5,571人となっています。

近年の推移を見ると、いずれの障がいも年々増加しています。

また、令和2年の障がい者数を年齢別に見ると、18歳未満が351人(6.3%)、18歳～64歳が1,989人(35.7%)、65歳以上が3,231人(58.0%)となっています。

身体障がい者について、障がい部位別に見ると、肢体不自由及び内部機能障がいが多く、これらの部位の障がい者数は、身体障がい者全体の約85%を占めています。

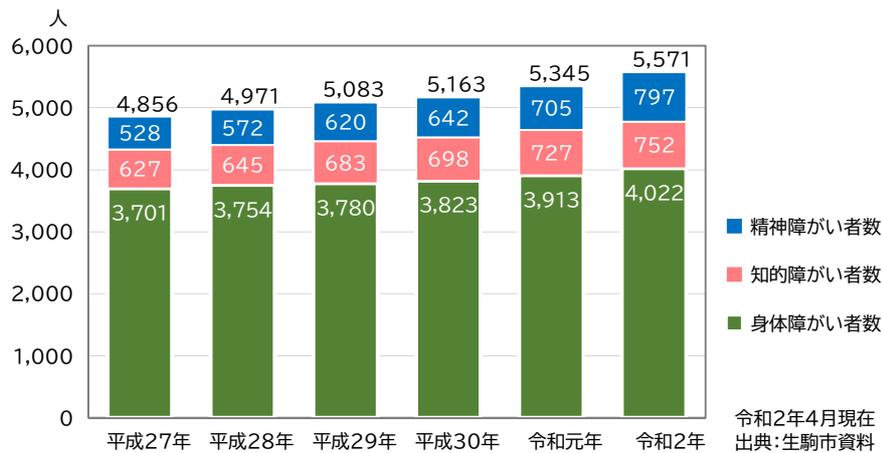


図 2.9 障がい者数の推移

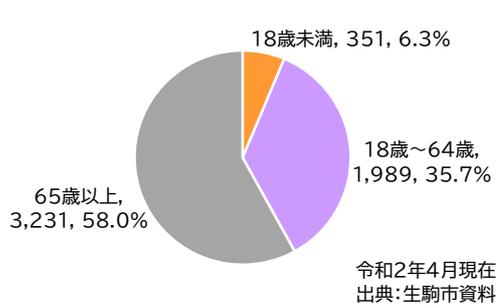


図 2.10 年齢別の障がい者数

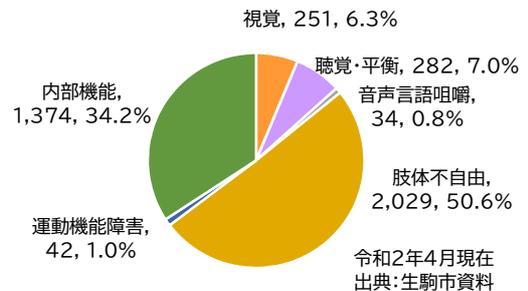


図 2.11 障がい部位別の障がい者数

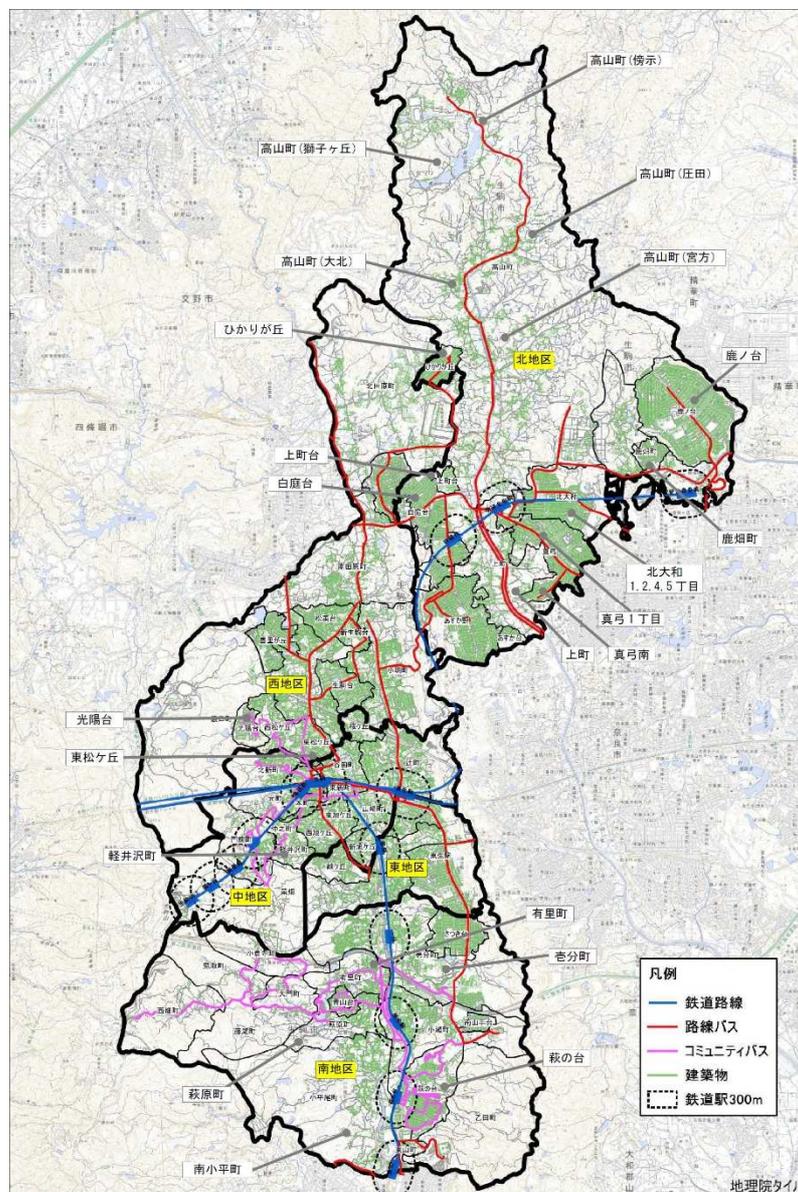
2.3. 交通の状況

2.3.1. 生駒市の公共交通網

生駒市は、西部に生駒山系が連なり、東部から北部にかけては矢田丘陵がなだらかに広がっており、これらの間を南流する竜田川や、北部の富雄川沿いの平地に市街地が発達しています。

鉄道は、東西方向に大阪や奈良とを結ぶ主要な路線として近鉄奈良線及び近鉄けいはんな線、生駒駅から南へ近鉄生駒線が運行するほか、生駒駅から生駒山上へ近鉄生駒鋼索線（生駒ケーブル）が運行しています。

バスは、市の北側では鉄道駅と住宅地とを結ぶ路線バスが運行しているほか、路線バスが無い地域ではコミュニティバスが運行しています。



出典: 生駒市地域公共交通活性化協議会資料(令和元年9月25日)

図 2.12 生駒市における公共交通網

2.3.2. 市内の路線バス利用者数の状況

市内のバス利用者数は、年間約946万人となっています。

表 2.1 市内の路線バス輸送人員

路線名	平成26年度	平成27年度	平成28年度	平成29年度	平成30年度	令和元年度
富雄庄田	408,594	433,489	439,207	449,386	449,748	438,809
旭ヶ丘	320,672	317,044	307,948	308,828	312,733	308,033
生駒台循環	1,172,801	1,176,508	1,152,481	1,148,670	1,123,945	1,116,806
上町生駒	84,414	81,631	80,887	81,925	79,948	78,609
北田原	294,835	288,362	286,070	276,130	262,828	265,056
高の原高山	76,390	68,660	66,899	76,046	79,534	74,018
帝塚山住宅	513,627	507,401	498,824	507,920	497,898	476,073
帝塚山大学	275,408	253,178	251,893	250,615	251,613	247,773
東生駒団地	725,882	746,727	733,720	742,148	728,785	734,571
生駒ニュータウン	527,394	522,127	505,325	514,938	495,392	503,447
生駒イトーピア	1,531,809	1,517,285	1,512,584	1,537,508	1,530,155	1,511,110
ひかりが丘	598,039	610,889	619,585	630,930	625,241	612,356
パークヒルズ田原	1,259,467	1,300,662	1,290,031	1,306,653	1,302,301	1,292,178
学園前高山	221,469	232,542	242,636	274,249	289,117	284,705
西登美ヶ丘真弓	1,221,627	1,209,411	1,187,676	1,220,167	1,237,113	1,218,232
奈良北高校	32,806	35,327	35,955	34,681	37,768	35,508
学研関空	52,713	52,088	53,813	55,645	51,418	47,218
梅田奈良	5,714	3,345	3,366	3,126	2,902	2,520
梅田高の原	-	2,663	3,393	3,165	2,604	2,401
近大病院	131,428	133,679	125,548	126,781	115,803	118,049
生駒市コミュニティ	87,576	97,105	99,960	104,495	102,110	89,549
計	9,542,665	9,590,123	9,497,801	9,654,006	9,578,956	9,457,021

出典：生駒市資料

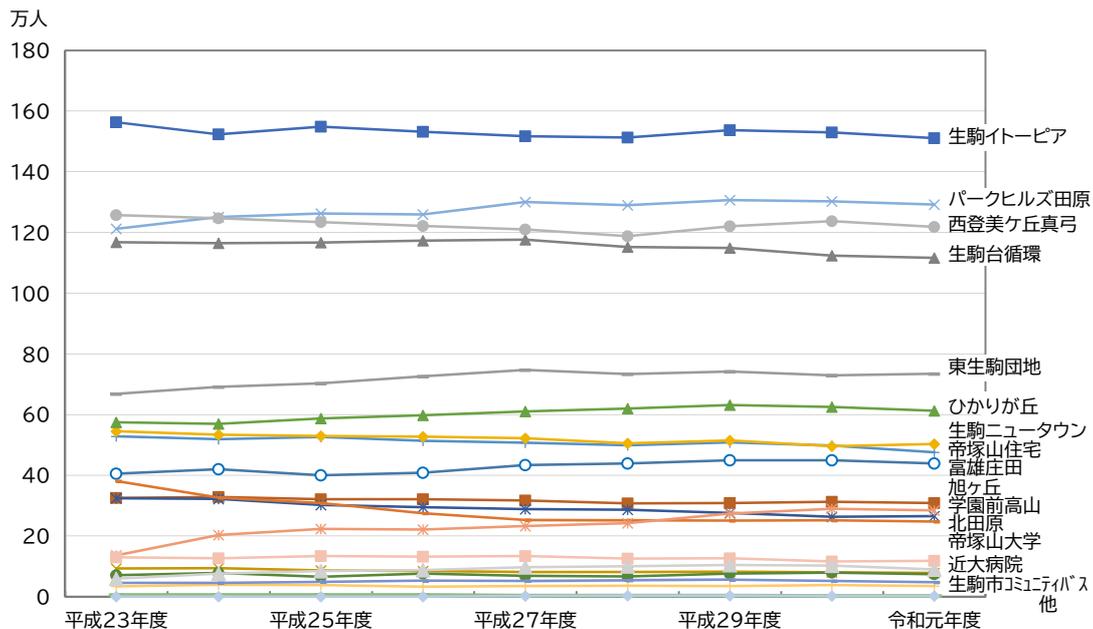


図 2.13 市内の路線バス輸送人員の推移

2.3.3. 市内の鉄道駅利用者数の状況及びバリアフリー施設の状況

国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」では、1日あたり3千人以上の駅について、2020年度までに移動等円滑化の整備を行うこととされており、市内においては対象駅が9駅あり、南生駒駅、一分駅ならびに東生駒駅については、駅内外の構造や設備にバリアフリー上の課題があります。

表 2.2 鉄道駅利用者数の状況及びバリアフリー施設の状況

路線	駅(乗降人員)	車いすでの移動経路	トイレ(○:有 ×:無)	誘導チャイム
近鉄奈良線	生駒駅 (47,254人/日)	駅構外～改札口 ◎ 中央改札口～ホーム ◎ 西改札口～ホーム ×	車いす対応 ○ オストメイト対応 ○ ベビーシート ○	改札口 ホーム上階段
	東生駒駅 (17,682人/日)	駅構外～改札口 ※ ◎ 改札口～ホーム ◎	車いす対応 ○ オストメイト対応 ○ ベビーシート ○	改札口 ホーム上階段
近鉄生駒線	菜畑駅 (3,686人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ◎	車いす対応 ○ オストメイト対応 ○ ベビーシート ○	改札口 ホーム上階段
	一分駅 (5,154人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ※ ○	車いす対応 × オストメイト対応 × ベビーシート ×	なし
	南生駒駅 (5,256人/日)	駅構外～改札口 ※ × 改札口～ホーム ※ ×	車いす対応 × オストメイト対応 × ベビーシート ×	なし
	萩の台駅 (2,634人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ◎	車いす対応 × オストメイト対応 × ベビーシート ×	なし
	東山駅 (3,761人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ◎	車いす対応 ○ オストメイト対応 ○ ベビーシート ○	改札口 ホーム上階段
近鉄 けいはんな線	白庭台駅 (9,339人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ◎	車いす対応 ○ オストメイト対応 ○ ベビーシート ○	改札口 ホーム上階段
	学研北生駒駅 (6,419人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ◎	車いす対応 ○ オストメイト対応 ○ ベビーシート ○	改札口 ホーム上階段
	学研奈良 登美ヶ丘駅 (14,165人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ◎	車いす対応 ○ オストメイト対応 ○ ベビーシート ○	改札口 ホーム上階段 その他
生駒ケーブル	鳥居前駅 (888人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ◎	車いす対応 × オストメイト対応 × ベビーシート ○	なし
	宝山寺駅 (725人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ×	車いす対応 × オストメイト対応 × ベビーシート ×	なし
	梅屋敷駅	駅構外～ホーム ×	車いす対応 × オストメイト対応 × ベビーシート ×	なし
	霞ヶ丘駅	駅構外～ホーム ×	車いす対応 × オストメイト対応 × ベビーシート ×	なし
	生駒山上駅 (212人/日)	駅構外～改札口 ◎ 改札口～ホーム ×	車いす対応 × オストメイト対応 × ベビーシート ×	なし

■は、1日あたりの利用者数が3千人以上の駅

車いすでの移動経路の凡例 ◎:駅員または介助者なしで移動可能
○:最小人数の駅員または介助者で移動可能
×:数名の駅員または介助者が必要

備考	市内の鉄道駅位置図
・鉄道駅バリアフリー化設備整備事業の実施(H28年度) (誘導チャイム等の整備)	 <p>資料：近畿日本鉄道株式会社(平成30年度) 国土数値情報 駅別乗降客数データ(平成27年度)</p>
・鉄道駅バリアフリー化設備整備事業の実施(H29年度) (誘導チャイム等の整備) ※スロープ勾配が基準を満たしていない箇所あり	
・鉄道駅バリアフリー化設備整備事業の実施(H30年度) (エレベーター、多機能トイレ、誘導チャイム等の整備)	
・鉄道駅バリアフリー化設備整備事業の予定(R2年度) (誘導・警告ブロック(内方線含む)の整備) ※スロープ勾配が基準を満たしていない	
・鉄道駅バリアフリー化設備整備事業の予定(R2年度) (誘導・警告ブロック(内方線含む)の整備) ※車いす専用通路からの入場(要介助、要駅員)	
・鉄道駅バリアフリー化設備整備事業の実施(H30年度) (エレベーター、多機能トイレ、誘導チャイム等の整備)	
平成18(2006)年3月開業 バリアフリー法に基づく移動等円滑化基準に適合済	

3. 生駒市のバリアフリー基本構想の基本的な事項

3.1. バリアフリーの基本理念と基本方針

本市は、少子高齢化やライフスタイルの多様化などを背景に、高齢者や障がい者等が住み慣れた地域で自分らしく健やかに安心して暮らせるまちづくりや、高齢者や障がい者等が生きがいをもって自立して社会参加できるまちづくりに取り組んでいます。

そのためには、それぞれの地域で、高齢者や障がい者等をはじめ、誰もが安心して日常生活や社会生活を送ることができる都市構造を実現していく必要があります。また同時に、市民一人ひとりが高齢者や障がい者等の特性を理解し、支え合う社会を実現していく必要があります。

このことから、本市のバリアフリーの基本理念を、以下のとおりとします。

生駒市のバリアフリーの基本理念

暮らしやすく参加しやすい、バリアフリーでつながる地域づくり

基本理念に基づき、地域の特性や課題に即した実効性ある取組を推進するため、バリアフリーのまちづくりの基本方針を以下のように定めます。

基本理念を実現するための基本方針

◎安全安心な移動ネットワークの確保

鉄道駅や公共施設等の主要な拠点と、その周囲に立地する市民生活上不可欠な各種目的地に至るまでの経路のバリアフリー化を推進することを通じて、すべての人が安全に安心して移動できる、人にやさしい交通環境をめざします。

◎誰もが参加できるユニバーサルデザインのまちづくり

すべての人にとって快適なユニバーサルデザインのまちづくりを推進することを通じて、高齢者や障がい者をはじめ、誰もが自立して暮らせるだけでなく、社会の一員としてあらゆる社会活動に参加できる、活気ある魅力的な地域づくりをめざします。

