

令和元年8月29日
精華町鉄道駅等バリアフリー
基本構想連絡調整協議会

精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想について



■目次

序．バリアフリー基本構想策定にあたって	3
(1) 趣旨	3
(2) 検討の進め方	3
1．現状把握	5
1-1 上位・関連計画の把握	5
1-2 精華町の交通状況の把握	10
1-3 精華町の高齢者、障害者等の現況把握	15
1-4 施設等配置状況等の把握	17
2．問題点・課題の整理	24
2-1 精華町全域における問題点・課題	24
2-2 重点整備地区候補地における問題点・課題	26
3．今後の検討事項（各課別）	27

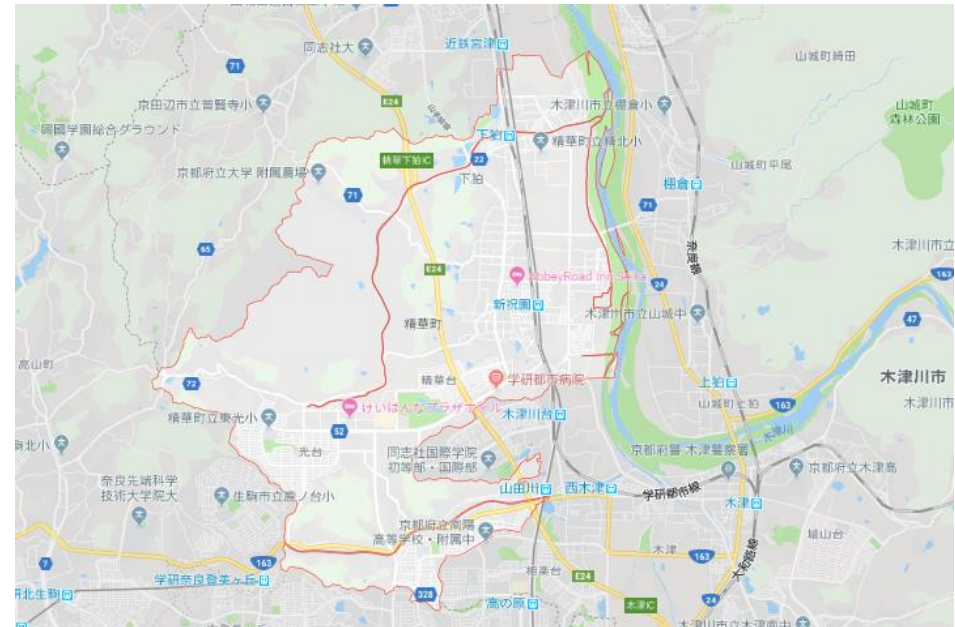
序. バリアフリー基本構想策定にあたって

(1) 趣旨

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（バリアフリー法）を踏まえ、精華町において高齢者、障害者等が安全・安心かつ快適に移動できる環境づくりを目指し、鉄道駅などの生活関連施設を含む地区において新たに重点整備地区を設定するとともに精華町のバリアフリー化の方針を示す「バリアフリー基本構想」を策定する。

(2) 検討の進め方

- 「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想連絡調整協議会」および「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想庁内検討会」を設置し、検討を行う。
- 「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想連絡調整協議会」は、年3～4回開催予定。令和2年度以降も協議会開催予定。



序. バリアフリー基本構想策定にあたって

(2) 検討の進め方

< 検討フロー（案） >

検討項目	7月			8月			9月			10月			11月			12月			1月			2月			3月				
	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬	上旬	中旬	下旬		
1.現状の把握整理																													
2.問題点・課題の整理																													
3.目標・基本方針設定																													
4.重点整備地区、生活 関連施設、生活関連 経路の特定																													
5.タウンウォッチング 調査																													
6.特定事業、その他事 業の設定																													
7.基本構想案の作成																													
8.パブリックコメント																													
9.基本構想の策定																													
◆庁内検討会開催				8/27			①	適宜					②			適宜					③			適宜					④
◆協議会開催				8/29			①						②								③								④

8/27

① 適宜

② 適宜

③ 適宜

④

8/29

①

②

③

④

1. 現状把握

1-1 上位・関連計画の把握

(1) バリアフリーに関する国の動向把握

①バリアフリー法の改正

- 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（バリアフリー法）」は、「ハートビル法」と「交通バリアフリー法」を統合し、平成18(2006)年12月に施行。
- 2020年の東京オリンピック・パラリンピックの開催を契機とした共生社会の実現、一億総活躍社会の実現を背景として、平成30(2018)年11月にバリアフリー法の一部を改正。

②バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン

- 国土交通省では、既存の基本構想及びマスタープランに関するガイドブック及びマニュアルを1つに統合し、内容の見直し及び拡充を図り、「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」を作成。

【ガイドラインの主なポイント】

- マスタープランの作成手順の流れや各段階におけるポイントを追加
- マスタープラン・基本構想の評価・見直しを行う際のポイントや好事例を追加
- 都道府県が効率的・効果的な関与を行う際の参考意見や事例を追加
- 施設間で連携し、一体的にバリアフリー化を行った事例を追加。

1. 現状把握

1-1 上位・関連計画の把握

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（改正後）の概要

※改正法は平成30年5月25日公布、平成30年11月1日施行（一部の規定は平成31年4月1日施行）

1. 基本理念

※赤字は法改正を受けた規定

バリアフリー法に基づく措置は、「共生社会の実現」「社会的障壁の除去」に資することを旨として行われなければならないことを基本理念として明記

2. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ・移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- ・新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進

○貸切バス、遊覧船等について法の適用対象に追加

○各施設設置管理者について情報提供の努力義務



○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として、事業者が取り組むべき内容（「判断の基準」）を国交大臣が新たに作成
- 事業者が、ハード・ソフト計画※の作成・取組状況の報告・公表を行う制度を創設 ※施設整備、旅客支援、情報提供、教育訓練、推進体制 等

4. 心のバリアフリーの推進、当事者による評価 等

ト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

↑「心のバリアフリー」の重要なポイントとして、

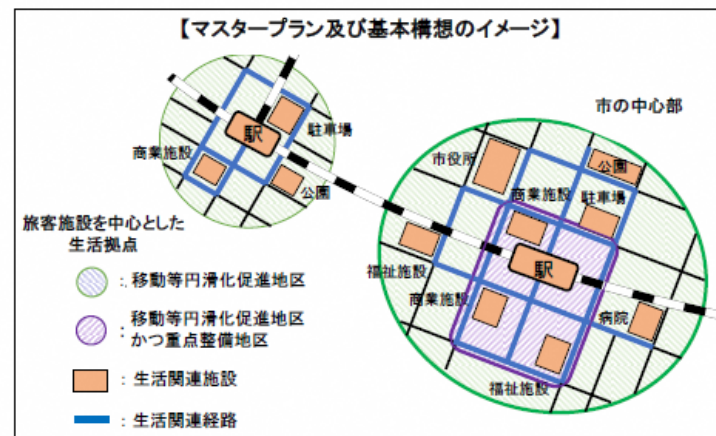
↑国及び国民の責務に高齢者、障害者等に対する支援を明記）

3. 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、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

