

精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想

【全体構想】



令和2年3月

は じ め に



精華町長 **杉浦 正省**

近年、わが国の少子高齢化は一段と進んで人口減少社会へと至っており、高齢者や障害者などが他の人々と同じように生活し活動できるよう、社会参加を困難にしている物理的バリアのみならず、心のバリアも取り除かれた、真の意味でのバリアフリー化を目指した環境整備が急務となっています。

そのような中、本町では「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」に基づき、高齢者や障害者をはじめ、妊産婦、子ども連れなど本町で生活する誰もが安全・安心かつ快適に移動できる環境づくりを目指し、「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想」を策定しました。

この基本構想では、「人を大切にして 誰もがでかけやすいまちを みんなでつくる 精華町」の実現を目指し、多くの町民が利用する鉄道各駅とその周辺道路等のバリアフリー化を面的・一体的に進めていくこととしています。今後、この構想に基づき、重点整備地区（JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区、山田川駅周辺地区、JR 下粕駅・近鉄粕田駅周辺地区）において、駅や道路の段差解消などのハード整備のみならず、高齢者や障害者に対する理解を深めるための「心のバリアフリー」の推進など、ハード・ソフト両面からのバリアフリー化に取り組んでまいります。

また、重点整備地区以外につきましても、バリアフリー法の趣旨を遵守し、町民の方々や関係者の方々とで連携を図りながら、環境改善に努めてまいりたいと考えております。

結びに、本基本構想の策定にあたりまして、「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想連絡調整協議会」におきまして熱心にご議論いただきました委員の皆様方、並びに多くの貴重なご意見をお寄せくださいました皆様方に心から御礼申し上げますとともに、今後とも変わらぬご理解とご協力を賜りますようお願い申し上げます。

令和2年3月

目 次

序. バリアフリー基本構想策定にあたって.....	1
(1) バリアフリー基本構想策定の趣旨.....	1
(2) 基本構想の位置づけ.....	2
(3) 基本構想の策定体制.....	2
1. 現状の把握と整理.....	3
1-1 交通体系の把握.....	3
(1) 道路の整備状況及び今後の計画.....	3
(2) 鉄道、バス等の公共交通機関の利用者状況等.....	4
1-2 高齢者、障害者等の現況把握.....	9
(1) 人口・世帯数の現況.....	9
(2) 高齢者、障害者等の現況.....	10
1-3 施設等配置状況等の把握.....	11
(1) 鉄道駅舎の現況.....	11
(2) 主な公共公益施設の現況.....	12
2. 問題点・課題の整理.....	14
2-1 精華町全域における問題点・課題.....	14
(1) 高齢者・障害者等の動向と課題.....	14
(2) 都市構造・交通体系の問題点・課題.....	15
2-2 鉄道駅周辺地区における問題点・課題.....	16
(1) JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区の問題点・課題.....	16
(2) 近鉄山田川駅周辺地区の問題点・課題.....	16
(3) JR 下粕駅・近鉄粕田駅周辺地区の問題点・課題.....	16
3. バリアフリーの目標・基本方針等の設定.....	17
3-1 バリアフリーの目標.....	17
(1) バリアフリーの目標.....	17
(2) バリアフリーの基本方針.....	17
(3) バリアフリーの計画期間.....	17
3-2 重点整備地区の整備方針.....	18
(1) 重点整備地区の設定.....	18
(2) 重点整備地区の整備方針.....	19
3-3 重点整備地区のバリアフリー化事業計画.....	22
(1) 重点整備地区別基本構想策定のスケジュール.....	22
(2) バリアフリー化事業計画.....	23
(3) ソフト施策によるバリアフリー化への取組み.....	23
3-4 バリアフリー基本構想の推進にあたって.....	24

序. バリアフリー基本構想策定にあたって

(1) バリアフリー基本構想策定の趣旨

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」(以下、「バリアフリー法」といいます。)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」を策定します。

バリアフリー法は、高齢者や障害者が負担なく移動できるように街や建物のバリアフリー化を促進する目的で、病院やデパートなど不特定多数の人が利用する建物を対象とする「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」(以下「ハートビル法」といいます。)と鉄道やバスなどの公共交通機関を対象とする「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」(以下「交通バリアフリー法」といいます。)を統合し、平成 18(2006)年 12 月に施行されました。

その後、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、高齢者、障害者等も含んだ一億総活躍社会の実現の必要性を背景として、平成 30(2018)年 11 月にバリアフリー法の一部が改正されました。