◎心のバリアフリー

さまざまなハンディキャップを持つ人々が直面する障壁(バリア)を市民一人ひとりが相互に理解し、自らそのバリアを取り除き支え合う『心のバリアフリー』を推進することを通じて、誰もが人として尊重され、安心して暮らしを営むことができるまちをめざします。

3.2. 基本的な整備方針

3.2.1. バリアフリー基本構想に定める内容

バリアフリー基本構想には、バリアフリー法第25条に基づき、以下の事項について記載します。これを踏まえ、本市のバリアフリー基本構想における共通的な整備方針を次項から示します。

1.重点整備地区における移動等円滑化の基本方針

位置づけ、期間、背景などについて記載します。

2.重点整備地区の位置・区域

駅を中心とした地区や、高齢者や障がい者等が利用する施設が集まった地区で、重点的かつ一体的にバリアフリー化を進めるべき地区の範囲を「重点整備地区」として設定します。

3.生活関連施設、生活関連経路とこれらにおける移動等円滑化に関する事項

高齢者や障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する施設等を「生活関連施設」として設定し、それらの施設相互の移動が徒歩で行われる経路として「生活関連経路」を設定します。

4.実施すべき特定事業その他の事業に関する事項

生活関連施設・生活関連経路に関し、重点的かつ一体的なバリアフリー化を進めるために必要な事業として、「特定事業」を設定します。

5.その他移動等円滑化のために必要な事項

心のバリアフリーなどについて記載します。

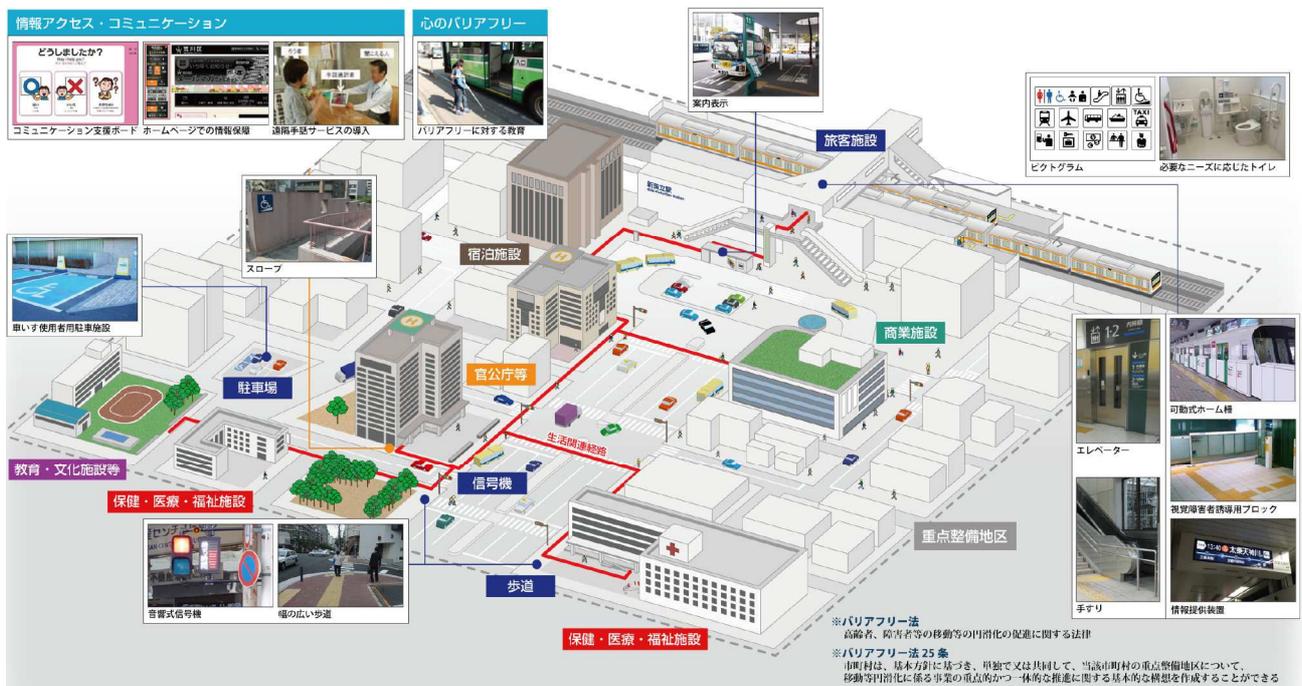


図 3.1 重点整備地区における一体的整備のイメージ

3.2.2. 重点整備地区

〔1〕重点整備地区の設定の考え方

バリアフリー法第二条において、重点整備地区とは、生活関連施設を含み、それら相互間の移動が通常徒歩で行われる地区、生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区、バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区として選定することとされています。また、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」においては、具体的に「徒歩圏内」の考え方の目安として、面積が約400ha未満の地区としています。

なお、高齢者の一般的な徒歩圏については、国土交通省が示している「都市構造の評価に関するハンドブック」で半径500mとされています。

【参考】重点整備地区の要件

- イ 生活関連施設(高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。)の所在地を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区であること。
- ロ 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。
- ハ 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。
高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(第二条第二十一号)

【参考】移動等円滑化の促進に関する基本方針

2 重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項

(1)重点整備地区の要件

- ①「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。」(法第二条第二十一号イ)
生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区をいい、地区全体の面積がおおむね四百ヘクタール未満の地区であって、原則として、生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものがおおむね三以上所在し、かつ、当該施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、当該施設相互間の移動が徒歩で行われる地区であると見込まれることが必要である。

(2)留意事項

③重点整備地区の境界

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、都市計画道路等によって、明確に表示して定めることが必要である。

【参考】都市構造の評価に関するハンドブック(平成26年8月 国土交通省)

「高齢者徒歩圏」は、高齢者の一般的な徒歩圏である半径500mを採用。

【参考】健康・医療・福祉のまちづくりの推進ガイドライン(技術的助言)(平成26年8月 国土交通省)

高齢者が休憩をしないで歩ける歩行継続距離は、約500～700mとなっている。

〔2〕重点整備地区の基本的な設定方針

- ① 高齢者の一般的な徒歩圏が半径約500mとされていることから、基本的に鉄道駅を拠点とした半径500m以内の範囲を重点整備地区として設定します。
- ② 重点整備地区は、公共施設や医療及び福祉施設、大規模な商業施設等、市民の社会活動や日常生活に不可欠な施設が徒歩圏内に3箇所以上立地し、不特定多数の市民が行き交う拠点的功能を有すること等を考慮して設定します。
- ③ 上記の条件を有した上で、特に駅舎や、その周辺の主要な移動経路においてバリアフリー上の対応が遅れており、早急に重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進すべき地区(都市拠点、地域拠点を含む)について、優先して重点整備地区として設定します。

3.2.3. 生活関連施設

〔1〕生活関連施設の設定の考え方

バリアフリー法第二条において、生活関連施設とは、高齢者や障がい者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設とされています。また、移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン(国土交通省,平成31年3月)(以下、「ガイドライン」といいます。)において、生活関連施設の設定にあたって考慮すべき事項として、常に多数の人が利用する施設や高齢者や障がい者等の利用が多い施設を選定することが示されています。

【参考】移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン(国土交通省,平成31年3月) □生活関連施設の設定

マスタープランで設定する生活関連施設は、公共・民間を問わず、様々な施設が該当します。そのため、生活関連施設設定の際は以下のような事項を考慮する必要があります。

常に多数の人が利用する施設を選定する

旅客施設、官公庁、郵便局、病院、文化施設、大規模商業施設や公園等は、高齢者や障害者等だけでなく、妊産婦等(妊産婦・乳幼児連れ・ベビーカー利用者)の多様な来訪者が多いため生活関連施設としての優先度は高くなります。これらについて、施設利用者数や入場者数を考慮し、生活関連施設として設定します。また、国・都道府県・市町村が管理する施設については、率先して生活関連施設に位置づけることにより、民間事業者や住民への啓発を行う等、地域の移動等円滑化をけん引することが重要です。

いくつかの市町村では、事前に利用者アンケート調査やヒアリング等を実施し、利用頻度の高い施設・経路を把握している事例も見られます。

高齢者、障害者等の利用が多い施設を選定する

老人ホーム・障害者支援施設等高齢者・障害者が多く居住する施設、福祉サービス施設・老人福祉センター・(障害者)地域活動支援センター等高齢者・障害者等の利用が多い施設は、生活関連施設としての優先度が高いと考えられます。

想定される生活関連施設

区分	種類	区分	種類
官公庁等	都道府県庁、市役所・区役所、役場	保健・医療・福祉施設	病院・診療所
	郵便局、銀行、ATM		総合福祉施設、老人・障害者福祉施設等
	警察署(交番を含む)、裁判所	商業施設	大規模小売店舗等
	市民・地区センター、コミュニティーセンター等		商店街等(地下街を含む)
	都道府県税事務所、税務署	宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等
教育・文化施設等	図書館	公園・運動施設	公園
	市民会館、市民ホール、文化ホール		体育館・武道館その他屋内施設
	学校(小・中・高等学校)	その他の施設	結婚式場、葬祭場等冠婚葬祭に関わる施設
	公民館		観光施設
博物館・美術館・音楽館、資料館		路外駐車場	

〔2〕生活関連施設の基本的な設定方針

- ① 拠点とする鉄道駅のほか、高齢者や障がい者等を含む不特定多数の市民が日常的に来訪する市役所等の官公庁、図書館やコミュニティセンター等の文化施設、緊急時の避難所となる学校については、基本的に生活関連施設として設定します。
- ② 病院、診療所、福祉施設等については、地域特性ならびに高齢者や障がい者等の利用状況等に応じて生活関連施設に設定します。
- ③ その他、高齢者や障がい者等を含む相当数の利用者がある大規模な商業施設、都市公園や観光施設等については、高齢者や障がい者等の当事者の意見を踏まえつつ、必要に応じて生活関連施設に設定します。なお、建築物については、床面積2,000㎡以上の特別特定建築物を目安とします。
- ④ 生活関連施設の設定にあたっては、生活関連施設間の移動が徒歩であること、施設相互間の経路の設定が可能であること等に留意します。

3.2.4. 生活関連経路

〔1〕生活関連経路の設定の考え方

生活関連経路とは、生活関連施設相互間の経路をいいます。また、ガイドラインにおいては、生活関連経路の選定の考え方として、より多くの人が利用する経路や生活関連施設相互のネットワークを確保する経路を選定することが示されています。また、原則として既に移動円滑化されている経路でも、生活関連経路として位置づけることとされています。

〔2〕生活関連経路の基本的な設定方針

- ① 拠点とする鉄道駅と周辺に立地する生活関連施設とを結ぶ経路、及び生活関連施設相互を結ぶ経路を生活関連経路に設定します。
- ② 生活関連経路は、高齢者や障がい者等の当事者の意見を踏まえつつ、生活関連施設を訪れる人の多くが利用する経路、歩行者交通量が多い経路を優先的に選定します。
- ③ なお、本市は市域内での高低差が大きいこと等により、一部区間で物理的な整備課題等があり移動等円滑化基準を満たせない道路や、当面、移動等円滑化のための事業実施の見込みがない道路が存在します。そのため、そのような経路については、可能な限りバリアフリー化を推進すべき経路として「準生活関連経路」として位置づけるとともに、将来的に事業化の見込みが得られた時点で基本構想の見直しを行い、「生活関連経路」として再設定することとします。併せて、「準生活関連経路」を設定した場合には、移動等円滑化に対応する代替経路の設定も検討します。

3.2.5. 特定事業

[1] 特定事業の考え方

特定事業とは、基本構想において、生活関連施設や生活関連経路に関する具体的なバリアフリー化の内容を定めるもので、特定事業に指定されると、事業の実施者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられます。

特定事業には、以下の7つがあります。

(1)公共交通特定事業

- 特定旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業、およびこれに伴う特定旅客施設の構造の変更に関する事業
- 特定車両を床面の低いものとする事その他の特定車両に関する移動等円滑化のために必要な事業

(2)道路特定事業

- 歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識その他の移動等円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業
- 歩道の拡幅又は路面の構造の改善その他の移動等円滑化のために必要な道路の構造の改良に関する事業

(3)路外駐車場特定事業

- 特定路外駐車場において実施する車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設その他の移動等円滑化のために必要な施設の整備に関する事業

(4)都市公園特定事業

- 都市公園の移動等円滑化のために必要な特定公園施設の整備に関する事業

(5)建築物特定事業

- 特別特定建築物の移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備に関する事業
- 特定建築物における生活関連経路の移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備に関する事業

(6)交通安全特定事業

- 高齢者、障がい者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示その他の移動等円滑化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示設置に関する事業
- 違法駐車行為に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動その他の移動等円滑化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止のための事業

(7)教育啓発特定事業

- 移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業
- 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業

[2] 公共交通特定事業の基本的な整備方針

- ① 特定旅客施設、鉄道車両及び乗合バス車両を対象とします。
- ② 「公共交通移動等円滑化基準※」に適合することを基本としますが、既存の施設については、直ちにすべての基準を満たすことは困難である場合があるため、特に以下の項目については可能な限り事業者と調整を図り、事業化の見込みのあるものから順に整備を進めることとします。

◎特定旅客施設

【移動円滑化等された経路の確保】

- 駅の出入口から改札口を経て車両の乗降口に至る一連の経路、及びトイレ等の施設を結ぶ経路について、移動等円滑化された経路を1以上確保する。
- 移動等円滑化された経路においては、高低差のある箇所にスロープまたはエレベーター等を設置する。
- 移動等円滑化された経路においては、移動等円滑化基準を踏まえ、幅、勾配、戸の構造、広さ等が、車いすでの通行や転回が可能なものとする。
- 移動等円滑化された経路には、連続して誘導用ブロックを敷設する。
- 移動等円滑化された経路には、高齢者、視覚障がい者、聴覚障がい者、車いす利用者や外国人等に配慮した音声・文字・ピクトグラム等による分かりやすい案内サインを設置する。
- 視覚障がい者の円滑な移動に配慮し、駅の主要な設備への点字表示や、駅構内の施設配置を表示した分かりやすい触知図板を設置する。
- ホーム縁端部には内方線付き点状ブロックを敷設するとともに、警告色を設置する。利用者数に応じてホーム柵等を設置する。

【通路・階段】

- 通路の床は滑りにくい仕上げのなされたものとする。
- 段差部分には、段の存在を認識できる警告色を設置する。
- つまづきの原因となる段差や凹凸を解消する。
- 階段への2段手すりを設置する。
- 適切に照明を設置する。

【トイレ】

- オストメイト対応の多機能トイレを1以上設置する。

【券売機・待合所】

- 高齢者や障がい者が円滑に使用できる券売機を1以上設置する。
- 待合所の広さ、戸の構造は、高齢者や障がい者等が支障なく使用できるものとする。

※公共交通移動等円滑化基準：バリアフリー法第八条第一項の規定に基づき、「移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準を定める省令」に定められた、旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準。

◎鉄道車両

- 車両の乗降口の床面とプラットホームの縁端との間隔ができる限り小さいものとする。
- 車両内に車いすスペースを設ける。
- 車内において行先、種別、次停車駅名などが確認できるような表示装置を設置する。

◎乗り合いバス車両

- ノンステップバス等の車いすで乗降できる構造とする。
- 車両内に車いすスペースを設ける。
- 車内において、次に停車する停留所名などが確認できるような表示装置を設置する。

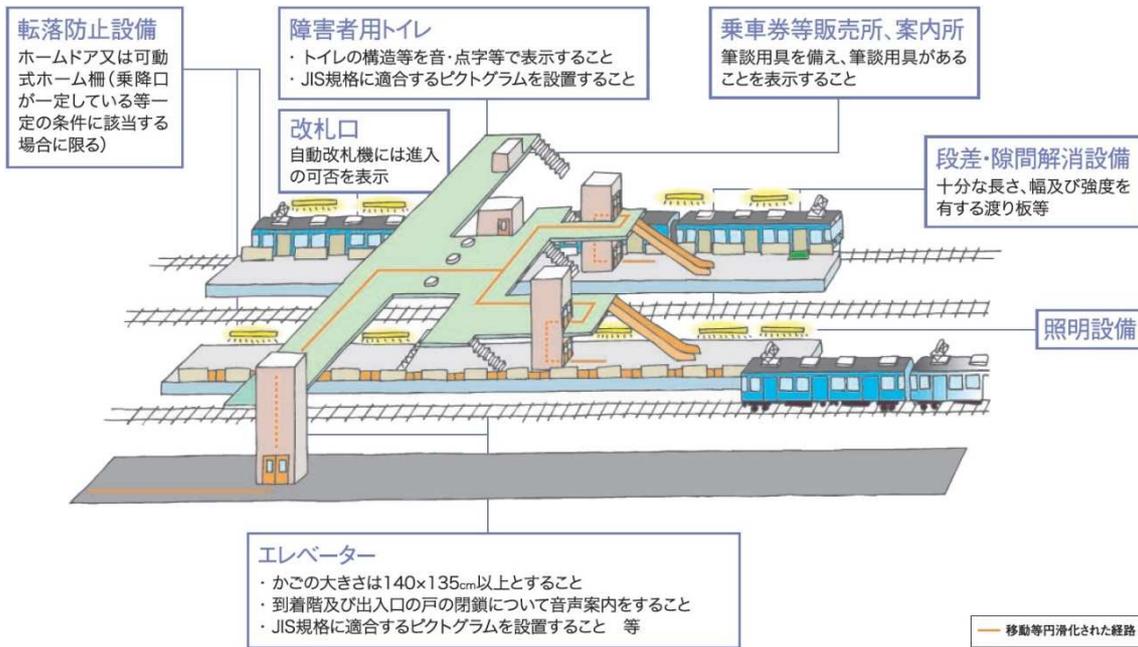


図 3.2 旅客施設のバリアフリーのイメージ

[3] 道路特定事業の基本的な整備方針

- ① 生活関連経路を対象とします。
- ② 「道路移動等円滑化基準※」に適合することを基本としますが、既存の道路については、直ちにすべての基準を満たすことは困難である場合があるため、特に以下の項目については可能な限り道路管理者と調整を図り、事業化の見込みのあるものから順に整備を進めることとします。
- ③ 準生活関連経路については、物理的な制約等により、移動等円滑化基準を満たせない場合があるものの、可能な限り以下の項目に沿って整備を進めることとします。