○市町村が移動等円滑化促進方針（マスタープラン）を定める制度を創設

○基本構想・マスタープランの作成、定期的な評価・見直しを努力義務化



○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・バリアフリー化整備を促進するため、協定（承継効）・容積率特例制度を創設

○国が、高齢者、障害者等の関係者で構成する会議を設置し、定期的に、移動等円滑化の進展の状況を把握し、評価する努力義務

1. 現状把握

1-1 上位・関連計画の把握

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 別紙1

- 市町村がバリアフリー基本構想を新規に作成しようとする場合や、既に作成済みの基本構想を見直す場合に活用できる「バリアフリー基本構想作成に関するガイドブック」を平成20年に作成(平成28年改訂)。
- 平成30年11月一部施行の改正バリアフリー法において創設された移動等円滑化促進方針(マスタープラン)を市町村が作成しようとする場合に活用できる「移動等円滑化促進方針作成に関するマニュアル」を同年10月に作成。
- 今般、両者を1つに統合するとともに、内容の見直し及び拡充を図り、「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」として新たに作成※。

※ガイドラインの作成にあたり、学識経験者、障害当事者等(別紙2)で構成した検討会を3回実施。(委員長:高橋教授(東洋大))

ガイドラインの主なポイント

- 市町村がマスタープランを新規に作成する場合に参考となる作成手順の流れや各段階におけるポイントを追加
改正バリアフリー法に新たに規定された移動等円滑化促進方針制度の概要及び作成による効果等を掲載
- 市町村がマスタープランや基本構想の評価・見直しを行う際のポイントや好事例を追加
アンケート調査結果や基本構想に位置づけた事業の進捗状況を踏まえて、記載内容を見直した事例等を追加
- 都道府県が効率的・効果的な関与を行う際に参考となる市町村の意見や事例を追加
基本構想の作成経費に対する補助の取組や基本構想作成に関するセミナー開催の取組等を掲載
- 施設間で連携し、一体的にバリアフリー化を行った事例を追加
行政と鉄道事業者の連携による駅前・公園・バスターミナルの歩道における勾配の改善等の取組事例を掲載

目次

I. 移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想作成に関する内容

- 第1章 移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想とは
- 第2章 ガイドラインの概要
- 第3章 移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想作成にあたって

II. 移動等円滑化促進方針の作成

- 第4章 移動等円滑化促進方針の作成
- 第5章 移動等円滑化促進方針の評価・見直し

III. バリアフリー基本構想の作成

- 第6章 バリアフリー基本構想の作成
- 第7章 バリアフリー基本構想の評価・見直し
- 第8章 特定事業計画の作成



1. 現状把握

1-1 上位・関連計画の把握

(2) バリアフリーに関する京都府の動向把握

①バリアフリーへの取り組み

- 京都府福祉のまちづくり条例第6章において特別特定建築物等を定め建築物移動等円滑化基準を付加している。

②京都府福祉のまちづくり条例

- 京都府福祉のまちづくり条例（平成7年）は、次の2つの柱で成り立っている。
 - ・ 互いを理解し、共に支え合う「こころのバリアフリー」の推進（ソフト的施策）
 - ・ 多くの方が利用する施設等のバリアフリー化の推進（ハード的施策）

③京都府内のバリアフリー基本構想の策定状況

- 京都府内では、10市町でバリアフリー基本構想が策定済（平成30年3月末時点）。
 - ・ 京都市、福知山市、宇治市、亀岡市、向日市、長岡京市、八幡市、京田辺市、木津川市、大山崎町

1. 現状把握

1-1 上位・関連計画の把握

(3) 精華町の上位・関連計画

＜上位・関連計画におけるバリアフリーの方向性＞

計画名称	道路・公共交通・バリアフリー関連の概要
精華町第5次総合計画 (平成25年3月策定)	【1章4節 柱①道路】 ➤ 主要幹線や生活道路の整備推進、橋りょう長寿命化修繕計画の策定による耐震補強などの実施、利用者の安全確保。住民との協働による施設の維持管理を推進。 【1章4節 柱②】 ➤ 誰もが活発な活動を促せるよう路線バスなどの公共交通の拡充。道路網・鉄道網の整備や充実を国・府や事業者に要望。
精華町都市計画 マスタープラン (平成27年3月策定)	(バリアフリー関連抜粋) ➤ 鉄道各駅をはじめ公共交通施設のバリアフリー化による高齢者や障害者など誰もが利用しやすい環境整備を関係機関と調整。 ➤ 鉄道、バスなどの交通結節点の機能強化を図るためＪＲ祝園駅、近鉄新祝園駅、近鉄山田川駅の駅前広場に加えて近鉄狛田駅での整備を推進。 ➤ ＪＲ下狛駅西側も学研都市の狛田東地区の開発に伴う人口増加や産業立地に対応し、駅前広場の整備を推進。
第3次精華町地域福祉 計画※ (平成31年3月策定)	目標3-施策6-③ バリアフリー化と合理的配慮の推進 ➤ 地域生活や諸活動・交流の場にすべての住民が参加しやすくなるよう、公共公益施設・道路のバリアフリー化と移動円滑化を推進 ➤ 様々な情報伝達・コミュニケーションやその他の社会参加の機会に係る合理的配慮の拡大・浸透

※保健福祉分野の計画は、第3次精華町地域福祉計画を最上位計画として、高齢福祉、障害福祉、児童福祉、地域保健の部門ごとに基本計画と事業計画が策定されている。

1. 現状把握

1-1 上位・関連計画の把握

(4) 合理的配慮について

- 障害者の権利に関する条約における「合理的配慮」
 - ・ 障害者の権利に関する条約「第二条 定義」においては、「合理的配慮」とは「障害者が他の者と平等にすべての人権及び基本的自由を享有し、又は行使することを確保するための必要かつ適当な変更及び調整であって、特定の場合において必要とされるものであり、かつ、均衡を失した又は過度の負担を課さないものをいう。」と定義されている。（文部科学省HPから抜粋）
- 精華町における取り組み
 - ・ 「合理的配慮の実現をめざす精華町職員対応要領」の策定（平成30年3月）
法において、行政機関等や事業者には、その事務又は事業を行うに当たり、障害のある人の権利利益を侵害（差別）することのないよう、次の義務が課せられる。

区分	不当な差別的取り扱いの禁止	合理的配慮の提供
行政機関等	義務	義務
民間事業者		努力義務

1. 現状把握

1-2 精華町の交通状況の把握

(1) 道路の整備状況及び今後の計画

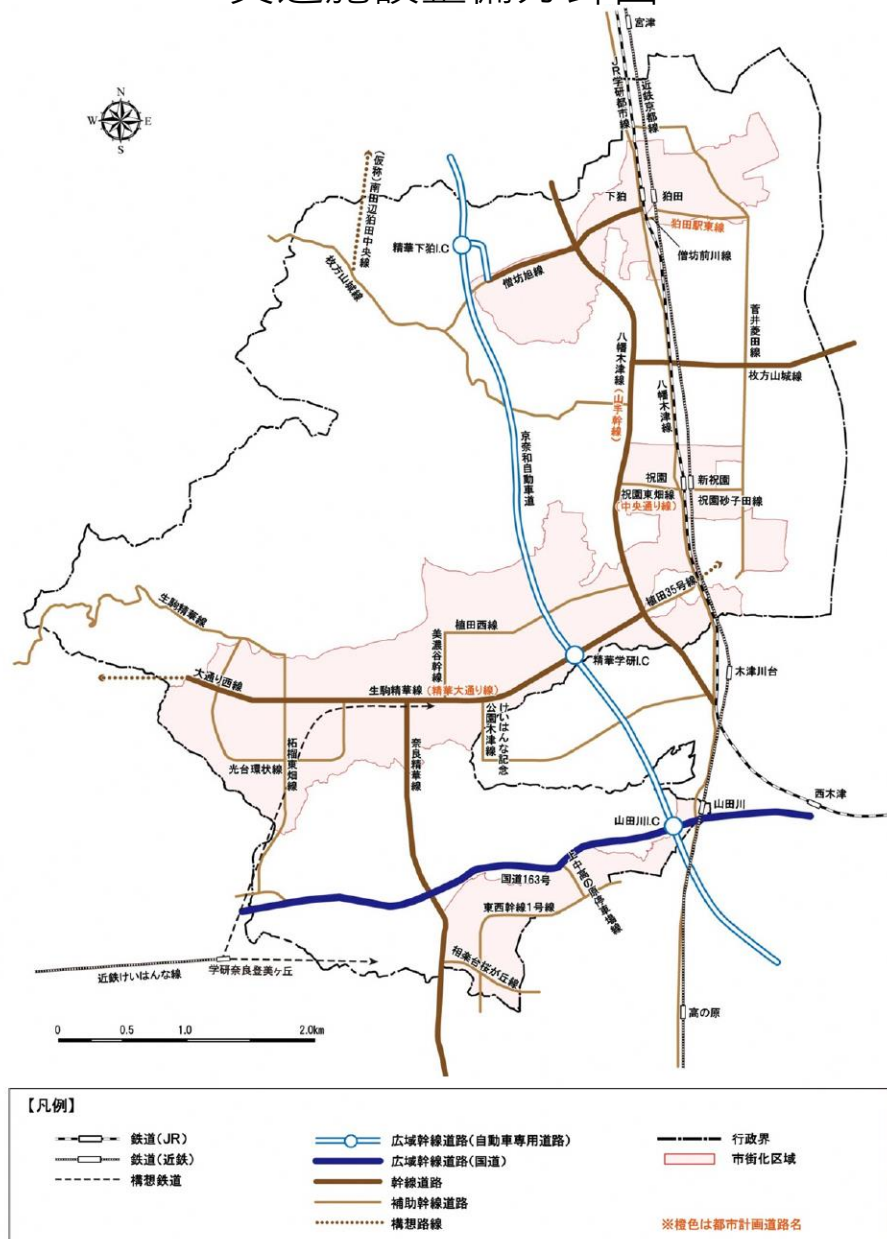
①道路ネットワーク

- 南北方向の京奈和自動車道と東西方向の国道163号の広域幹線道路と、南北方向の八幡木津線（山手幹線）、奈良精華線、東西方向の生駒精華線（精華大通り線）、僧坊旭線、枚方山城線などの幹線道路が主軸。
- 駅前広場は、ＪＲ祝園駅、近鉄新祝園駅、近鉄山田川駅で整備。

②道路の整備状況

- 精華町内の道路は平成29年で284kmあり、舗装率は82.5%。
- 国道は3.8kmで全線改良済み、府道は27.1kmで舗装率100.0%、町道は252.7kmで舗装率80.4%。