【歩道】

- 有効幅員2.0m以上(やむを得ない場合は1.5m以上)を確保する。
- 縦断勾配は5%以下(やむを得ない場合は8%以下)、横断勾配は1%以下(やむを得ない場合は2%以下)とする。
- 可能な限りセミフラット構造とし、沿道への出入りに伴う歩道の波打ちを解消する。
- 舗装面の割れや陥没等による段差を解消する。
- 必要に応じて、視覚障がい者誘導用ブロックを適切に敷設する。
- 通行の支障となる放置自転車、阻害物、雑草等の撤去を行う。

【歩道を設置することが困難な場合の経過措置】

- 車道に狭窄部や路面の凸部を設置するなど、車両を減速させる措置を講ずる。
- 路肩にカラー舗装を施す等により、車道との視覚的な分離を図る。
- 側溝がある場合は、側溝の暗渠化や、側溝蓋に目の細かなグレーチングを用いるなどにより、通行の支障を解消する。
- 舗装面の割れや陥没等による段差を解消する。
- 通行の支障となる放置自転車、阻害物、雑草等の撤去を行う。

【照明】

- 夜間においても、高齢者や障がい者等が安全で安心して歩けるよう、照明施設の整備により、歩行空間の適切な明るさを確保する。

【バス停留所】

- バスに乗りやすい歩道の高さを確保する。
- 可能な限り、ベンチ、上屋など待合のための設備を設置する。

【案内サイン】

- 交差点、駅前広場その他の移動の方向を示す必要がある箇所には、高齢者や障がい者等が多く利用する施設やバリアフリー経路などを示した案内サイン等を設ける。

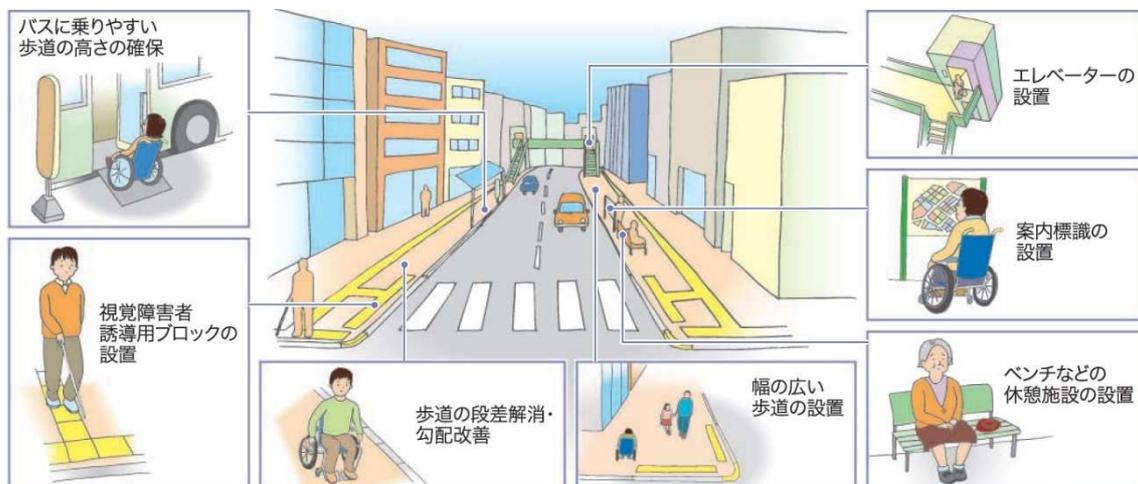


図 3.3 道路のバリアフリーのイメージ

※道路移動等円滑化基準：バリアフリー法第十条第一項の規定に基づき、「移動等円滑化のために必要な道路の構造に関する基準を定める省令」に定められた、道路の構造に関する基準。

[4] 路外駐車場特定事業の基本的な整備方針

- ① 特定路外駐車場を対象とします。
- ② 「路外駐車場移動等円滑化基準※」に適合することを基本とし、事業者と調整を図り、事業化の見込みのあるものから順に整備を進めることとします。

【車いす使用者用駐車施設】

- 特定路外駐車場には、車いす使用者用駐車施設を一台以上確保する。
- 車いす使用者用駐車施設から特定路外駐車場外までの経路のうち、移動等円滑化された経路を1以上設ける。

[5] 都市公園特定事業の基本的な整備方針

- ① 特定公園施設を対象とします。
- ② 「都市公園移動等円滑化基準※」に適合することを基本とし、事業化の見込みのあるものから順に整備を進めることとします。

【移動等円滑化園路】

- 都市公園の出入口及び駐車場と主要な公園施設との間の経路を構成する園路については、移動等円滑化された園路を1以上確保する。
- 移動等円滑化された園路においては、円滑化基準を踏まえ、出入口、通路、階段及びスロープ等の幅、勾配等が、車いすでの通行や転回が可能なものとする。

【トイレ】

- 公園内にトイレを設ける場合には、多機能トイレを1以上設ける。

【屋根付広場・休憩所・管理事務所等】

- 公園内に屋根付広場・休憩所・管理事務所等を設ける場合には、車いす使用者、高齢者が円滑に利用できるものとする。

【駐車場】

- 駐車台数が200台以下の場合、駐車台数×1/50以上、200台を超える場合は、駐車台数×1/100+2台以上の車いす使用者用駐車施設を確保する。
- 車いす使用者用駐車施設は出入口に近い位置に設置し、有効幅員を350cm以上とする。

【サイン・案内板等】

- 掲示板・標識は、高齢者や障がい者等の円滑な利用に適した構造、内容とする。
- 公園案内図等を設ける場合は、そのうち1以上を移動等円滑化された園路及び広場の出入口の付近に設ける。

※路外駐車場移動等円滑化基準：バリアフリー法第十一条第一項の規定に基づき、「移動等円滑化のために必要な特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準を定める省令」に定められた、特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準。

※都市公園移動等円滑化基準：バリアフリー法第十三条第一項の規定に基づき、「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基準を定める省令」に定められた、特定公園施設の構造及び設備に関する基準。

〔6〕建築物特定事業の基本的な整備方針

- ① 生活関連施設を対象とします。
- ② 「建築物移動等円滑化基準※」に適合することを基本としますが、既存の施設については、直ちにすべての基準を満たすことは困難である場合があるため、特に以下の項目については可能な限り事業者と調整を図り、事業化の見込みのあるものから順に整備を進めることとします。

【移動円滑化等された経路の確保】

- 道等から利用居室、利用居室から多機能トイレ、車いす使用者用駐車施設から利用居室までの経路について、移動等円滑化された経路を1以上確保する。
- 階段又は段がある場合は、エレベーター又はスロープ等の設置により移動等円滑化経路の確保を図る。
- 円滑化基準を踏まえ、出入口、通路、階段及びスロープ等の幅、勾配等が、車いすでの通行や転回が可能なものとする。

【視覚障害者移動等円滑化経路の確保】

- 視覚障がい者が円滑に移動できるよう、道等から触知図又は案内所までの「視覚障害者移動等円滑化経路」を1以上確保する。
- 視覚障害者移動等円滑化経路のうち、スロープや段がある部分の上端、車路に近接する部分には点状ブロック等を敷設する。

【設備等】

- 床面は、粗面又は滑りにくい素材で仕上げる。
- エレベーターは、ホール及びかご内に低操作盤を設置する。また、エレベーターには、音声案内装置を設置するとともに、操作盤には点字を貼付する。
- 階段や段のある部分、スロープに手すりを設ける。また、段差等の存在を識別しやすいものとする。
- 車いす使用者用駐車施設を1以上設ける。
- オストメイト対応の多機能トイレを1以上設置する。
- バリアフリー化された設備を円滑に利用できるよう、施設配置図の設置や案内サインを設置し、必要箇所に点字を貼付する。

※建築物移動等円滑化基準：バリアフリー法第十四条第一項の規定に基づき、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律施行令」第十条から第二十三条に定められた、建築物特定施設の構造及び配置に関する基準。

〔7〕交通安全特定事業の基本的な整備方針

① 生活関連経路上の主要な交差点を対象とします。

【信号機の改良】

- 高齢者や障がい者等が安全に道路を横断できるよう、視覚障害者用付加装置(音響式信号機)を設置する。
- 歩行者の安全な通行のために必要な道路標識、道路標示等を設置する。

【違法駐車取締り】

- 違法駐車取締り、違法駐車防止についての啓発を行う。

〔8〕教育啓発特定事業の基本的な整備方針

① 「心のバリアフリー」に関する教育・啓発活動のうち、学校教育及び広く市民等を対象としたものであって、特に重点的・計画的に推進すべき以下のような事業について、特定事業として位置づけます。

【学校と連携して行う教育活動】

- 学校の場を活用した市町村等によるバリアフリー教室(障がい当事者によるセミナーや車いすサポート体験、高齢者疑似体験等)の開催
- 旅客施設等におけるバリアフリー教室の開催 等

【住民等を対象とした啓発活動】

- 障がい当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催
- 公共交通事業者等の従業員を対象とした接遇研修の実施
- 優先席や車いす使用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示 等

3.3.心のバリアフリー

3.3.1.心のバリアフリーとは

施設のバリアフリー化に代表されるハードの整備が進んでも、高齢者や障がい者等に対して、一人ひとりがやさしさや思いやりを持って接することができなければ、真の意味でのバリアフリー化は図れません。心のバリアフリーとは、高齢者や障がい者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について関心を持ち、理解を深め、相互に支え合うことです。そのためには、各種の啓発・広報活動及び様々な機会を活用した幅広い教育活動等を推進することが必要です。

3.3.2.心のバリアフリーの考え方

「障がい」は個人の心身機能の障がいと社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務である、という考え方を「障がいの社会モデル」といいます。高齢者や障がい者等にとって、社会にある障壁は、事物、制度、慣行、観念等の様々なものがあり、日常生活や社会生活において相当な制限を受ける状態をつくっており、社会の責務として、この障壁を取り除いていく必要があります。

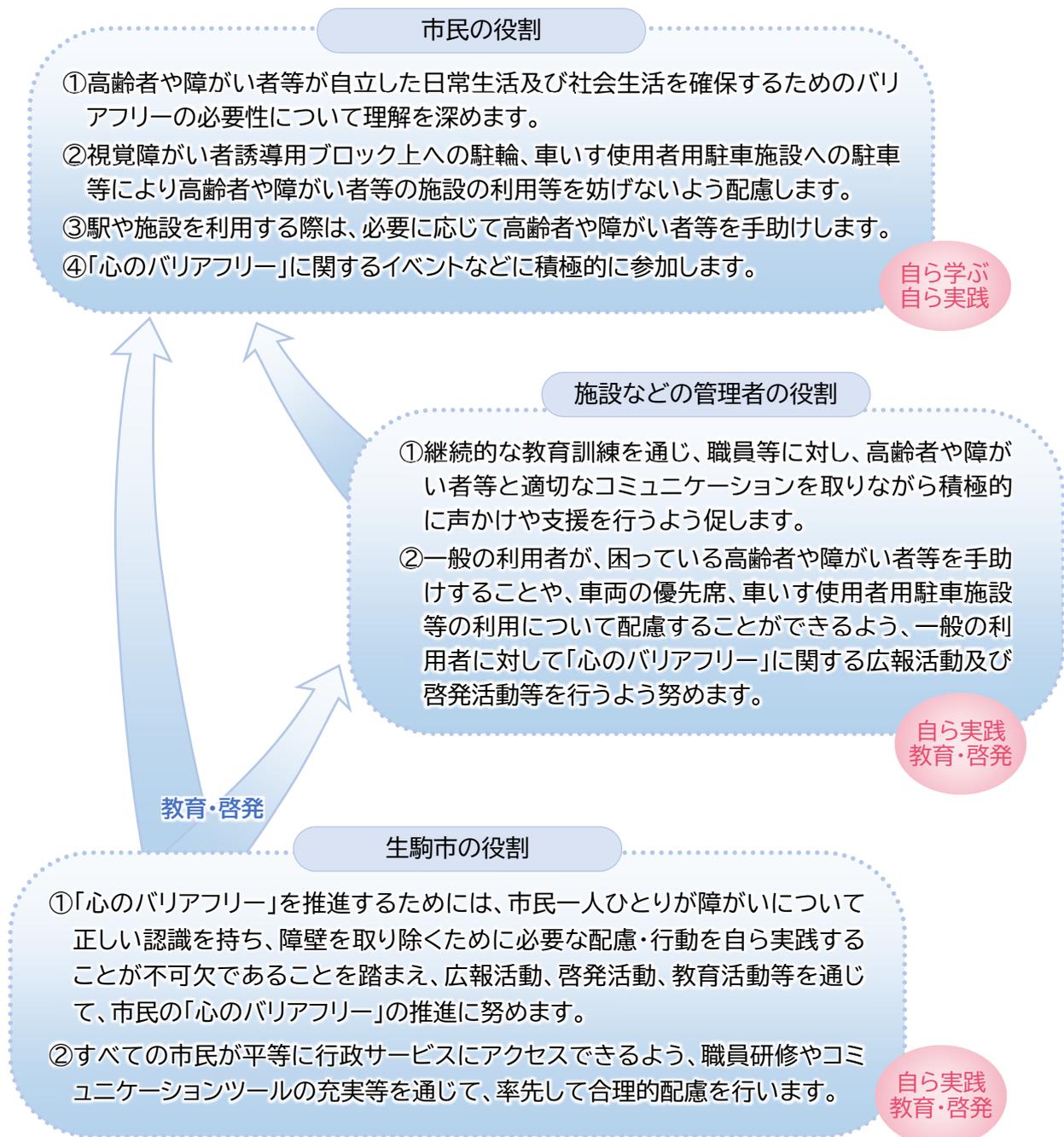
国が平成29年2年に決定した「ユニバーサルデザイン2020行動計画」では、「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことであり、そのためには、一人ひとりが以下のような具体的な行動を起こし継続することが必要としています。

各人が「心のバリアフリー」を体現するためのポイント

- ①障がいのある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障がいの社会モデル」を理解すること。
- ②障がいのある人(及びその家族)への差別(不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供)を行わないよう徹底すること。
- ③自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。



3.3.3. 心のバリアフリーを推進するための各主体の役割



3.3.4. 心のバリアフリーの取組

生駒市における心のバリアフリーの取組は、「3.3.2心のバリアフリーの考え方」に述べた「各人が「心のバリアフリー」を体現するためのポイント」を市民一人ひとりが実践することができるよう、「理解を深めるための啓発・広報活動」と「実際に行動につなげるための支援となる幅広い教育活動」を通じて、人づくり、しくみづくりを進めていくこととします。



図 3.4 心のバリアフリーの取組のイメージ

生駒市バリアフリー基本構想においては、現在市内で実施している取組についてより多くの方が認知し、活動への参加や理解を深めることにつながるよう、以下で紹介します。なお、一部取組については、上位計画である「第6次生駒市総合計画」や関連計画である「生駒市障がい者福祉計画」において、内容等の定期的な見直しと更新を行うこととします。

[1] 理解を深めるための啓発・広報活動

高齢者や障がい者等が、地域の一員として安心して暮らしていくためには、市民各々が相手の立場に立って考え、行動することが必要です。そのため、さまざまな機会や手段を用いて、子どもから大人までを対象とした、幅広い啓発・広報活動等を行い、心のバリアフリーの理解を深めます。

① 普及、啓発の促進

内容	実施主体
啓発ポスターの掲出、パンフレットや広報紙の配布、ホームページ等により、市民等が高齢者や障がい者等への理解を深めるための情報提供を行います。	生駒市
障がいのある人とない人が共に支え合い、尊重し合う共生社会を推進するための啓発活動を実施します。	社会福祉協議会

② 配慮の必要性を示すマークの普及啓発

内容	実施主体
配慮を要する方を対象としたマーク、高齢運転者標識、マタニティマーク等について、市民等が配慮すべき事項等をわかりやすく情報提供します。	生駒市



③ 子どもと高齢者との世代間交流の実施

内容	実施主体
高齢者の生きがいづくりを促進するために、子どもから高齢者まで誰もが参加できる世代間交流事業を実施します。	生駒市老人クラブ 連合会、生駒市

〔2〕 実際に行動につなげるための支援となる幅広い教育活動

市民一人ひとりが、高齢者や障がい者等に寄り添った適切な手助けを行うことができるよう、体験や学習の機会の充実を推進します。

① 学校における障がい者理解に向けた教育の実施

内容	実施主体
学校生活の中、特に道徳や総合的な学習で障がいに対する理解を深める教育を行います。	生駒市
ハンデの有無にかかわらず、子ども同士の交流活動等を通して、思いやりや助け合い等、子どもの頃から自然に共生の心を育むことができる取組を推進します。	生駒市

② 市民向けセミナー・イベント等の実施

内容	実施主体
「ユニバーサルキャンプ in 生駒」等のイベントを開催し、障がいの有無にかかわらずともにふれ合い、多様性や思いやりを学ぶ場を提供します。	生駒市
ユニバーサルキャンプ in 生駒	

③ 誰もがサポーターとなるための教育、啓発活動の実施

内容	実施主体
障がい者の特性や必要な配慮等を理解し、日常における困りごとを手助けできる「あいサポート運動」を推進します。「あいサポーター養成講座」の受講者には支援の意思を表示する「あいサポートバッジ」を配布しています。	生駒市
障がい者等が、緊急時に支援を求めやすくするための「ヘルプマーク」や「ヘルプカード」について市民に普及啓発し、市民への理解促進を図ります。	生駒市
認知症の方に対する理解を促進するため、正しい理解や知識を持ってもらう認知症サポーター養成講座を実施しています。一般市民のほか、市職員、小中学生、市内の企業等に向けても実施します。	生駒市
福祉についての学習の機会を提供し、福祉活動及びボランティア活動への発展と障がい等への理解を深めるため、地域に向いて福祉出前講座を開催します。	社会福祉協議会



あいサポートバッジ



ヘルプマーク啓発ポスター



声かけ・サポート運動啓発ポスター

④ 従業員・職員教育の実施

内容	実施主体
障がいに対する理解を深め、正しい認識のもとで合理的な配慮ができるよう、障がい特性や人格と個性の尊重をテーマとした研修を実施します。	生駒市
生駒市において、障がいを理由とする差別の解消を目的として定めた職員対応要領に基づき、障がい者に対し適切に対応します。	生駒市
生駒市において、障がい者である職員の活躍の場を広げることを目的とした指針を整備し周知します。	生駒市
障がい者等を対象とした接遇教育の実施や接遇に関するマニュアルの整備を行います。	施設管理者 (指定管理者を含む) 公共交通事業者

3.4. ソフト対策

円滑で安全な歩行環境を維持するための対策や、案内・情報サービスの充実等のソフト対策を通じて、高齢者や障がい者等だけでなく、あらゆる人にとって快適で参加しやすいユニバーサルデザインのまちづくりを進めます。

〔1〕 放置自転車等の対策及び歩行環境等を維持するための対策

「生駒市自転車等放置防止条例」に基づき、放置自転車等の取り締まりを行うとともに、市民等への注意喚起やマナー向上のための啓発を行います。

内容	実施主体
放置自転車等の撤去、警告	生駒市
駐輪マナー、駐車マナー等に関する市民等への啓発	生駒市
安全な歩行空間確保に支障を及ぼす行為を防止するための指導	道路管理者 (国、県、市)

〔2〕 バリアフリーに関する位置情報の提供

バリアフリー化されたトイレの位置等、円滑な移動に資する情報を発信します。

内容	実施主体
バリアフリー化されたトイレ等の情報発信	生駒市



生駒おでかけトイレマップ

〔3〕 多様なコミュニケーション手段の理解及び利用促進の改善

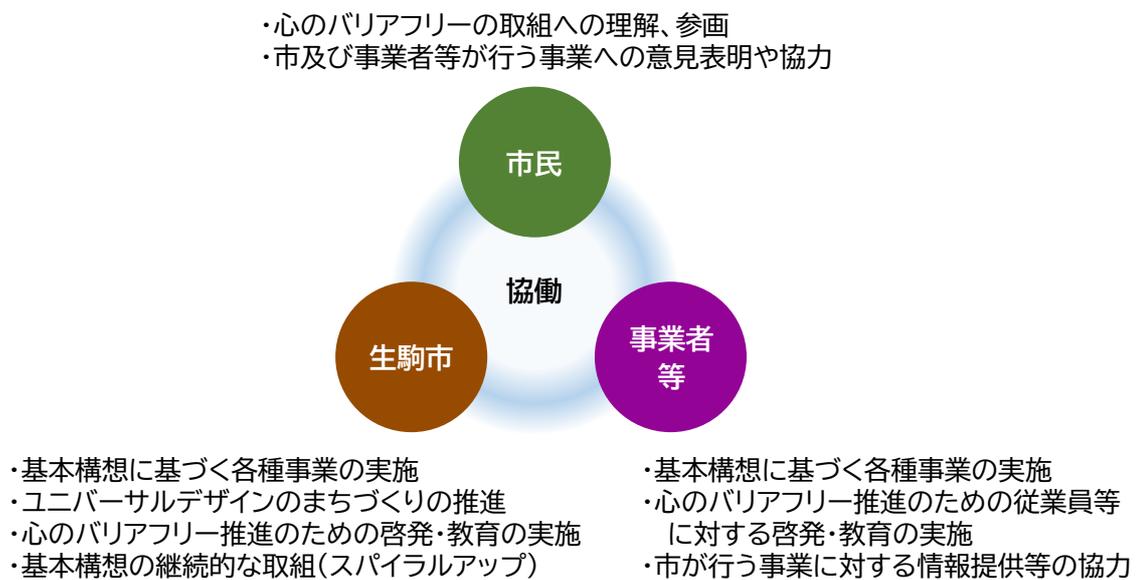
誰もがより安心して暮らし、活躍できるまちを目指すために、多様なコミュニケーション手段についての普及啓発を行い、利用しやすい環境整備等に努めます。また、ウェブアクセシビリティの強化を含めた市ホームページのリニューアルを行います。

内容	実施主体
見やすさ、伝わりやすさ、参加しやすさの3つの『やすさ』を心がけた多様なコミュニケーション手段の活用 (手話、要約筆記、筆談、字幕、点字、音訳、UDフォント等)	生駒市
ホームページのウェブアクセシビリティの維持、向上	生駒市

4. バリアフリーの推進に向けて

4.1. バリアフリー推進の考え方

生駒市のバリアフリーの基本理念「暮らしやすく参加しやすい、バリアフリーでつながる地域づくり」の実現のため、「安全安心な移動ネットワークの確保」、「誰もが参加できるユニバーサルデザインのまちづくり」、「心のバリアフリー」の基本方針に沿って、市民・事業者・市の協働によるバリアフリー化の推進を図ります。



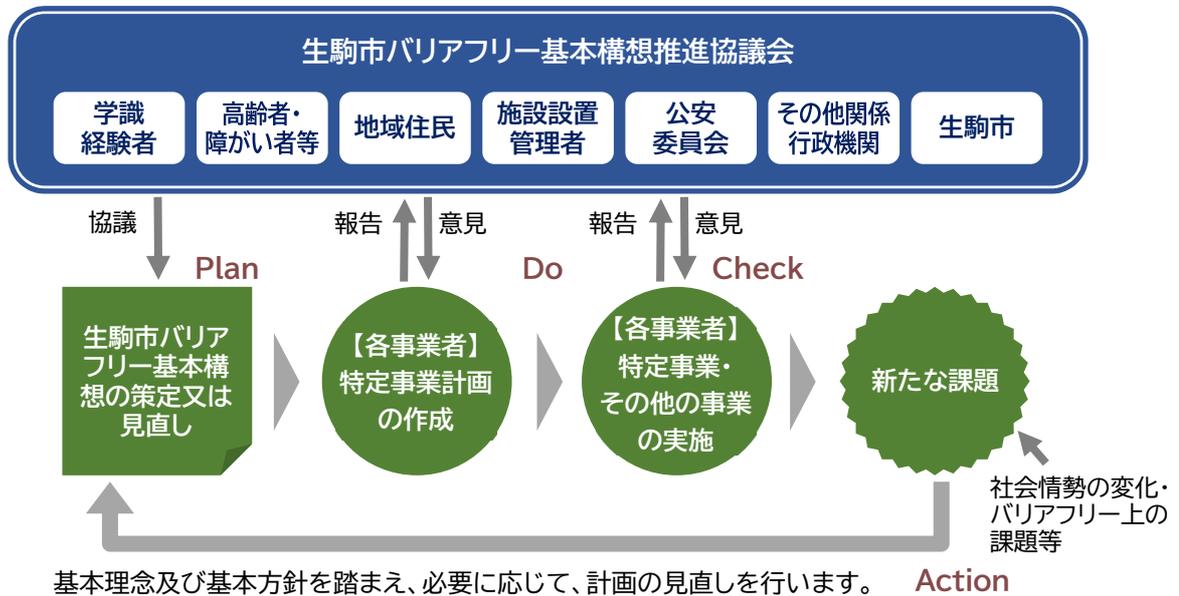
なお、「3.2.2.[2]重点整備地区の基本的な設定方針」に該当しない地域においても、各施設の新設時等には法の基準によりバリアフリー化が実施され、既設の道路や駅等の交通施設、建築物等についても、歩行の危険性や、利便性向上の個別の観点から順次改良が行われます。

4.2. 基本構想の推進体制

基本構想(地区別構想)で位置づけた特定事業については、今後各施設等の管理者がそれぞれ特定事業計画を作成し、事業を実施していくことになります。

特定事業等の実施状況を点検・評価し、着実に進行管理を行うため、今後も「生駒市バリアフリー基本構想推進協議会」において、市民・事業者・市が緊密に連携・協力していくこととします。

重点整備地区における事業の進捗状況及び社会情勢の変化を踏まえた見直しについて、「生駒市バリアフリー基本構想推進協議会」を軸とした下記のPDCAサイクルにより、事業スケジュールの適切な管理と事業の質の確保・改善、また段階的かつ継続的な向上(スパイラルアップ)を図ることとします。



● **特定事業計画の作成・公表**

各事業者は、基本構想を基に特定事業計画を策定し、市へ提出します。提出された特定事業計画は、生駒市バリアフリー基本構想推進協議会において意見を得た後、市民に公表されます。

● **特定事業等の実施・評価**

各事業者は、特定事業及びその他の事業を実施し、進捗状況を生駒市バリアフリー基本構想推進協議会において報告します。生駒市バリアフリー基本構想推進協議会は、進捗状況や事業の質等について点検・評価を行い、必要に応じて助言等を行います。

● **基本構想の見直し**

特定事業等の実施状況及び社会情勢の変化を踏まえ、必要に応じて、計画の見直しを行います。

生駒市バリアフリー基本構想

地区別構想

《近鉄南生駒駅周辺地区移動等円滑化基本構想》

5. 重点整備地区等の設定

5.1. 重点整備地区の選定

〔1〕 整備対象地区について

「2.3.3市内の鉄道駅利用者数の状況及びバリアフリー施設の状況」から、市内において移動円滑化の整備対象となる駅は9駅あります。「3.2.2.〔2〕重点整備地区の基本的な設定方針」に基づき、この9駅を含む主要駅の近傍約500mの範囲について、高齢者や障がい者等が日常的に利用する公共施設や主な商業施設等の集積状況を以下に示します。



生駒駅(都市拠点)

公共施設	市役所・コミセン・ホール・図書館・芸術会館
商業施設等	スーパー

東生駒駅(都市拠点)

公共施設	図書館・小学校
商業施設等	スーパー・総合病院



白庭台駅

公共施設	中学校
商業施設等	総合病院

学研北生駒駅(北部の地域拠点)

公共施設	コミセン・小学校
商業施設等	スーパー等



学研奈良登美ヶ丘駅

公共施設	—
商業施設等	スーパー



菜畑駅

公共施設	—
商業施設等	スーパー

一分駅

公共施設	—
商業施設等	スーパー



南生駒駅(南部の地域拠点)

公共施設	コミセン・小学校・中学校
商業施設等	スーパー等



萩の台駅(乗降人数3,000人/日以下)

公共施設	小学校
商業施設等	—

東山駅

公共施設	—
商業施設等	—

凡例

- 市役所
- コミュニティセンター
- 図書館
- その他公共施設
- 小学校
- 中学校
- 商業施設等
- 総合病院

駅を囲む円は半径500mの範囲を示す。

上記より、生駒駅、東生駒駅、学研北生駒駅、南生駒駅において公共施設の集積は確認されますが、その他の駅については公共施設等の集積は確認されません。なお、公共施設の集積とは、特別特定建築物に該当する施設が概ね3箇所以上所在し、かつ、当該施設相互間の移動が徒歩で行われることが見込まれることを基準に判断します。

次に、バリアフリー上の課題としては、駅舎そのものの課題解消が最も優先度が高いことから、まずは駅舎に課題のある駅を抽出することとします。駅周辺の主要な移動経路における課題については、面的な整備の必要性の観点から、施設等の配置や歩行者動線とともに今後整理し、必要性に応じて重点整備地区の候補として検討を行うこととします。

「2.3.3市内の鉄道駅利用者数の状況及びバリアフリー施設の状況」に基づき、1日の乗降人員が3,000人を超えているにもかかわらず、バリアフリー上の課題がある駅について、以下に示します。

《東生駒駅》

- 東生駒駅については、駅舎のバリアフリー化は概ね完了しておりますが、駅舎へのバリアフリー経路として利便性が悪く、スロープ勾配が基準を満たしていない箇所があります。

《一分駅》

- 一分駅については、改札口からホームへのスロープ勾配が基準を満たしておらず、多機能トイレも整備されていません。

《南生駒駅》

- 南生駒駅については、改札口が地下にあること、多機能トイレが整備されていないことから駅舎のバリアフリー化が遅れています。

以上の整理により、南生駒駅周辺は公共施設等の集積が確認されるにもかかわらず、駅舎のバリアフリー化が遅れていることがわかります。また、南生駒駅は南部の地域拠点に位置付けられていることもあり、優先順位が最も高い整備対象地区の候補として挙げられます。

表 5.5.1 整備対象地区の抽出

重点整備地区の基本的な設定方針	主要駅									
	生駒	東生駒	白庭台	学研北生駒	学研奈良羹ヶ丘	菜畑	一分	南生駒	萩の台	東山
公共施設等の集積	○	○		○				○		
駅舎にバリアフリーの課題がある駅 (※乗降人員が3,000人/日以上)の駅)		△					○	○		
都市拠点、地域拠点	○	○		○				○		

△：駅構外にバリアフリーの課題あり

〔2〕重点整備地区の設定

前項の整理を踏まえ、南生駒駅周辺地区は、駅から徒歩圏内に公共施設等が集積しており、かつ、駅舎及びその周辺においてバリアフリー対応が遅れている箇所が点在しています。したがって、南生駒駅周辺地区は、「特にバリアフリー上の対応が遅れており、早急に重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進すべき地区」としての優先順位が高いと位置づけられることから、重点整備地区の対象に選定します。

地区の概要	<ul style="list-style-type: none"> ・南生駒駅周辺地区は、乗降人員約5千人/日の南生駒駅を拠点とした、住宅地、大規模商業施設、学校、公共施設等が立地する市街地で、面積は約30haです。 ・南北に流れる竜田川両岸に接し、東西両側に傾斜の強い後背地を有することから、坂が多く平坦地に乏しい地形的特徴があります。
重点整備地区とする理由	<ul style="list-style-type: none"> ・総合計画及び都市計画マスタープランにおいて「地域拠点」として位置づけられ、生活や交流を支援する機能が集約された拠点形成を図ることが求められます。 ・南生駒駅から約200mに位置する「南コミュニティセンターせせらぎ」は、地域のコミュニティ・文化施設として、図書館、集会や市民サービスの機能を担っており、駅及びその経路も含め一体的にバリアフリー整備を行うことが求められます。 ・南生駒駅は、地域拠点の中核となる鉄道駅として期待される一方、バリアフリー対応が遅れており、基準への適合が求められます。