＜交通施設整備方針図＞



1. 現状把握

1-2 精華町の交通状況の把握

(2) 公共交通機関の状況等

①公共交通ネットワーク

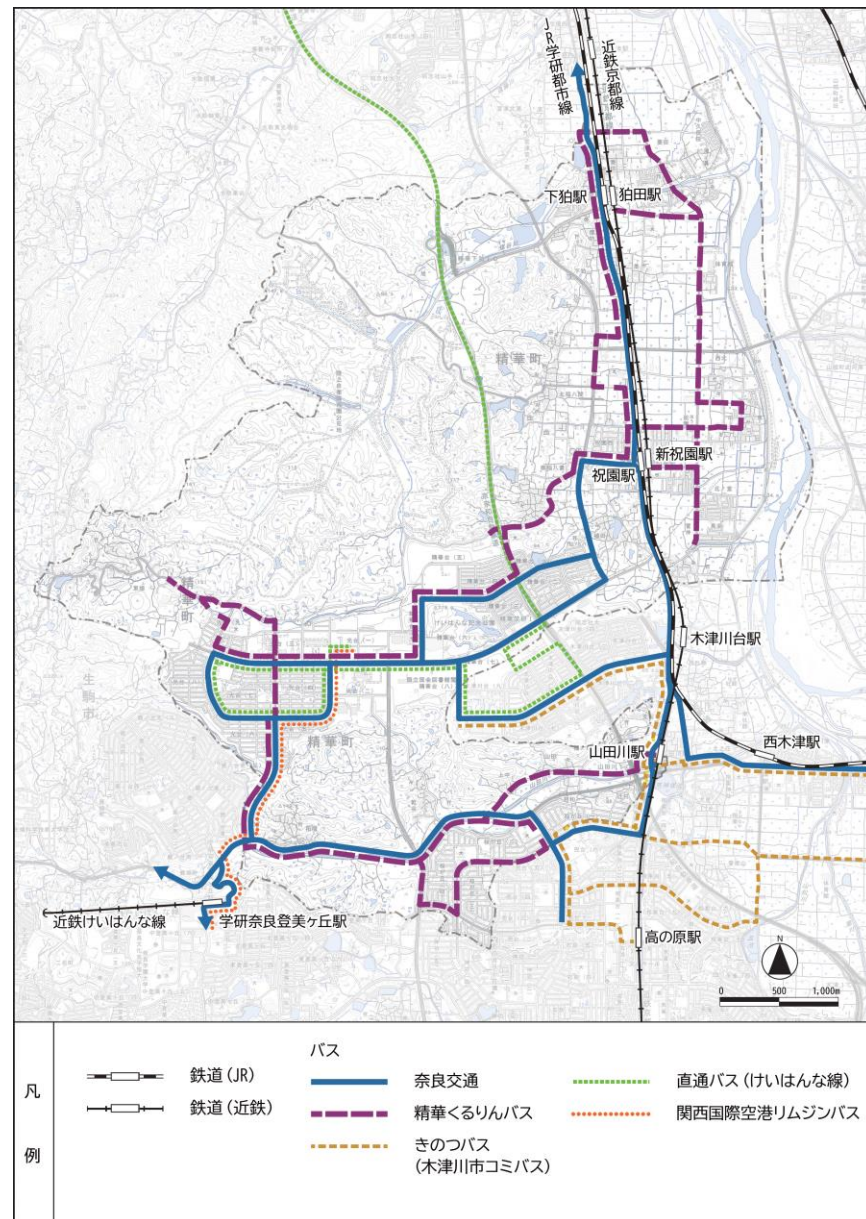
【鉄道】

- J R 学研都市線と近鉄京都線が町域東側を南北に並行して通っており、J R 学研都市線下狛駅、祝園駅、近鉄京都線狛田駅、新祝園駅、山田川駅の5駅が立地。
- 町域外となるが南西側に近鉄けいはんな線の学研奈良登美ヶ丘駅が立地。

【バス】

- 奈良交通の路線バスと、コミュニティバスの精華くるりんバスが通っている。
- 一部、木津川市のコミュニティバス（きのつバス）が通っている。
- 広域連絡の京都駅行の直通バス、関西国際空港リムジンバスが通っている。

<公共交通ネットワーク>



1. 現状把握

1-2 精華町の交通状況の把握

(2) 公共交通機関の状況等

②運行状況

【鉄道】

- J R 学研都市線は平日40本、近鉄京都線は平日155本が運行。なお、山田川駅と狛田駅は急行は停車しない。

【バス】

- 路線バスは、祝園駅発便は精華大通り方面に4系統で平日90便/日、精華台方面に4系統で57便/日、木津川台方面などに3系統で557便/日、同志社国際学院行3便/日が運行。
- 精華くるりんバスは、北ルート6便/日、南ルート6往復/日が運行。

< 精華くるりんバスの運行本数 >

(平日、木津方面行き)

ルート	本数
北ルート	祝園駅西口→祝園駅東口→狛田・下狛田西→祝園駅西口
南ルート	祝園駅西口⇄山田川駅

資料：精華町ホームページ

< JR学研都市線の運行本数 >

(平日、木津方面行き)

	区間快速	快速	普通	本数計
祝園駅発	10	25	5	40
下狛田駅発	10	25	5	40

資料：JR西日本ホームページ

< 近鉄京都線の運行本数 >

(平日、京都方面行き)

	急行	普通	本数計
新祝園駅発	71	84	155
山田川駅発	—	84	84
狛田駅発	—	84	84

資料：近畿日本鉄道ホームページ

資料：近畿日本鉄道ホームページ

< 祝園駅バス停発の運行本数 >

(平日、木津方面行き)

	系統	本数
精華大通り方面	56	57
	36	20
	46	8
	47	5
精華台方面	58,59	52
	38	5
	39	—
木津川台方面ほか	68	5
	73	—
	74	—
同志社国際学院ゆき		3

資料：奈良交通ホームページ

1. 現状把握

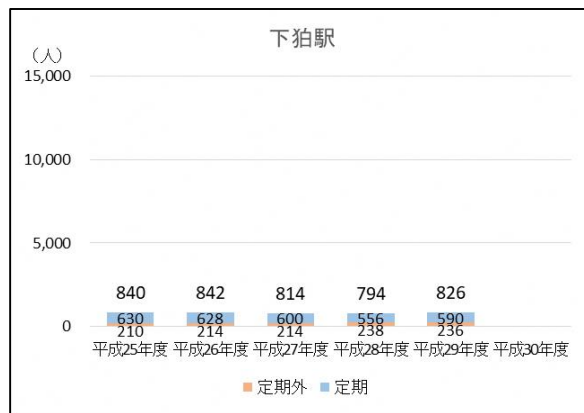
1-2 精華町の交通状況の把握

(2) 公共交通機関の状況等

③利用状況

- 平成30年度の一日平均乗降客数は、近鉄新祝園駅が約14,300人/日、ＪＲ祝園駅が約4,400人、近鉄山田川駅が約4,100人/日、近鉄狛田駅が約2,800人/日、ＪＲ下狛駅が約800人である。