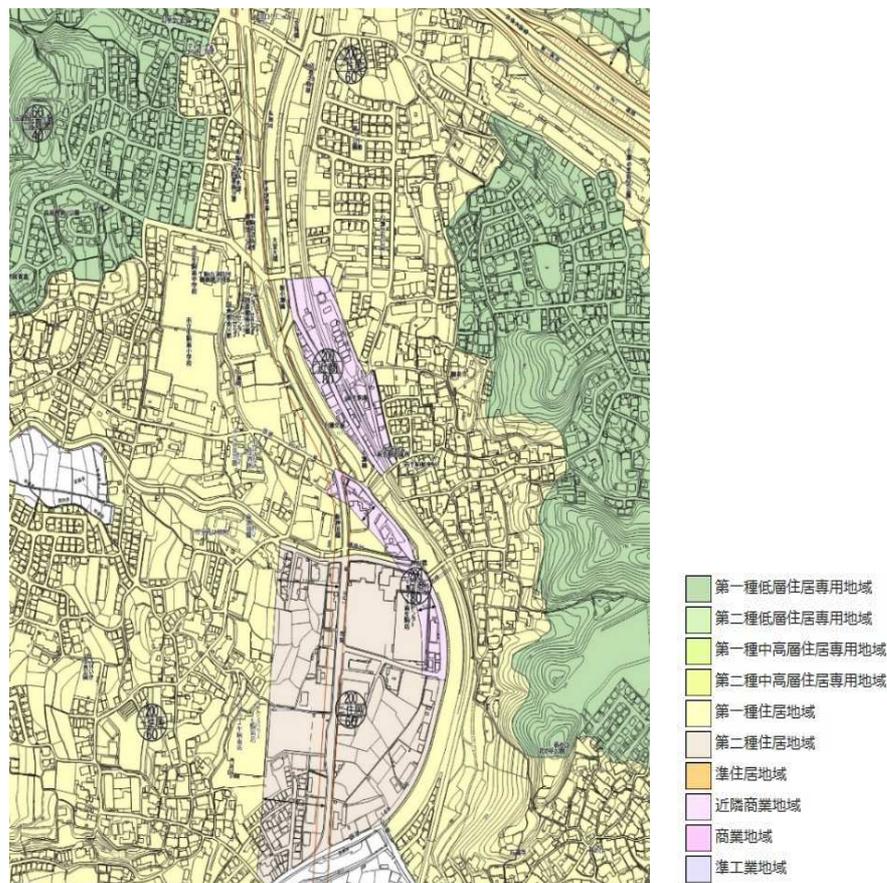
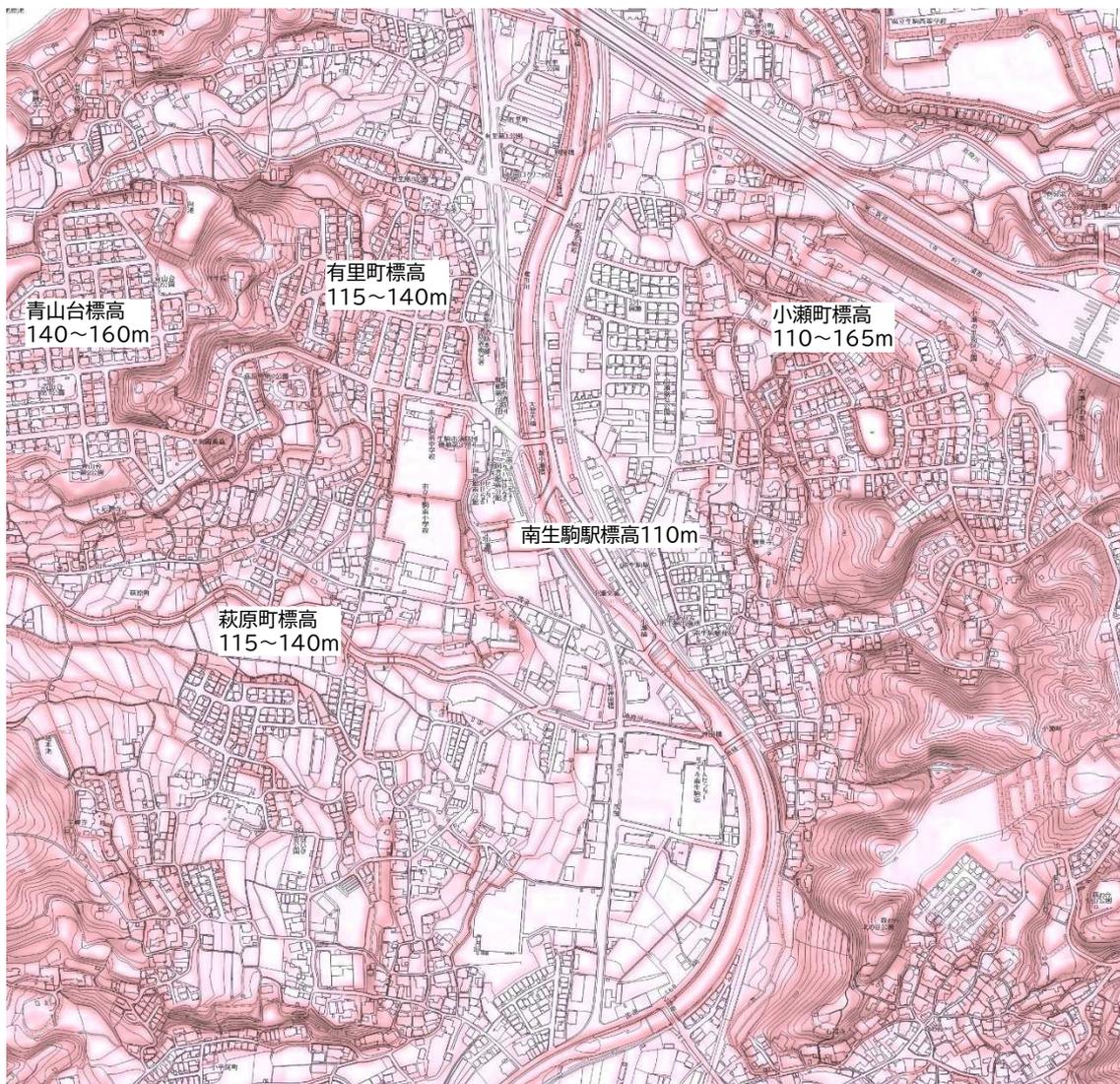


図 5.2 南生駒駅周辺の用途地域指定状況

(参考)地形の状況

南生駒駅周辺は、東の矢田丘陵、西の生駒山脈に挟まれた谷部に位置します。竜田川沿いの僅かな平地部に駅を中心とした市街地が形成され、山裾の丘陵部を切り開いて住宅地が広がっています。

そのため、周辺の住宅地と駅との間には10～50m程度の標高差があり、傾斜の多い地形となっています。



傾斜量図(国土地理院)を基に作成。濃淡が濃い程急峻であることを示す。

図 5.3 傾斜の状況

5.2. 生活関連施設の設定

「3.2.3.〔2〕生活関連施設の基本的な設定方針」を踏まえ、南生駒駅周辺地区における生活関連施設は、常に多数の人が利用する施設や、高齢者や障がい者等が日常生活又は社会生活において多く利用する施設として、以下のように設定します。

表 5.2 生活関連施設

区分	生活関連施設	備考
旅客施設	近鉄南生駒駅	・乗降人員約5,000人/日
公共施設	南コミュニティセンターせせらぎ	・延床面積2,000m ² 以上 ・多数の人が利用 ・高齢者や障がい者等の利用が見込まれる ・避難所・緊急避難場所
大規模商業施設	ホームセンターダイキ南生駒店	・延床面積2,000m ² 以上 ・多数の人が利用
医療施設等	南生駒クリニックモール	・高齢者や障がい者等の利用が見込まれる
	田口クリニック	
	植田医院	
	おぐら歯科	
学校	生駒市立生駒南小学校	・公立学校
	生駒市立生駒南中学校	・避難所・緊急避難場所

5.3. 生活関連経路等の設定

「3.2.4.〔2〕生活関連経路の基本的な設定方針」を踏まえ、南生駒駅周辺地区における生活関連経路は、多くの人々が利用し、生活関連施設相互のネットワーク確保の観点から、以下のように設定します。

表 5.3 生活関連経路

道路名称	区間	道路管理者
国道168号(現道)	大登大橋東詰～小瀬町交差点	奈良県
国道168号(バイパス)	有里町交差点～小瀬町南交差点	
国道308号	生駒南小学校前～萩の台第5踏切	
市道有里線	田口クリニック前～有里町交差点	生駒市
市道大登藤尾線	大登大橋西詰交差点～生駒南中学校前	
市道小瀬北小平尾線支線1号	南こども園前～新神田橋交差点	

表 5.4 準生活関連経路

道路名称	区間	道路管理者
市道小瀬北垣内線	萩の台第5踏切	生駒市
市道小瀬北垣内線支線6号	小瀬北垣内線との交差点～南生駒駅東口前	
市道小瀬観泉寺線支線3号	南生駒駅東口前北～みなみ野台1号線との交差点	
市道みなみ野台1号線	小瀬観泉寺線支線3号との交差点～小瀬観泉寺線との交差点	
市道小瀬観泉寺線	みなみ野台1号線との交差点～国道168号との交差点	
市道有里線	国道168号との交差点(文殊橋)～田口クリニック前	

準生活関連経路を設定する理由	<p>南生駒駅周辺地区は河川、鉄道敷及び道路が並行して接近しており、かつ、道路と河川堤防との高低差が大きいといった物理的な制約により、縦断勾配が移動等円滑化基準を超えざるを得ない道路の区間があります。</p> <p>一方、道路沿道や鉄道沿線に住宅等が連担していること、鉄道敷を横断する踏切や河川を横断する橋梁に限られること等から、東西移動のための適切な代替経路の設定も困難な道路状況となっています。</p> <p>そのため、当面移動等円滑化基準を満たすことが困難な道路と、これを代替する迂回路については、今後の検討を要するものの、現時点で可能な限りでバリアフリー化を推進すべき経路として「準生活関連経路」として位置づけます。</p>
----------------	--

以上の整理から、南生駒駅周辺地区における重点整備地区は、南生駒駅を中心とし、生活関連施設を含み、これら施設の相互の移動が徒歩で行われる範囲として、以下のように設定します。

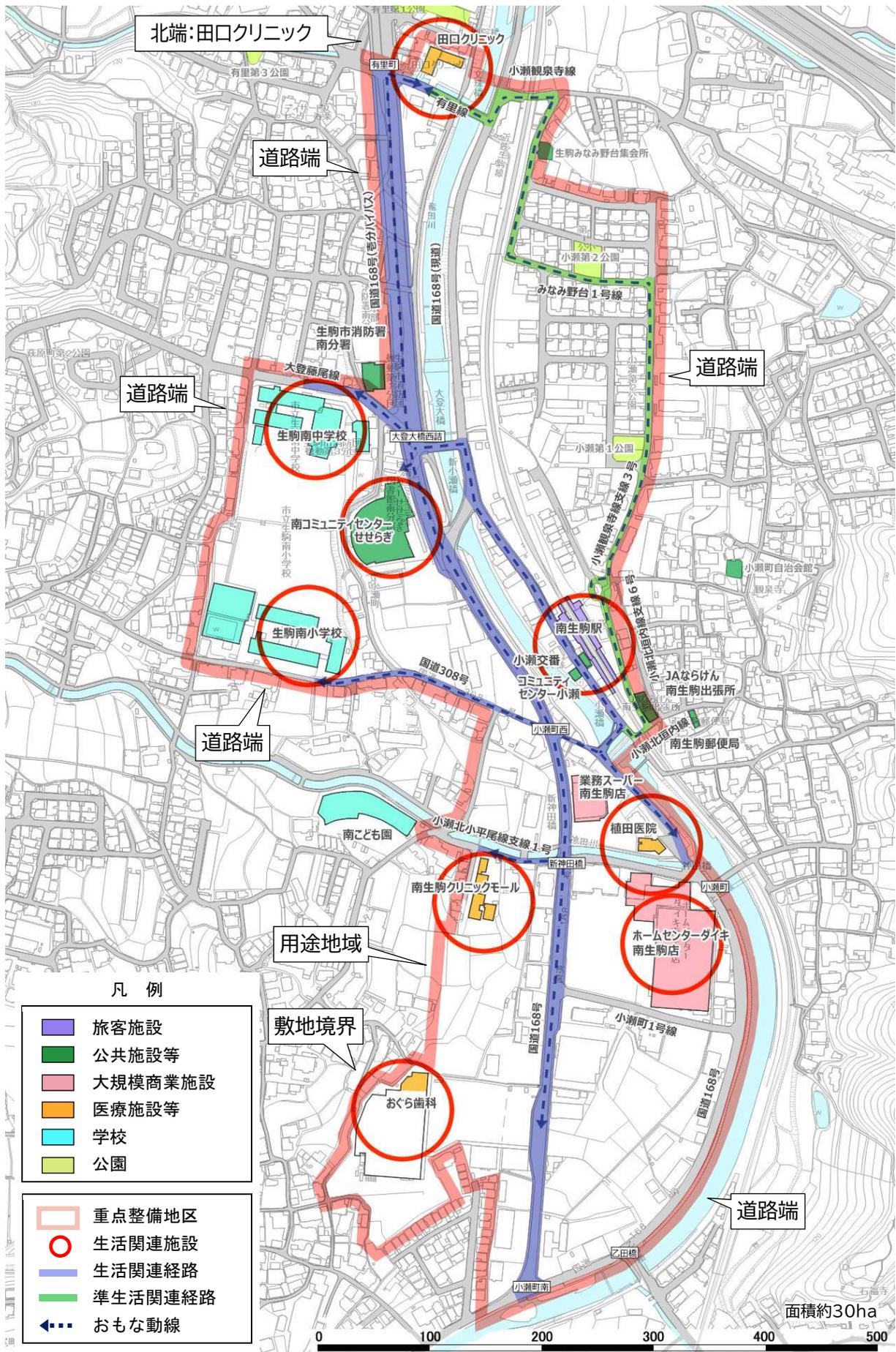


図 5.4 重点整備地区・生活関連施設・生活関連経路位置図(案)

6. 南生駒駅周辺地区の重点整備地区の現況

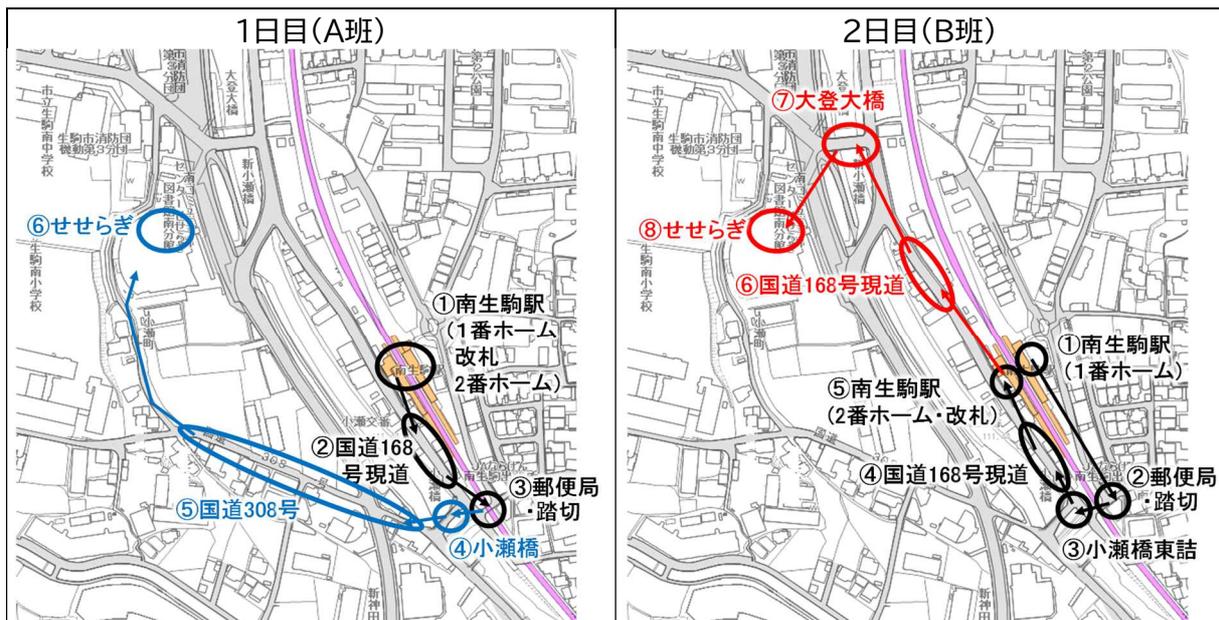
6.1. まち歩きの実施

選定した重点整備地区「南生駒駅周辺地区」を対象に、駅周辺と主要な施設への経路について現状を確認し、利用者の視点での問題箇所や配慮事項を基本構想に反映することを目的として、まち歩きと意見交換会を実施しました。

① まち歩き・意見交換会の概要

実施日	令和2(2020)年6月24日(水)、25日(木)
時間	9:00~12:00
実施内容	第1部 まち歩き(駅・道路等を徒歩で点検) 第2部 意見交換会(バリアフリーの観点からの問題について各自発表)
実施場所	第1部 まち歩き:南生駒駅及び周辺道路等 第2部 意見交換会:「南コミュニティセンターせせらぎ」セミナー室
参加者	生駒市バリアフリー基本構想推進協議会員及び障がい当事者 同事務局
備考	本まち歩きは、熱中症対策及び新型コロナウイルスの感染拡大防止に配慮し、参加者が過密にならないよう2日間にわたる分散開催とし、まち歩きも南生駒駅周辺を主とした一定の範囲内での実施としました。そのため、南生駒駅を中心とした半径約500mの範囲において、今回まち歩きで確認した箇所以外でのバリアフリーに関する問題点はアンケート形式で聴取することとしました。

② 点検ルート



③ 点検の様子

1日目(A班)



2日目(B班)



意見交換の様子



④ 意見交換会で得られた意見

表示等

- ・表示物の文字が小さい。
- ・車いすから見た表示物の高さ。
- ・音声案内。
- ・段差部分を識別できる警告色。

地下・階段(自由通路)

- ・地下や階段が暗い。
- ・通路に圧迫感がある。
- ・大雨時の浸水リスク。
- ・東西方向の経路がバリアフリーとなっていない。(非常に遠回りとなる。)

東口駅前

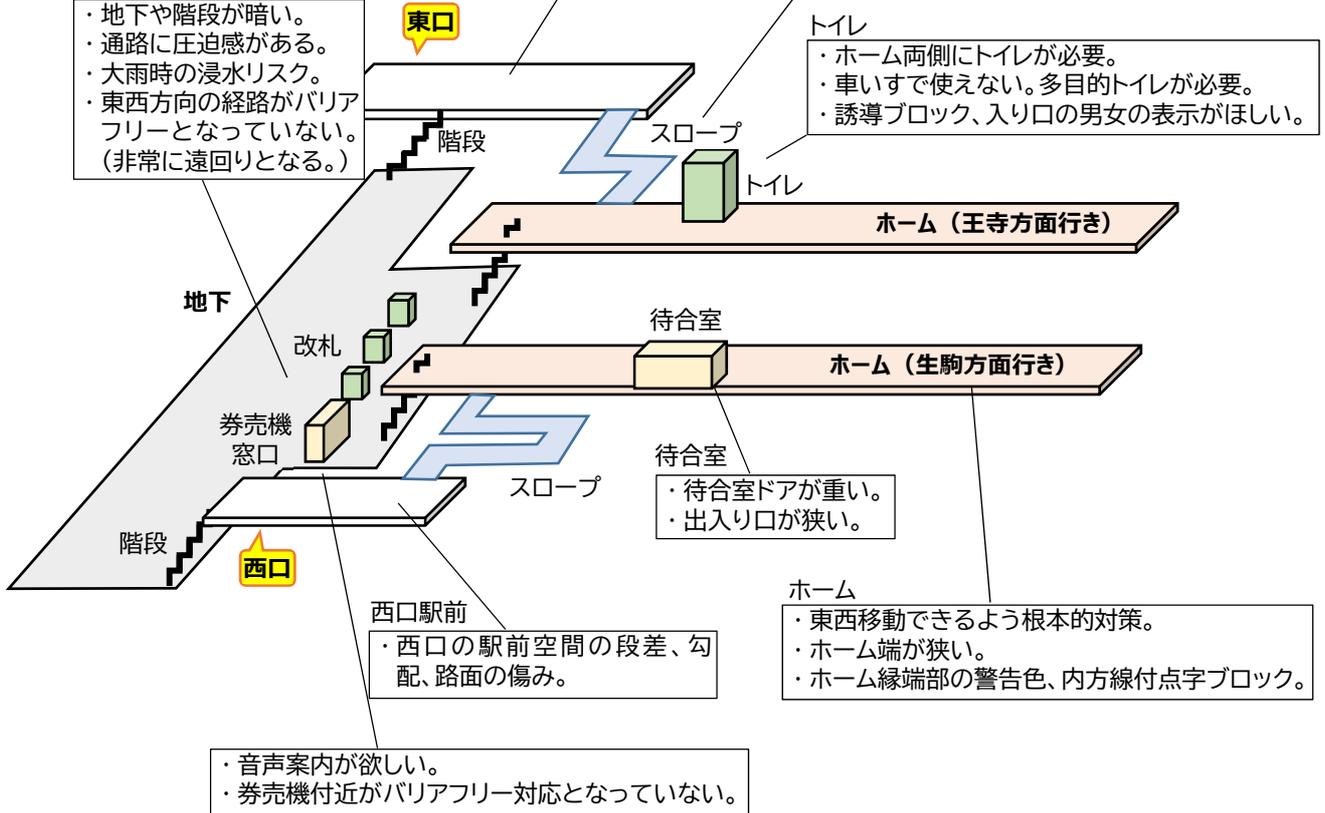
- ・東口の出入り口前に滑りやすいマンホール。
- ・スロープと階段が近い。

スロープ

- ・勾配がきつい。直線形の方が良い。
- ・インターホンが勾配部分にある。
- ・利用を促す表示がほしい。
- ・ICカード未対応。

トイレ

- ・ホーム両側にトイレが必要。
- ・車いすで使えない。多目的トイレが必要。
- ・誘導ブロック、入り口の男女の表示がほしい。



西口駅前

- ・西口の駅前空間の段差、勾配、路面の傷み。

ホーム

- ・東西移動できるよう根本的対策。
- ・ホーム端が狭い。
- ・ホーム縁端部の警告色、内方線付点字ブロック。

- ・音声案内が欲しい。
- ・券売機付近がバリアフリー対応となっていない。



国道168号バイパス
 ・歩道に雑草。
 ・点字ブロックがほしい。

川沿い
 ・点字ブロックがほしい。

国道168号現道
 ・全面的に問題。
 ・歩道が狭く、段差や横断勾配がある。また、歩道がない箇所も多く、グリーンベルトの幅も狭く歩行者空間がない。
 ・抜け道利用の車、駐停車が多い。

大登大橋
 ・三叉路の柵とガードレールの色が見分けにくい。

バス停
 ・コミュニティバスの乗り場にイス等がなく、待合する配慮がほしい。

新小瀬橋
 ・せせらぎに行けない。信号があれば良い。

東側の市道
 ・農協近くに段差あり。
 ・照明が暗い。
 ・イベント時車が多い。

国道308号
 ・途中で狭くなる場所がある。

萩の台第5踏切
 ・狭く危険。
 ・段差、粗い目のグレーチング。
 ・踏切付近の急勾配。

国道168号バイパス
 ・2つの交差点で右折渋滞あり。

小瀬橋
 ・雨が降ると路面が滑る。

市道
 ・神田川南側市道に柵がない。

国道168号バイパス
 ・歩道に横断勾配の傾斜あり。

安全対策(主に国道168号バイパス)
 ・音響信号がほしい。
 ・交通量が多いので通学路には頑丈な柵にして欲しい。

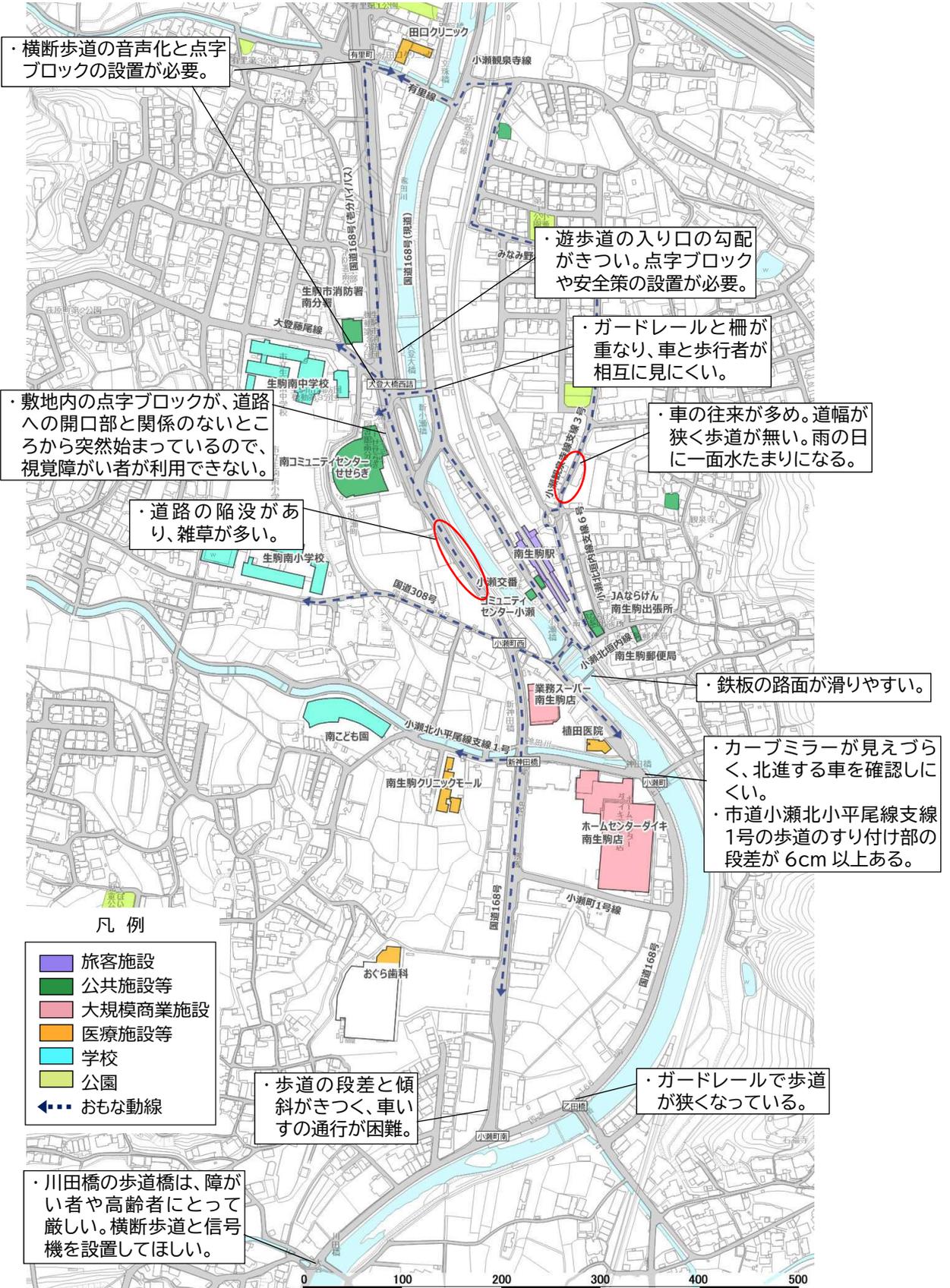
- 凡例
- 旅客施設
 - 公共施設等
 - 大規模商業施設
 - 医療施設等
 - 学校
 - 公園
 - ◆ おもな動線

情報表示
 ・南生駒駅前等に南コミュニティセンターせせらぎに行く案内サインが欲しい。



⑤ 意見交換会後の追加意見

(意見交換会時と重複する意見は除く。)



6.2. 南生駒駅周辺地区における現況と課題

6.2.1. 鉄道駅(南生駒駅)

課題 ・改札が地下にあり、構外から改札を経由しホームに至るバリアフリー経路が無いこと、また、駅を挟んだ東西間のバリアフリー経路が無いことから、経路の確保が課題です。
・トイレのバリアフリー対応、トイレへのバリアフリー経路を確保する必要があります。
・待合室、券売機、案内情報、照明等に関するバリアフリー対応を進める必要があります。

〔1〕 東西間の移動・西口駅前

東口

・階段のみの出入口。



西口

・階段のみの出入口。



西口

・出入口に段差があります。



西口

・マウントアップ部の傾斜があります。

・段差があります。

・送迎の路上停車があります。



西口

- ・車が乗り上げ、縁石、アスファルトに傷みがあります。



〔2〕 車椅子用出入口(スロープ)

東口

- ・傾斜(上部11%、中部9%、下部9%)があります。
- ・点状ブロックの劣化があります。
- ・90度屈曲しています。



西口

- ・傾斜(上部11%、中部9%、下部9%)があります。
- ・180度屈曲しています。



共通

- ・常時閉扉しています。
- ・インターホンによる係員呼び出しを要します。
- ・インターホンの位置が勾配のあるところにあります。
- ・きっぷが購入不可, ICカード未対応となっています。



[3] トイレ・待合室・券売機

トイレ内部

- ・一般トイレのみで車椅子で利用できません(多機能トイレなし)。
- ・ベビーチェア・おむつ替えシートがありません。
- ・男性トイレが和式のみです。



トイレ外部

- ・トイレへの誘導ブロックがありません。
- ・入口に男女の点字の表示がありません。
- ・女性トイレが向かい側ホームから見える配置となっています。



待合室

- ・2番ホーム(生駒方面)のみ設置されています。
- ・重い手動扉となっています。
- ・転回スペースに余裕がありません。
- ・待合室の張り出しによりホームが狭くなっています。



きっぷ売り場

- ・カウンターの高さ80cmとなっています。
- ・カウンター下の蹴込みが浅く余裕がありません。
- ・点字の表示があります。



[4] ホーム及び駅西口の入口

ホーム幅

- ・ホームの端が極端に狭くなっています。

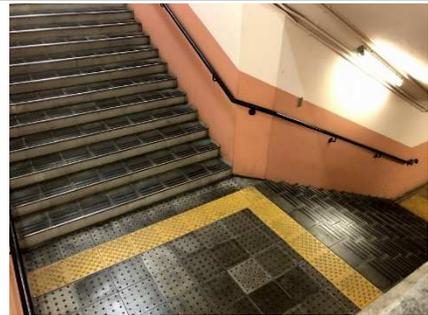


ホーム縁端部

- ・内方線なし点字ブロックが設置されています。
- ・警告色が無く端部を認識しにくいことがあります。

階段

- ・段差の位置を認識しづらい単調な色調です。



西口階段上部

- ・段差の位置を認識しづらい単調な色調です。



6.2.2. バス停留所

課題 ・バス停留所の視認性を向上し、わかりやすくする必要があります。

- ・コミュニティバス乗り場が駅から遠く、バス停留所サインが歩道上から見えにくいいため、乗り場を容易に見つけれません。
- ・駅前にバス停留所への案内がありません。



6.2.3. 建築物

[1] 南コミュニティセンターせせらぎ

課題 敷地内の点字ブロックについて、実際の出入り口に合わせて位置を変更する必要があります。

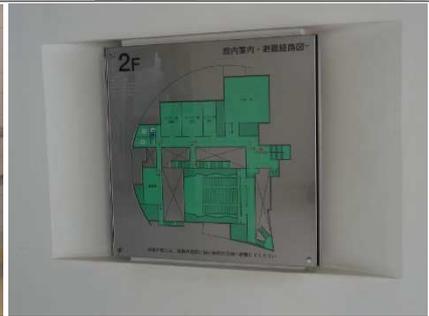
- ・施設出入り口には点字ブロックによる誘導があります。
- ・通路は十分な幅員があります。



- ・階段の手すりに点字表記があり、上下端に点字ブロックがあります。
- ・エレベーターには車いす用操作盤、手すり、鏡、音声案内があります。



- ・トイレは、各階に車いす用トイレがあります。
- ・案内図は、各階にあり、点字表示があります。



- ・駐車場は障がい者用駐車スペースがあります。
- ・点字ブロックと敷地出入り口の位置がずれています。



〔2〕生駒南中学校

課題 ・現状調査の結果、バリアフリーに対応していない箇所も見られましたが、整備については、市の学校改修計画との整合性を図り、継続的に検討することとします。
・避難所として使われる体育館へのバリアフリー経路を確保する必要があります。

- ・正門の出入り口に道路の縦断勾配に伴う不均等な傾斜があります。
- ・通用門の門扉がスロープの途中にあります。
- ・駐車枠が不明瞭です。



- ・体育館入り口、渡り廊下に段差があります。



- ・昇降口に段差があります。



- ・車いす用トイレはありません。
- ・トイレ入口に段差があります。



- ・一部手すりのない階段があります。
- ・点字ブロックはありません。



〔3〕生駒南小学校

課題 ・現状調査の結果、1階に設置されている多目的トイレへの経路及び緊急避難所に指定されている体育館への経路のバリアフリー化が概ね完了しているため、解消すべきバリアフリー上の課題はありませんでした。

- ・道路との接続部に段差はありません。
- ・昇降口にスロープがあります。



- ・体育館入り口にスロープがあります。
- ・通路は十分な幅員があり、スロープ等で段差が解消されています。



6.2.4. 道路

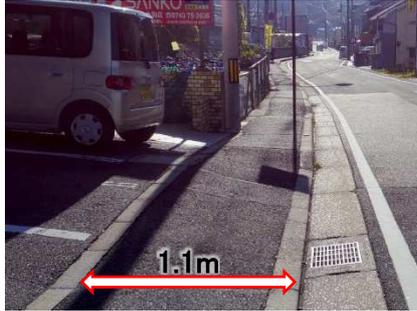
〔1〕生活関連経路

1) 国道168号(現道)

課題 ・歩道の幅員や歩行空間が狭く、段差等の危険箇所も多いことから、安全な歩行に必要な幅員の確保と平坦性の確保が課題です。
・小瀬橋との高低差に起因する急勾配区間があることから、河川改修に伴う小瀬橋架替に合わせて急勾配を解消することが課題です。

区間 大登大橋東詰～南生駒駅西口前

- ・歩道幅員が不足しています。
- ・沿道アクセスのため、歩道が傾斜(波打ち)しています。
- ・路肩に側溝、暗渠があり、目の粗いグレーチング蓋やコンクリート蓋のひび割れ、段差があります。



区間 南生駒駅西口前

- ・マウントアップ部が傾斜しています。
- ・歩道・横断歩道の路面にひび割れがあります。
- ・路肩に側溝があり、コンクリート蓋のひび割れ、段差があります。
- ・カラー舗装とマウントアップが混在しています。
- ・送迎等のための路上停車が見られます。