< 鉄道駅の乗降客数（平成30年度） >



1. 現状把握

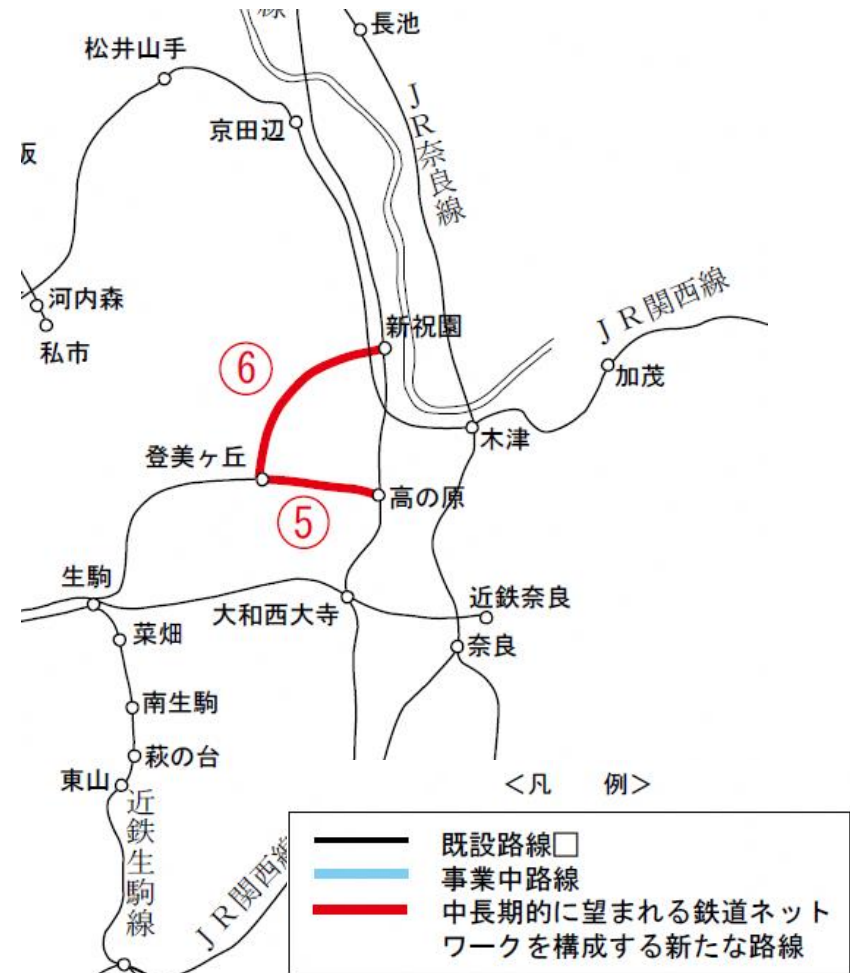
1-2 精華町の交通状況の把握

(2) 公共交通機関の状況等

④公共交通機関の整備計画等

- 平成16年10月 近畿地方交通審議会答申8号で、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として、京阪奈新線延伸（現近鉄けいはんな線）が2ルート（登美ヶ丘～高の原、登美ヶ丘～学研中央～祝園NT～新祝園）が示されている。
- この近鉄けいはんな線の延伸について、精華町議会では令和元年6月24日、近鉄けいはんな線を延伸し、新祝園駅に接続することを求める決議を全会一致で可決している。

<京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線>



資料：近畿運輸局ホームページ

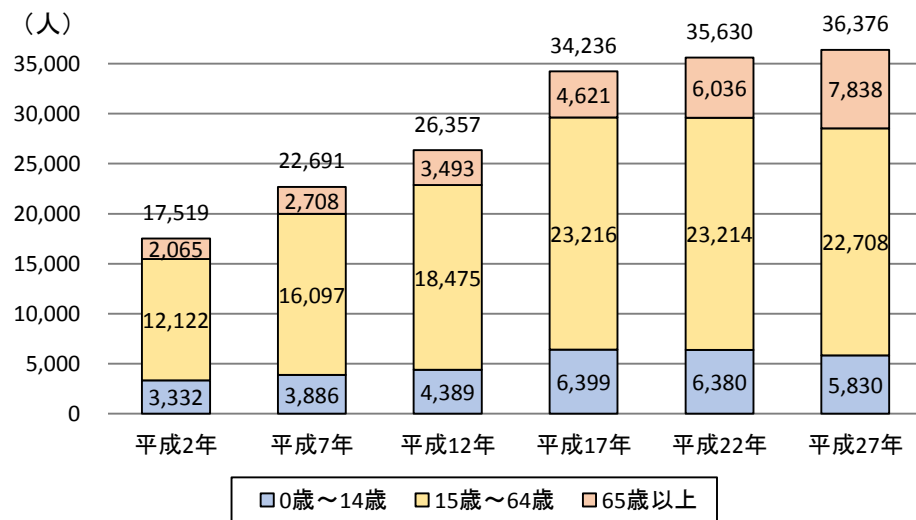
1. 現状把握

1-3 精華町の高齢者、障害者等の現況把握

(1) 人口・世帯数の概況

- 精華町の人口は、学研都市の建設などによって順調に増加してきたが、平成17年以降は漸増傾向で推移しており、平成27年の人口は36,376人（国勢調査）となっている。
- 世帯数も、同様の推移となっており、平成27年の世帯数は12,775世帯で、1世帯当たり人員は2.85人/世帯となっている。

<精華町の人口（年齢3区分）推移>



資料：国勢調査

<精華町の世界帯数推移>



資料：国勢調査

(2) 高齢者、障害者等の現況

① 高齢者の推移

- 人口の増加とともに65歳以上人口も増加している。平成27年度の65歳以上人口は7,838人と総人口36,376人の21%に達している。

1. 現状把握

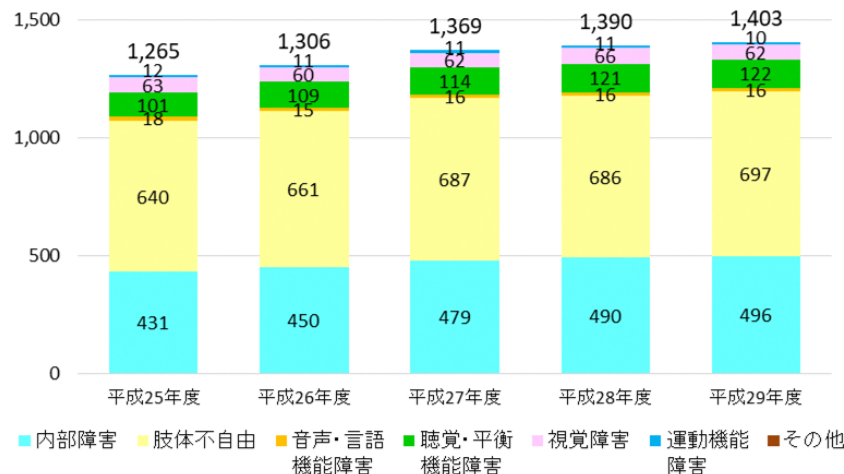
1-3 精華町の高齢者、障害者等の現況把握

(2) 高齢者、障害者等の現況

② 障害者等の推移

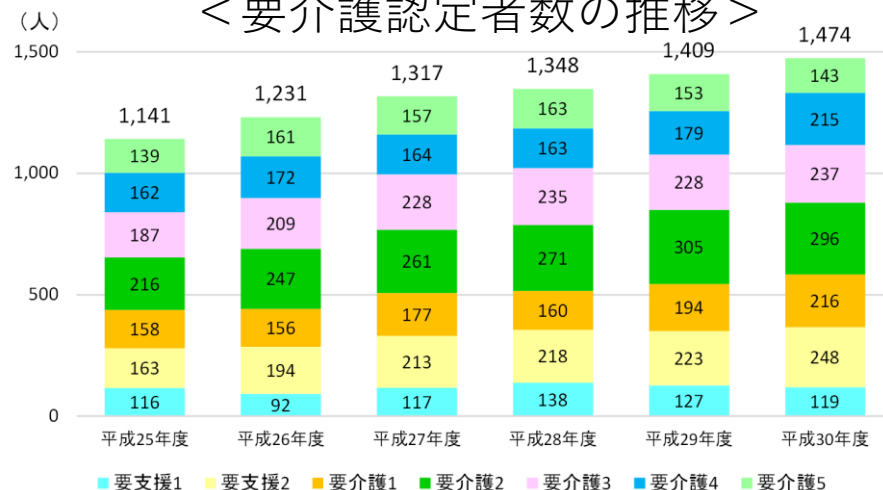
- 精華町の身体障害者手帳の所有者数は増加し、平成29年度は1,403人である。内訳をみると、肢体不自由が697人（50％）、内部障害が496人（35％）、聴覚・平衡機能障害が122人（8％）の順となっている。
- 要介護認定者数も増加し、平成30年度は1,474人である。内訳をみると、要支援1～2が367人（25％）、要介護1～5が1,107人（75％）で、度数別では要介護2が296人、要支援2が248人、要介護3が237人の順となっている。