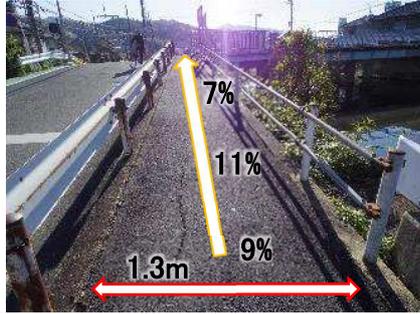
区間 南生駒駅西口前～小瀬橋

- ・歩行空間が不足しています。
- ・路肩が劣化しています。
- ・民地側に危険な段差があります。



区間 小瀬橋東詰

- ・小瀬橋へ向かうきつい勾配があります。
- ・路面にひび割れ・段差があります。

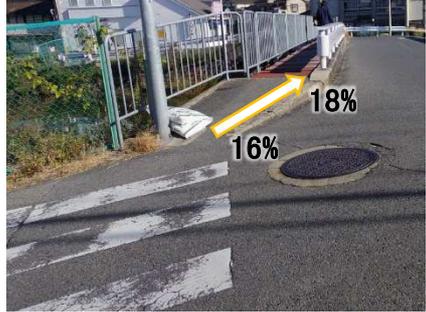


- ・小瀬橋人道橋の幅員が不足しています。
- ・ガードレールがあり、萩の台第5踏切側から小瀬橋人道橋に直接アクセスできません。
- ・雨天時に滑りやすいことがあります。



区間 小瀬橋西詰

- ・小瀬橋へ向かうきつい勾配があります。
- ・歩道幅員が不足しています。(すりつけ部)



区間 小瀬橋西詰～小瀬町交差点

- ・歩行空間が不足しています。
- ・路肩に側溝があり、目の粗いグレーチング蓋やコンクリート蓋が設置されています。



- ・カラー舗装の路面にひび割れ・段差があります。



2) 国道168号(バイパス)

課題 ・バイパス整備済み区間において、歩道の有効幅員の確保及び点字ブロックによる誘導を行う必要があります。
・バイパス未整備区間においては、今後バイパス整備事業を通じて移動等円滑化基準に適合した歩行空間を確保する必要があります。

区間 有里町交差点～大登大橋西詰交差点

- ・点字ブロックによる誘導はありません。
- ・歩道の有効幅員が不足している箇所がありますが、1.5m以上確保されています。



区間 大登大橋西詰交差点～小瀬町西交差点

- ・歩道幅員が不足しています。
- ・横断歩道へのすりつけのため、歩道が傾斜しています。
- ・沿道アクセスのため、歩道が傾斜(波打ち)しています。



- ・歩道に落ち葉、雑草があります。
- ・歩道に通行の支障となる柵があります。



区間 小瀬町西交差点～小瀬町南交差点

- ・歩道幅員が不足しています。
- ・沿道アクセスのため、歩道が傾斜(波打ち)しています。



交差点の状況

- ・いずれの交差点も音響式信号機なし



有里町交差点



大登大橋西詰交差点



小瀬町西交差点



新神田橋交差点

3) 国道308号 (生駒南小学校前～萩の台第5踏切)

課題 ・区間全体にわたって道路幅員が狭く、歩行空間が不足していることから、安全な歩行空間の確保が課題です。

- ・歩行空間が不足しています。
- ・両側に側溝があり、目の粗いグレーチングが設置されています。
- ・路面のひび割れ、段差があります。
- ・通学路に指定されています。
- ・西向き的一方通行です。



- ・路肩に側溝・段差があります。
- ・西向き的一方通行です。



4) 市道有里線 (国道168号(現道)との交差点～有里町交差点)

課題 ・安全な歩行に必要な歩行空間の確保と河川境界の安全確保が課題です。

- ・河川側に転落防止柵がありません。
- ・幅員も狭く、歩行者空間が不明です。



5) 市道大登藤尾線 (大登大橋西詰交差点～生駒南中学校前)

課題 ・中学校の出入り口にある勾配の解消が課題です。
・安全な歩行に必要な歩行空間の確保が課題です。

- ・歩道幅員が不足しています。
- ・路肩に沿道アクセスのための段差があります。



6) 市道小瀬北小平尾線 支線1号 (南こども園前～新神田橋交差点)

課題 ・安全な歩行に必要な歩行空間の確保が課題です。

- ・白線が不明瞭です。
(歩行者の多くは神田川対岸を通行しています。)



〔2〕準生活関連経路

1) 市道小瀬北垣内線（萩の台第5踏切）

課題 ・踏切道の幅員が狭く、段差等の危険箇所も多いことから、安全な歩行に必要な歩行空間の確保と平坦性の確保が課題です。

- ・歩行者の通行空間、滞留空間がほとんどありません。
- ・路肩に側溝があり、目の粗いグレーチングが設置されています。
- ・踏切内に段差があります。



2) 市道小瀬北垣内線支線6号（小瀬北垣内線との交差点～南生駒駅東口前）

課題 ・安全な歩行に必要な歩行空間の確保が課題です。

- ・白線がありません。
- ・路肩に側溝があり、目の粗いグレーチングが設置されています。



3) 市道小瀬観泉寺線支線3号（南生駒駅東口前～みなみ野台1号線との交差点）

課題 ・安全な歩行に必要な歩行空間の確保が課題です。

- ・道路に並行して水路があり幅員が狭くなっています。
- ・白線が不明瞭です。
- ・目の粗いグレーチングが設置されています。



4) 市道みなみ野台1号線 (小瀬観泉寺線支線3号との交差点～小瀬観泉寺線との交差点)

課題 ・安全な歩行に必要な歩行空間の確保が課題です。

- ・白線が不明瞭です。
- ・目の粗いグレーチングが設置されています。



5) 市道小瀬観泉寺線 (みなみ野台1号線との交差点～国道168号(現道)との交差点)

課題 ・安全な歩行に必要な歩行空間の確保が課題です。

- ・白線が不明瞭です。
- ・目の粗いグレーチングが設置されています。
- ・踏切道の路面は段差のない舗装です。
- ・ガードレール端部の歩道部幅員が狭くなっています。



7. 実施すべき事業について

「3.2.5特定事業」で示した基本的な整備方針と、「6.南生駒駅周辺地区の重点整備地区の現況」を踏まえ、南生駒駅周辺地区において実施すべき事業について以下に整理します。

なお、奈良県により、竜田川河川改修事業及び国道168号小平尾バイパス整備事業が実施されており、南生駒駅周辺については今後整備が進められることとなっております。



小平尾バイパス整備事業の概要

■ 小平尾バイパスは、生駒市小平尾町から小瀬町に至る延長約1.5kmの道路(現道拡幅0.7km、バイパス 0.8km)。

◆事業区間計画図



出典：一般国道168号小平尾バイパス事業再評価(平成28年度第1回公共事業評価監視委員会資料より)

これらの事業により、南生駒駅周辺地区においては、道路の配置や構造そのものが今後変換することが想定されます。また、バイパス整備に伴う交通流の変化も想定されます。

そのため、今回の整備地区に関しては、はじめに、駅舎のバリアフリー化及び駅東西間の移動経路の整備を行い、その後、上記の県事業と連携し、鉄道駅西出口付近、周辺道路における歩行者空間の確保について、具体的な実施手法を今後検討していくことになります。

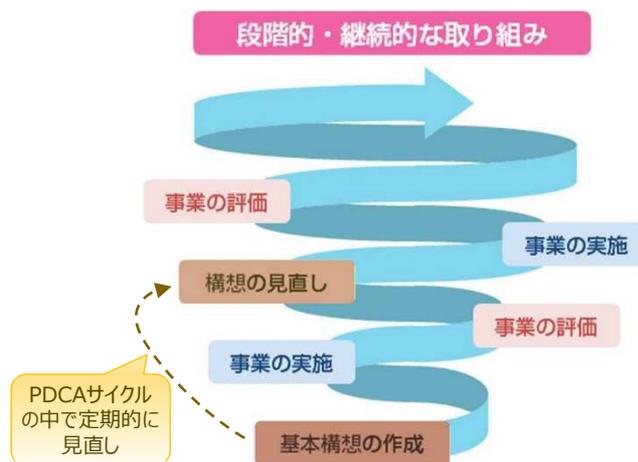
〔1〕目標時期

実施すべき特定事業については、基本構想の策定後速やかに特定事業計画を策定します。整備の目標時期は、特定事業計画策定の翌年度を1年目とし、工事の難易度や利害関係者等との合意形成、財政状況等を考慮し、以下のように目標時期を設定します。

表 7.1 目標時期

短期	概ね3年以内	令和6(2024)年度までの整備をめざす。
中期	概ね6年以内	令和9(2027)年度までの整備をめざす。
長期	概ね10年以内	令和13(2031)年度までの整備をめざす。

基本構想に位置づけた事業については、上記の目標時期に関わらず、可能な限り早期の実現を図ることとします。また、基本構想には長期にわたる事業も含まれることから、各種事業の進捗及び事後評価を踏まえた見直しを定期的に行う事により、新たな課題への対応も含めた段階的かつ継続的な向上(スパイラルアップ)を図ることとします。



〔2〕事業内容の区分

実施すべき事業のうち、「特定事業」と「その他の事業・ソフト対策」の区分は以下のとおりとします。

特定事業	重点整備地区における問題箇所や現況を踏まえ、「3.2.5 特定事業」の整備方針に基づき、実施すべき特定事業を記載しています。
その他の事業・ソフト対策	特定事業に該当しない事業やソフト対策のうち、当該施設等において、高齢者や障がい者等の移動等の円滑化のために必要な措置を記載しています。また、特定事業の要件に該当するものの、実施に向けて検討を要するものについては、当面「その他の事業」として位置づけて検討を進め、方向性が定まった段階で特定事業として再設定します。

〔3〕公共交通

「3.2.5.〔2〕公共交通特定事業の基本的な整備方針」に基づき、南生駒駅周辺地区における公共交通に関して実施すべき事業内容を以下に示します。

1) 近鉄南生駒駅

対象施設	事業内容		事業者	目標時期		
	■:特定事業	□その他の事業・ソフト対策		短期	中期	長期
駅改札 車いす用出入口 (スロープ)	駅舎の地平化	■ 駅東西共の地上部に改札口の設置 (地下改札口の廃止)	近鉄※	○		
		■ スロープ勾配の改修	近鉄※	○		
		■ スロープ部に設置されているインターホンの移設	近鉄※	○		
		■ 舗装面の段差の解消	近鉄※	○		
		■ 点字ブロックの改修	近鉄※	○		
		■ スロープ部に屋根の新設	近鉄※	○		
トイレ	バリアフリー対応	■ トイレへの誘導ブロックの設置	近鉄※	○		
		■ 男女の入口を区別できる触知案内図の設置	近鉄※	○		
		■ 多機能トイレの設置	近鉄※	○		
待合室		■ バリアフリーに則した改修	近鉄※	○		
音声案内	安全性の向上	■ 誘導チャイム(音声案内)の設置	近鉄※	○		
ホーム及び 駅西口の入口	安全性の確保	□ ホーム縁端部及び段差部における視認性向上の為の警告色設置	近鉄	○		

※:鉄道事業者が国、県ならびに市からの補助金を受け実施する。

2) コミュニティバス

対象施設	事業内容		事業者	目標時期		
	■:特定事業	□その他の事業・ソフト対策		短期	中期	長期
案内・誘導	□南生駒駅におけるバス乗り場への案内サイン等の整備		生駒市	○		

[4] 道路

「3.2.5.[3]道路特定事業の基本的な整備方針」に基づき、南生駒駅周辺地区における公共交通に関して実施すべき事業内容を以下に示します。

1) 鉄道駅周辺(近鉄南生駒駅)

対象箇所	事業内容		事業者	目標時期		
	■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策			短期	中期	長期
駅東西間の移動	移動経路の円滑化	■バリアフリーに則した駅東西の移動経路の整備 (跨線横断歩道橋の整備)	生駒市 近鉄		○	
西口駅前	車両乗降場等の整備及び歩道の改善	■駅へのアクセス車両を対象とした乗降帯の整備	生駒市 奈良県 近鉄			○

2) 国道168号(現道)

国道168号(現道)において歩行者空間を確保することは課題となっており、現段階では下表に基づいて対応します。ただし、歩行空間の確保については、整備手法も含め、奈良県、生駒市、公安委員会等の関係機関と協議が整い次第特定事業に再設定します。

区間	事業内容		事業者	目標時期		
	■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策			短期	中期	長期
大登大橋東詰 ～小瀬橋東詰	平坦性の確保	□舗装の損傷箇所の修繕	奈良県	○		
		□コンクリート側溝蓋の損傷箇所の更新	奈良県	○		
	歩行空間の確保	□バリアフリーに則した歩行空間の確保		※1		
小瀬橋周辺	歩道の平坦性の確保	□舗装の損傷箇所の修繕	奈良県	○		
		□小瀬橋歩道橋の滑り止めの設置	奈良県	○		
	歩行空間の安全	□小瀬橋東詰北側における転落防止柵の改修	奈良県	○		
		歩行空間の改善	□バリアフリーに則した歩行空間の確保	奈良県	※2	
小瀬橋西詰～ 小瀬北小平尾 支線1号との交 差点	平坦性の確保	□舗装の損傷箇所の修繕	奈良県	○		
	歩行空間の改善	□白線の明示・カラー舗装による歩行空間の改善	奈良県	※2		

※1:道路幅員の確保が必要となることから、用地の確保等の課題があるため整備には期間を要することとなる。河川改修事業やバイパス整備事業の進捗及び地元との合意形成等が前提となることから、奈良県、生駒市、公安委員会等の関係機関と協議を行い、実施に向けた検討を行う。

※2:事業実施時期は河川改修事業と併せたタイミングとなる。

3) 国道168号(バイパス)

区間	事業内容 ■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策		事業者	目標時期		
				短期	中期	長期
整備済区間 (有里町交差点 ～大登大橋西 詰交差点)	歩行空間の 改善	■点字ブロック設置 (東西両側の歩道において)	奈良県	○		
未整備区間 (大登大橋西詰 交差点～小瀬 町南交差点)	歩行空間の 改善	□歩道部の支障物を撤去 (バリカーの撤去)	奈良県	○		
	歩行空間 の安全	□大登大橋西詰交差点におけるガード パイプの設置	奈良県	○		
■バイパス整備によるバリアフリー化		奈良県			※	

※:バイパス整備事業において、バリアフリーに即した歩道整備を実施する。

4) 国道308号

区間	事業内容 ■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策		事業者	目標時期		
				短期	中期	長期
生駒南小学校 前～萩の台第5 踏切	歩行空間の 改善	□舗装の損傷箇所の修繕	奈良県	○		
		□踏切近くの粗い目グレーチング側溝 蓋の更新	近鉄	○		

5) 市道有里線

区間	事業内容 ■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策		事業者	目標時期		
				短期	中期	長期
田口クリニック 前～有里町交 差点	歩行空間の 確保	■安全な歩行者空間の確保	生駒市	○		

6) 市道大登藤尾線

区間	事業内容 ■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策		事業者	目標時期		
				短期	中期	長期
大登大橋	歩行空間の 改善	■点字ブロックの設置	生駒市	○		
生駒南中学校 前	歩行空間の 改善	■道路標識の移設による歩道幅員の確 保	公安委員会	○		
		■学校乗り入れの鉄板の一部撤去	生駒市	○		

7) 市道小瀬北小平尾線 支線1号

区間	事業内容		事業者	目標時期		
	■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策			短期	中期	長期
新神田橋交差点 ～南こども園前	歩行空間の 確保	■白線の明示・カラー舗装等による歩行 空間の確保	生駒市	※		

※:国道168号バイパス部からの一体的な歩道整備を実施するため、バイパス整備事業における新神田橋交差点の整備と併せて実施する。

8) その他(準生活関連経路に関するもの)

区間	事業内容		事業者	目標時期		
	■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策			短期	中期	長期
小瀬北垣内線支線6号 みなみ野台1号線 小瀬観泉寺線	歩行空間の 確保	□白線の明示・カラー舗装等 による歩行空間の確保	生駒市	○		
小瀬観泉寺線支線3号	歩行空間の 確保	□安全な歩行者空間の確保	生駒市	○		
有里線	歩行空間の 改善	□安全な歩行者空間の確保	生駒市	○		

(詳細位置)

- ・小瀬北垣内線支線6号:小瀬北垣内線との交差点～南生駒駅東口前
- ・小瀬観泉寺線支線3号:南生駒駅東口前北～みなみ野台1号線との交差点
- ・みなみ野台1号線:小瀬観泉寺線支線3号との交差点～小瀬観泉寺線との交差点
- ・小瀬観泉寺線:みなみ野台1号線との交差点～現国道168号との交差点
- ・有里線:現国道168号との交差点(文殊橋)～田口クリニック前

[5] 建築物

「3.2.5.[6]建築物特定事業の基本的な整備方針」に基づき、南生駒駅周辺地区における公共交通に関して実施すべき事業内容を以下に示します。

1) 南コミュニティセンターせせらぎ

対象施設	事業内容		事業者	目標時期		
	■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策			短期	中期	長期
敷地内通路	安全性の確保	■点字ブロックの改修	生駒市	○		

2) 生駒南中学校

対象施設	事業内容		事業者	目標時期		
	■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策			短期	中期	長期
体育館	移動経路の円滑化	■スロープ設置等に伴う入り口の 段差の解消	生駒市	○		

〔6〕交通安全

「3.2.5.〔7〕交通安全特定事業の基本的な整備方針」に基づき、南生駒駅周辺地区における公共交通に関して実施すべき事業内容を以下に示します。

対象箇所	事業内容 ■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策		事業者	目標時期		
				短期	中期	長期
R168 バイパス(整備済区間) 有里町交差点～大登大橋西詰交差点	既存信号機の改良	■視覚障害者用付加装置の設置 (音響式信号機)	公安委員会		○	
		■青信号延長機能の設置 (押しボタン式)	公安委員会		○	
R168 バイパス(未整備区間) 大登大橋西詰交差点～小瀬町南交差点	信号機の改良	■視覚障害者用付加装置の設置 (音響式信号機)	公安委員会	※		
		■青信号延長機能の設置 (押しボタン式)	公安委員会	※		

※:実施予定となっているバイパス整備事業に併せた実施を目標とする。

〔7〕教育啓発

「3.2.5.〔8〕教育啓発特定事業の基本的な整備方針」に基づき、教育啓発に関して実施すべき事業内容を以下に示します。

実施範囲	事業内容 ■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策		事業者	目標時期		
				短期	中期	長期
生駒市全域	学校と連携して行う教育活動	■小中学校におけるバリアフリー教育の実施	生駒市	○※		
		■講座等の啓発活動の実施	生駒市	○※		
	従業員等を対象とした啓発活動	□従業員に対する接遇教育の実施	交通事業者及び施設管理者	○※		
		□市職員に対する障がい者理解に向けた啓発活動の実施	生駒市	○※		

※:速やかに着手し、継続的に実施する。

〔8〕その他

高齢者や障がい者等のみならず、来訪者にとっても移動しやすい環境づくりを行うために実施すべき事業内容を以下に示します。

対象箇所	事業内容 ■:特定事業 □その他の事業・ソフト対策		事業者	目標時期		
				短期	中期	長期
近鉄南生駒駅周辺	□近鉄南生駒駅から南コミュニティセンターせせらぎへ向かう歩行者用案内サイン等の整備		生駒市	○		

資料編

資料編

〔1〕参考:生駒市における心のバリアフリーの取組状況

本市では、高齢者や障がい者等が自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について市民や職員が理解を深め、支える人を育成するため、さまざまな講座等を開催しています。そのうちいくつかを以下にご紹介します。

① あいサポーター養成講座

「あいサポーター」とは、障がいの特性や、障がいのある方が必要とする配慮などについて理解し、日常生活の中でちょっとした手助けをする人のことで、あいサポーター養成講座を受講することで誰でも「あいサポーター」になることができます。

養成講座では、講義を受けたり、当事者の方から直接お話を聞いたりするなどして理解を深めることができ、受講者は、障がいのある方への関わり方や自分に出来るサポートを考えるなど、意識の変化が見られます。

本市では、毎年100名程度のあいサポーターを養成することを目標としています。

あいサポートバッジ



あいサポーター養成講座職員研修の様子

② 認知症サポーター養成講座

認知症サポーターとは、認知症について正しく理解し、偏見を持たず、認知症の人や家族に対して温かい目で見守る応援者です。

本市では、認知症についての正しい知識を促進するため講師が出向いて、一般の方、市職員、小・中学校生向けに「認知症サポーター養成講座」を開催しています。講座は、90分程度で、認知症についての説明や、認知症の方への声のかけ方・関わり方などをお伝えします。さらに認知症の方と地域に関わることの多い小売企業・金融機関等の企業向けにも展開し、講座を受講した企業等には、「認知症の人にやさしいお店」のステッカーを配布し、ホームページで公開しています。

本市では、毎年750名程度のサポーターを養成することを目標としています。

認知症の人にやさしいお店ステッカー



認知症サポーター養成講座職員研修の様子

③ 学校における障がいに対する理解を深める教育

社会福祉協議会から講師が学校に出向き、車いすに乗ったり押したりする体験や、手話、点字等を学ぶ座学を行っています。自ら体験することで、当事者の目線でのどのようなサポートや関わり方が求められているのか、子ども自身が考えるきっかけになっています。



小学校の出前講座の様子

〔2〕生駒市バリアフリー基本構想推進協議会開催要綱

生駒市バリアフリー基本構想推進協議会開催要綱

(趣旨)

第1条 この要綱は、本市が高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号。以下「法」という。)第25条の規定に基づく生駒市バリアフリー基本構想(以下「基本構想」という。)の策定及び基本構想に基づく事業の円滑な推進のため、法第26条第1項の規定に基づく生駒市バリアフリー基本構想推進協議会(以下「協議会」という。)を開催することに関し必要な事項を定めるものとする。

(意見等を求める事項)

第2条 協議会において意見を求める事項は、次のとおりとする。

- (1)基本構想の策定に関する事項
- (2)基本構想の実施(実施の状況についての調査、分析及び評価を含む。)に係る連絡調整に関する事項

(参加者)

第3条 市長は、次に掲げる者のうちから、協議会への参加を求めるものとする。

- (1)学識経験のある者
 - (2)障がい者団体の代表者
 - (3)高齢者団体の代表者
 - (4)地域住民の代表者
 - (5)市民団体等の代表者
 - (6)施設の設置管理者
 - (7)公共交通事業者
 - (8)公募市民
 - (9)公安委員会
 - (10)その他関係行政機関
 - (11)その他市長が必要と認める者
- 2 前項の場合において、市長は、原則として、同一の者に継続して協議会への参加を求めるものとする。

(運営)

第4条 協議会の参加者は、その互選により協議会を進行する座長を定めるものとする。

- 2 座長に事故があるとき、又は座長が欠けたときは、あらかじめ座長の指名する委員がその職務を代理する。
- 3 市長は、必要があると認めるときは、協議会に関係者の出席を求め、その意見若しくは説明を聴き、又は資料の提出を求めることができる。

(開催期間)

第5条 協議会の開催期間は、基本構想に基づく事業の完了を目途とする。

(庶務)

第6条 協議会の庶務は、建設部事業計画課において処理する。

(施行の細目)

第7条 この要綱に定めるもののほか、協議会に関し必要な事項は、市長が定める。

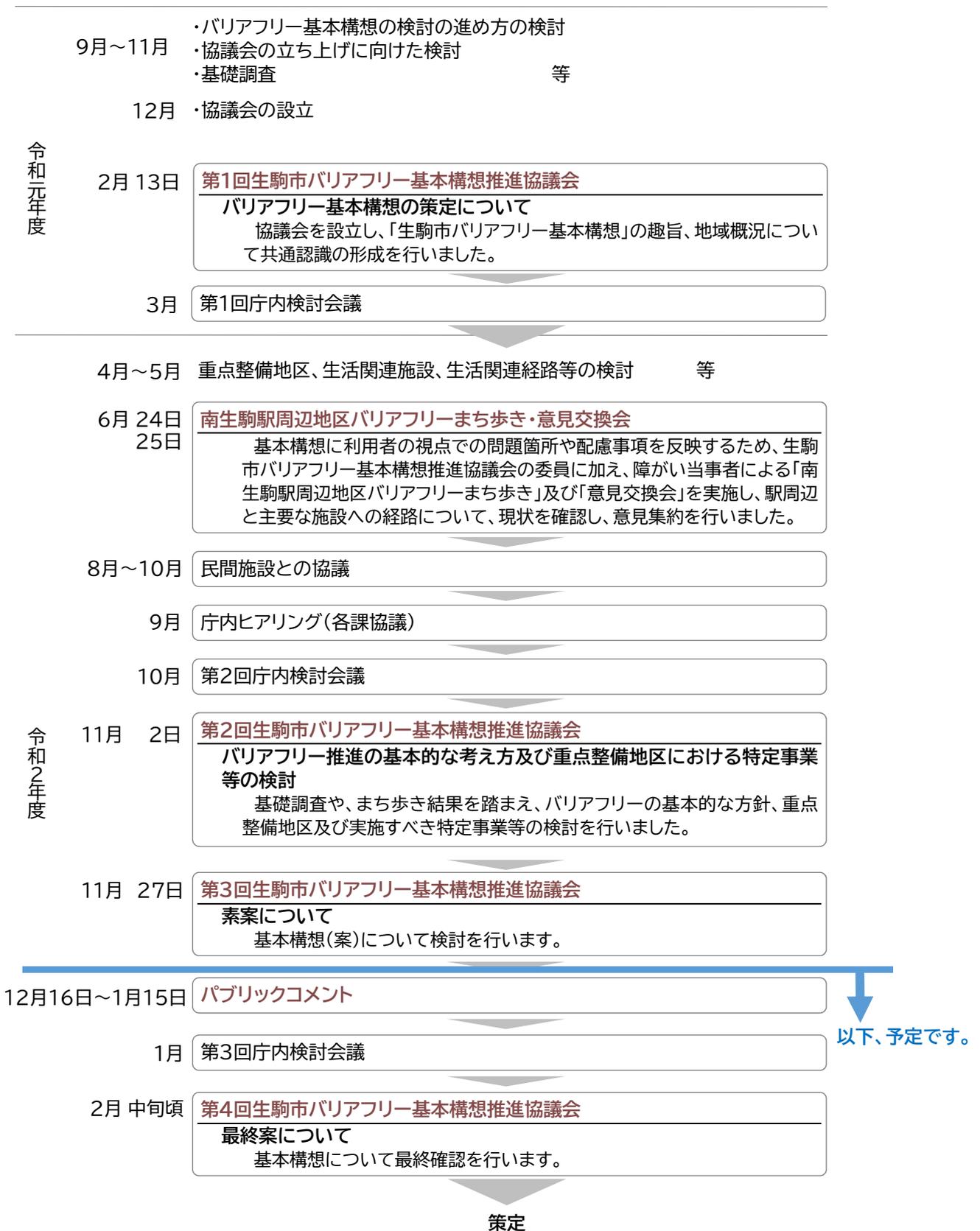
附 則

この要綱は、令和元年12月12日から施行する。

〔3〕生駒市バリアフリー基本構想推進協議会名簿

	所属	役職	氏名
学識経験者	大阪産業大学	教授	波床 正敏
	近畿大学	准教授	柳原 崇男
障がい者団体	生駒市身体障害者福祉会	会長	伊藤 竹男
	生駒市障害児・者を守る連合会	会長	安田 まゆみ
高齢者団体	生駒市老人クラブ連合会	副会長	藤田 照子
地域住民	小瀬町自治会	会長	田中 光弘(令和元年度) 田中 康博(令和2年度)
	南地区自治連合会	会長	松尾 正則
	生駒南小学校PTA	会長	植田 千恵(令和元年度) 佐々木 達也(令和2年度)
市民団体等	南生駒駅のバリアフリー化を求める会 生駒南のバリアフリー化を考える会	事務局長	大橋 進
施設の設置管理者	生駒商工会議所	監事	吉川 景三
公共交通事業者	近畿日本鉄道株式会社	施設部工務課長	増田 政俊
公募市民	公募市民	—	磯部 良代 (令和2年7月まで)
	公募市民	—	畑 弘治
	公募市民	—	前岡 三恵子 (令和2年9月から)
公安委員会	奈良県警察本部交通規制課	課長	村上 一雄(令和元年度) 今村 浩三(令和2年度)
	生駒警察署	署長	金田 実(令和元年度) 猪原 正義(令和2年度)
関係行政機関	奈良県道路環境課 奈良県道路保全課	課長	今中 広文(令和元年度) 六車 憲雄(令和2年度)
	郡山土木事務所	所長	村田 淳(令和元年度) 篠田 隆三(令和2年度)
生駒市	生駒市総務部	部長	杉浦 弘和
	生駒市福祉健康部	部長	影林 洋一(令和元年度) 近藤 桂子(令和2年度)
	生駒市建設部	部長	米田 尚起
	生駒市都市整備部	部長	北田 守一
	生駒市教育振興部 生駒市教育こども部	部長	真銅 宏(令和元年度) 奥田 吉伸(令和2年度)
	生駒市生涯学習部	部長	八重 史子

[4] 基本構想の策定の経過



〔5〕用語解説

あ行

移動等円滑化

高齢者や障がい者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。

移動等円滑化基準

施設等の新設・改良時に適合すべきバリアフリー化の基準を定めたもの。公共交通移動等円滑化基準、道路移動等円滑化基準、路外駐車場移動等円滑化基準、都市公園移動等円滑化基準、建築物移動等円滑化基準がある。

ウェブアクセシビリティ

アクセシビリティはアクセスしやすさや利用しやすさを指す。視覚や聴覚の障がいがあったり、パソコン等の操作に不自由を感じる人たちが問題なくウェブ(インターネット)に掲載された情報にアクセスし利用できることをウェブアクセシビリティという。

オストメイト

病気や事故等により消化管や尿管が損なわれるなど、腹部等に排泄のための開口部にストーマ(人工肛門・人工膀胱)を持つ人のこと。

音響装置付信号機

視覚障害者用交通信号付加装置が付加された交通信号機。歩行者用灯器が青色であることを視覚障がい者に知らせるため、外部のスピーカーより誘導音を鳴動させる。

か行

グレーチング

道路の排水施設(側溝や排水柵)等に設置される金属製の蓋。

建築物特定事業

特別特定建築物の移動等円滑化や、特定建築物における生活関連経路の移動等円滑化のために必要な出入口、廊下、階段、エレベーター、便所、敷地内の通路、駐車場等の整備に関する事業。

公共交通特定事業

特定旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業、およびこれに伴う特定旅客施設の構造の変更に関する事業。また、特定車両を床面の低いものとする等、特定車両に関する移動等

円滑化のために必要な事業。

交通安全特定事業

高齢者、障がい者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示等の設置に関する事業。また、違法駐車取締りの強化、広報・啓発活動等の事業。

交通バリアフリー法

「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12年)。公共交通機関の駅や電車などの乗り物をバリアフリー化することを定めた法律。平成18年のバリアフリー法施行に伴い廃止。

合理的配慮

役所や事業者に対して、障がいのある人から、社会の中にあるバリアを取り除くために何らかの対応を必要としているとの意思が伝えられた場合、負担が重すぎない範囲で対応すること。

心のバリアフリー

高齢者や障がい者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について関心を持ち、理解を深め、相互に支え合うこと。

さ行

重点整備地区

バリアフリー基本構想に定める地区。生活関連施設を含み、それら相互間の移動が通常徒歩で行われる地区、生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区、バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行うことが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区を選定する。

生活関連経路

生活関連施設相互間の経路。

生活関連施設

高齢者や障がい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。

セミフラット

歩道面が車道面より約5cm高く、車道との境界に車道面から約15cm高い縁石が設置されている歩道構造のこと。

ソフト対策

啓発広報活動や、サービス、しくみの改善等、施設の整備以外の主に運用に関する対策、取組。

た行

道路特定事業

移動等円滑化のために必要な歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識等の設置に関する事業。また、歩道の拡幅、路面の構造の改善等、道路の構造の改良に関する事業。

特定建築物

学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームその他の多数の者が利用するで、バリアフリー法施行令第四条で規定されるもの。

特定公園施設

園路、広場、休憩所、駐車場など、移動等円滑化が特に必要な公園施設としてバリアフリー法施行令第三条で規定されるもの。

特定旅客施設

旅客施設のうち、利用者が相当数(一日当たりの平均的な利用者の人数が五千人以上)である又は相当数であると見込まれるもので、バリアフリー法施行令第一条で規定されるもの。

特定路外駐車場

駐車場法に規定する路外駐車場であって、自動車の用に供する部分の面積が500㎡以上であり、かつ、その利用について駐車料金を徴収するもの。

特別特定建築物

特定建築物のうち、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者や障がい者等が利用するもので、移動等円滑化が特に必要なものとしてバリアフリー法施行令第五条で規定されるもの。

都市公園

都市計画法に規定する都市計画施設である公園または緑地、または都市計画区域内において設置する公園または緑地で、地方公共団体が設置するもの。もしくは国が設置する公

園または緑地(国立公園や国定公園等は含まない)。

な行

内方線付き点状ブロック

駅のプラットホームに設置される点状ブロックで、内側部分に線状突起を設けてホームの内外が分かるようにしたもの。

ノーマライゼーション

年齢や障がい等の有無に関わらず、すべての人が平等に普通の日常生活や社会活動を営むことができる、そのような社会が本来有るべき姿であるという考え方。

は行

ハートビル法

「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)」(平成6年)。高齢者や障がい者等が安心して利用できる建築物(ハートビル)の建築促進を定めた法律。平成18年のバリアフリー法施行に伴い廃止。

バリアフリー法

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(平成18年)。一体的・総合的なバリアフリー施策を促進するために、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合・拡充した法律。

ピクトグラム

非常口のマークなどのように、案内や禁止事項などの情報を簡易な図柄で表したもの。

ら行

路外駐車場特定事業

特定路外駐車場において実施する車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設等の整備に関する事業。

路外駐車場

道路の路面外に設置される自動車の駐車場で、不特定多数の人が利用できるもの。月極駐車場や従業員専用駐車場のよう利用者が限定される駐車場は対象外。