身体障害者手帳の所有者数の推移



資料：平成30年版精華町町勢要覧資料編～統計でみる「せいか」～

要介護認定者数の推移



資料：平成30年版精華町町勢要覧資料編～統計でみる「せいか」～

1. 現状把握

1-4 施設等配置状況等の把握

(1) 駅舎施設の現状

① JR祝園駅・近鉄新祝園駅

- JR祝園駅と近鉄新祝園駅はともに橋上駅で、自由通路で連絡されており、乗換の利便性が良い駅となっている。
- JR祝園駅の構内は階段のみであり、車いす利用者は別途の専用通路からホームに連絡するようになっている。
- 近鉄新祝園駅は、改札口～ホーム間にエレベーターが設置されており、トイレも車いす対応・オストメイト対応となっている。

< JR祝園駅・近鉄新祝園駅自由通路 >



< JR祝園駅の車いす専用通路 >



1. 現状把握

1-4 施設等配置状況等の把握

(1) 駅舎施設の現状

②近鉄山田川駅

- 近鉄山田川駅は、2面2線のホームの地上駅で、駅西側の2番ホームに駅舎があり、反対側の1番ホームへは構内踏切を利用して渡る構造である。

< 近鉄山田川駅の構内踏切 >



③JR下狛駅・近鉄狛田駅

- JR下狛駅は、1面1線単線ホームの地上駅の無人駅で駅舎はない。ホームへは車いす対応のスロープが設置されているが、トイレは設置されていない。
- 近鉄狛田駅は、2面2線のホームの地上駅で、改札口は2番ホームの南北両サイドにあり、1番ホームへは地下道で連絡している。1番線南端に車いす専用出入口（スロープ）がある。

< JR下狛駅 >
～スロープ～



< 近鉄狛田駅 >
～車いす用スロープ～



1. 現状把握

1-4 施設等配置状況等の把握

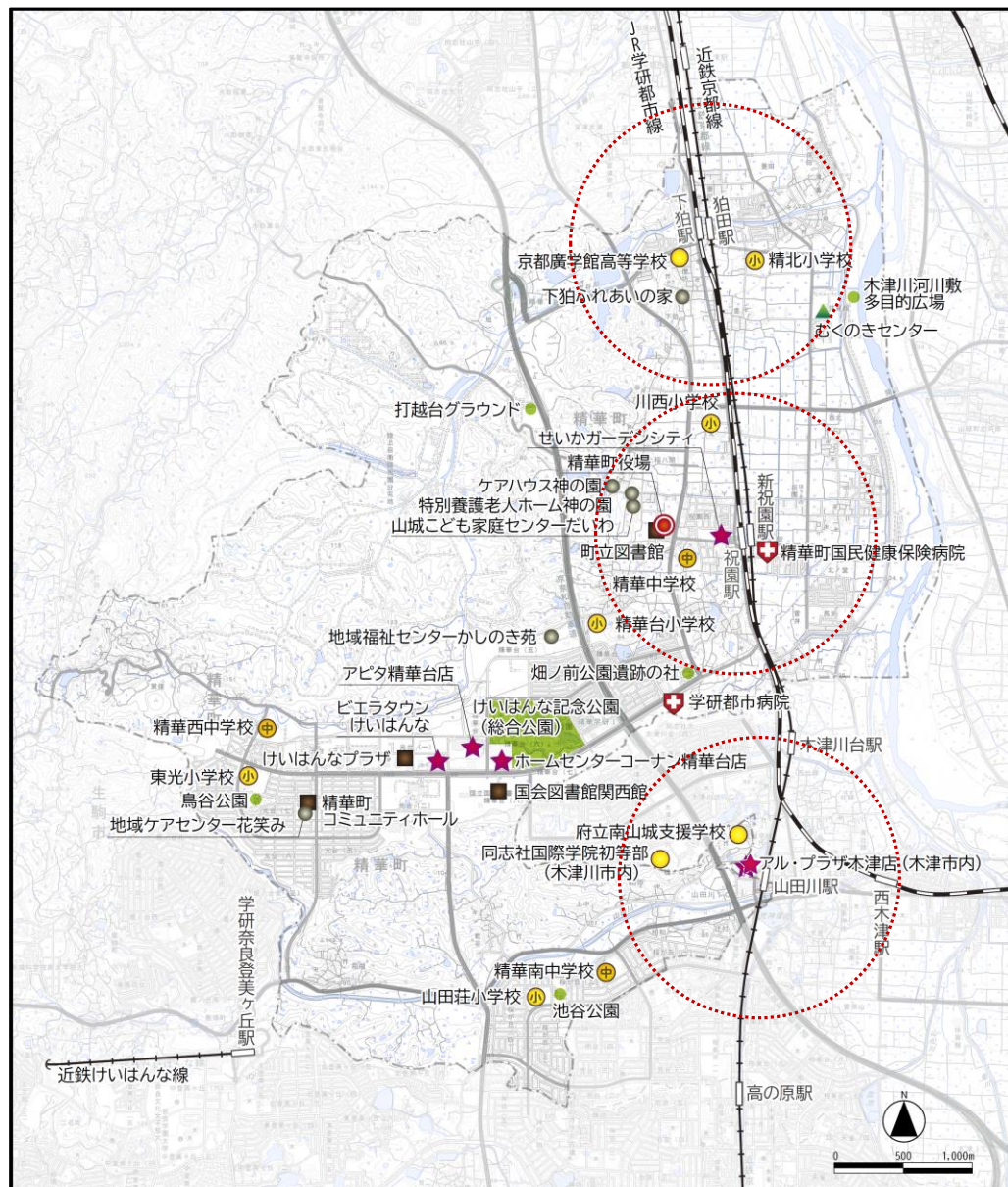
(2) 生活関連施設の現状

- 精華町内に立地する主な生活関連施設を右図に示す通り、重点整備地区候補地の中では、概ねJR祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区、JR下狛駅・近鉄狛田駅周辺地区の2地区に集中している。
- なお、近鉄山田駅は町境に立地しており、町外には大規模商業施設のアルプラザ木津店、同志社国際学院初等部が立地している。

(3) 重点整備地区候補地

- ① JR祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区
- ② 近鉄山田川駅周辺地区
- ③ JR下狛駅・近鉄狛田駅周辺地区

< 精華町内の主な生活関連施設 >



1. 現状把握

1-4 施設等配置状況等の把握

(3) 重点整備地区候補地

① JR祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区

- 八幡木津線、祝園東畑線（中央通り線）、山手幹線、生駒精華線（精華大通り線）などが生活関連経路候補となる。
- JR祝園駅と近鉄新祝園駅はともに橋上駅で両駅は自由通路で連絡され、東西に駅前広場が整備。

< JR祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区の生活関連経路候補 >



< JR祝園駅前・駅前広場 >



< 祝園東畑線（中央通り線） >



< 駅前広場・バスターミナル >



1. 現状把握

1-4 施設等配置状況等の把握

(3) 重点整備地区候補地

②近鉄山田川駅周辺地区

- 近鉄山田川駅にアクセスする八幡木津線が生活関連経路候補となる。
- 近鉄山田川駅構内の整備、駅前広場への点字ブロックの設置などが必要である。

<近鉄山田川駅周辺地区の生活関連経路候補>



<八幡木津線・北行>



<八幡木津線・南行>



<近鉄山田川駅・駅前広場>



1. 現状把握

1-4 施設等配置状況等の把握

(3) 重点整備地区候補地

③JR下狛駅・近鉄狛田駅周辺地区

- 八幡木津線、僧坊旭線、狛田駅東線、菅井菱田線などが生活関連経路候補となる。
- 八幡木津線は道幅も狭く、交通安全面からも問題がある。近鉄狛田駅では駅前広場と狛田駅東線は整備済みだが、踏切のある道路が未整備。

<JR下狛駅・近鉄狛田駅周辺地区の生活関連経路候補>



<八幡木津線>



<僧坊旭線>



<狛田東線>



2. 問題点・課題の整理

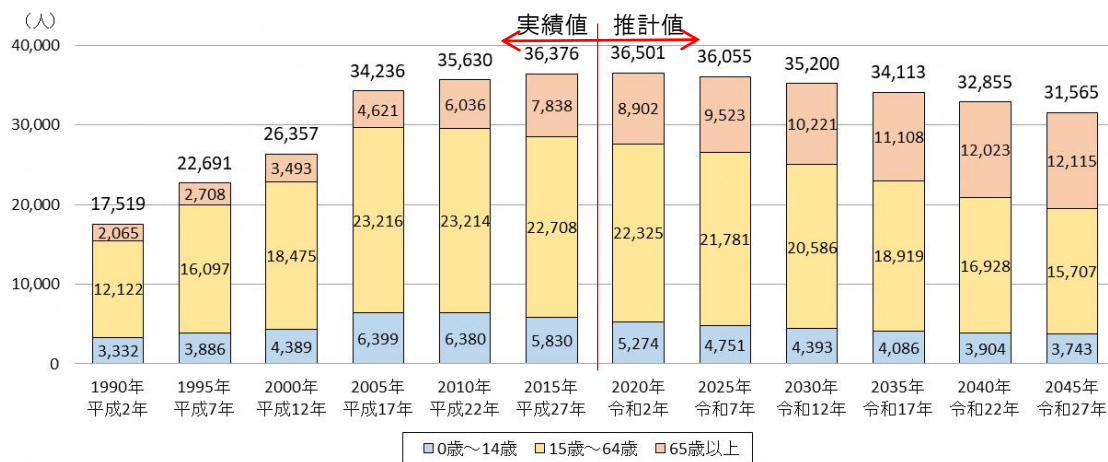
2-1 精華町全域における問題点・課題

(1) 都市構造・交通体系の問題点・課題

- 今後の高齢者の増加とともに、障がい者等も増加していくものと予測されるため、これまで以上に高齢者や障がい者等に配慮した施設整備が必要になり、駅などの旅客施設や高齢者や障がい者の利用が多い生活関連施設を結ぶ経路のバリアフリー化が重要となる。

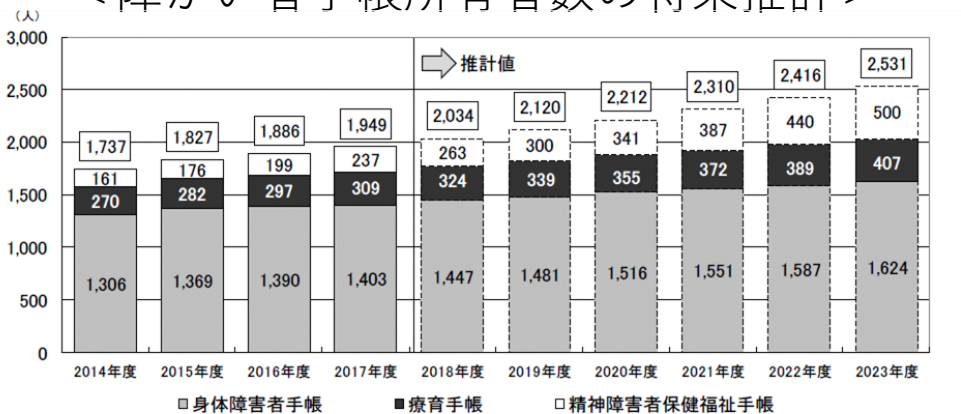
- ◆ 人口減少が進む一方で、高齢者・障がい者等が増加の見込み
- ◆ これに対応したバリアフリー化の充実が今後のまちづくりの重要な課題

< 精華町の年齢別人口の将来推計 >



注：年齢不詳は、15～64歳に含む。平成27年（2015年）までは、国勢調査による実績値
資料：国立社会保障・人口問題研究所 男女・年齢(5歳)階級別データ
『日本の地域別将来推計人口』（平成30（2018）年推計）

< 障がい者手帳所有者数の将来推計 >



出典：精華町役場調べ（各年度3月31日現在、2018年度以降は推計値）

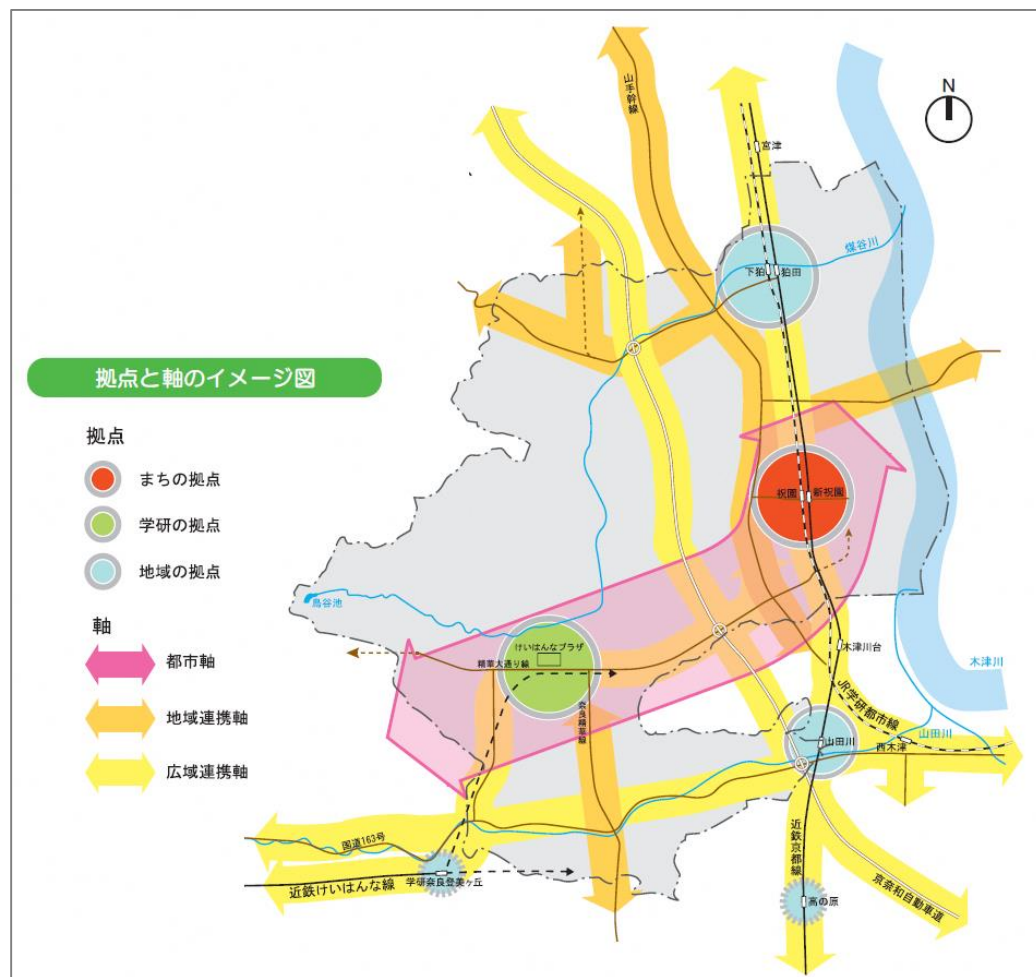
2. 問題点・課題の整理

2-1 精華町全域における問題点・課題

(2) 高齢者・障がい者等の動向と課題

- 交通体系特性（東側に偏る南北方向の鉄道、東西方向を連絡するバス路線）から、鉄道バスの交通結節点のバリアフリーの充実など利便性向上が必要
- 交通結節点を中心とする拠点地区では、都市機能の集約化と施設相互を連絡する面的・一体的な経路のバリアフリー化が必要

＜精華町の将来都市構造＞
～拠点と軸のイメージ図～



資料：精華町第5次総合計画

2. 問題点・課題の整理

2-2 重点整備地区候補地における問題点・課題

< 問題点・課題の整理 >

地区名称	地区特性	問題点・課題
①JR祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区	鉄道の乗降客数も多く、今後も商業業務、医療、文化などの都市機能の充実により「まちの拠点」をめざしていくべき地区	- 今後の高齢者等の増加を見据えたJR祝園駅のバリアフリー化など、より一層のバリアフリー化の充実が必要 - 住民参加による「タウンウォッチング調査」の実施などにより、具体的な問題箇所の抽出とその問題の解決方策の検討が課題
②近鉄山田川駅周辺地区	近鉄山田川駅を中心に木津川市域も含めて、「地域の拠点」としての発展をめざすべき地区	- 近鉄山田川駅は構内踏切を利用する構造、駅前広場での点字ブロックの視認性の低下、木津川市内の商業施設、小学校へのアクセスなどの問題点の解消が課題 - 整備にあたっての木津川市との連携体制の確立も課題
③JR下狛駅・近鉄狛田駅周辺地区	今後の宅地開発（学研狛田東地区）が予定されている「地域の拠点」としての発展が見込まれる地区	- JR下狛駅と近鉄狛田駅は、十分なバリアフリー整備されておらず、道幅の狭い八幡木津線など、バリアフリーからの整備が必要な区間もあり、地区全体での一体的な整備が課題 - 特に、JR下狛駅（乗降客数3,000人未満）は、将来を見据えたバリアフリー化が課題

バリアフリー基本構想策定に係る各課の検討事項（案）

部名	課名	検討事項	問題点・今後の検討課題（確認事項等を含む）
総務部	企画調整課	まちづくりにかかる視点	➤ 総合計画等に基づくまちづくり方針との整合
	総務課	交通安全にかかる視点	➤ 駅周辺の交通安全のあり方の検討 （危険箇所の抽出と、その対応策について）
健康福祉環境部	社会福祉課	障害者福祉推進の視点	➤ 今後の障害者対応の施設整備のあり方の検討（特に、車いす対応、視覚障害者対応について） ➤ 障害者基本計画等に基づく福祉施策との整合
	高齢福祉課	高齢者福祉推進の視点	➤ 今後の高齢者対応の施設整備のあり方の検討 ➤ 高齢者保健福祉計画等に基づく福祉施策との整合
	子育て支援課	子育て世代の移動円滑化の視点	➤ 今後の子育て世代対応の施設整備のあり方の検討（ベビーカーでの移動円滑化、ベビーシート設置など）
	健康推進課	移動円滑化にかかる健康長寿の視点	➤ 移動機会の増加による健康長寿促進策の検討など
事業部	営繕室	町所有施設管理にかかる視点	➤ 町所有の公共施設のバリアフリー化のあり方の検討 （施設内およびアクセス路のバリアフリー化）
	建設課	道路管理にかかる視点	➤ 今後の道路整備のあり方の検討（生活関連経路候補） ➤ 点字ブロック等の維持管理について
教育部	学校教育課長	バリアフリー教育にかかる視点	➤ 「心のバリアフリー」の教育について ➤ 通学路の安全確保について（生活関連経路候補）
事務局	都市整備課	交通政策、都市計画に係る視点	➤ 鉄道駅のバリアフリー化に係る視点 ➤ 駅周辺の大規模開発等のまちづくりとの連携 ➤ 基本構想のとりまとめ