この改正では、「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。」ことを基本理念に明記し、この基本理念のもと「公共施設や建築物等のバリアフリー化の推進」、「地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進」、「心のバリアフリーの推進、当事者による評価等」を行うこととしています。

精華町では、このバリアフリー法を踏まえ、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「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想」を策定することとしました。

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(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



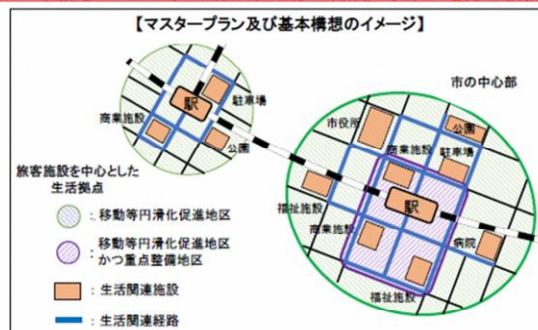
○公共交通事業者等によるハード・ソフト一体的な取組の推進

➢ 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

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

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)

○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

＜図 1 バリアフリー法(改正後)の概要＞

(2) 基本構想の位置づけ

本基本構想は、バリアフリー法による移動等の円滑化の促進に関する基本方針に基づくとともに、精華町の「精華町第5次総合計画」や「精華町都市計画マスタープラン」における道路・公共交通・バリアフリー関連の方針、および「第3次精華町地域福祉計画」をはじめとする福祉に関連する計画等と整合を図り策定したものです。

＜表 1 上位関連計画におけるバリアフリーに関する方針＞

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

(3) 基本構想の策定体制

本基本構想の策定にあたっては、「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、検討を行っています。

なお、「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、令和2年度以降も協議会を開催し、重点整備地区の基本構想を策定していく予定としています。

1. 現状の把握と整理

1-1 交通体系の把握

(1) 道路の整備状況及び今後の計画

①道路ネットワーク

精華町内の道路は、京都市と奈良市方面を結ぶ南北方向の自動車専用道路の京奈和自動車道と、東西方向を連絡する国道 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となって道路ネットワークが通っています。

駅前広場については、J R 祝園駅、近鉄新祝園駅、近鉄山田川駅の駅前広場が整備されています。

②道路の整備状況

精華町内の道路は平成 29 年末で 284 kmあり、舗装率は 82.5%、改良率は 56.6%となっています。道路区別にみると、国道は 3.8 kmで全線改良済み、府道は 27.1 kmで舗装率 100.0%、改良率 72.0%、町道は 255.9 kmで舗装率 80.8%、改良率 55.1%となっています。



資料：精華町都市計画マスタープラン

＜図 2 「精華町都市計画マスタープラン」における交通施設整備方針図＞

(2) 鉄道、バス等の公共交通機関の利用者状況等

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 駅が立地しています。また、町域外となります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しています。

【バス】

奈良交通の路線バス、コミュニティバスの精華くるりんバスがあるほか、一部、木津川市のコミュニティバス（きのつバス）が通っています。

②鉄道の運行状況・利用状況

J R 学研都市線は、平日区間快速、快速、普通 5 本の合計 40 本が運行されています。利用者については、平成 29 年度の一日平均乗降客数は祝園駅が 4,432 人/日、下狛駅が 826 人/日となっています。

近鉄京都線は、平日の京都方面行で新祝園駅が急行 71 本、普通 84 本の合計 155 本が運行されている。なお、山田川駅と狛田駅には急行は停車しない。利用者については、平成 30 年度の一日平均乗降客数は新祝園駅が約 14,300 人/日、山田川駅が約 4,100 人/日、狛田駅が約 2,800 人/日となっています。

<表 2 JR 学研都市線（平日、木津方面行き）の運行本数>

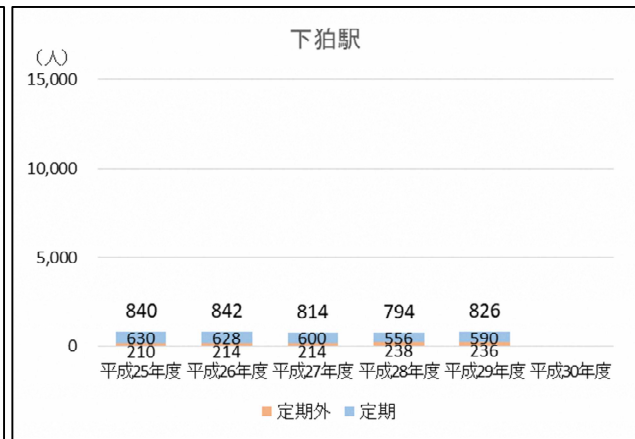
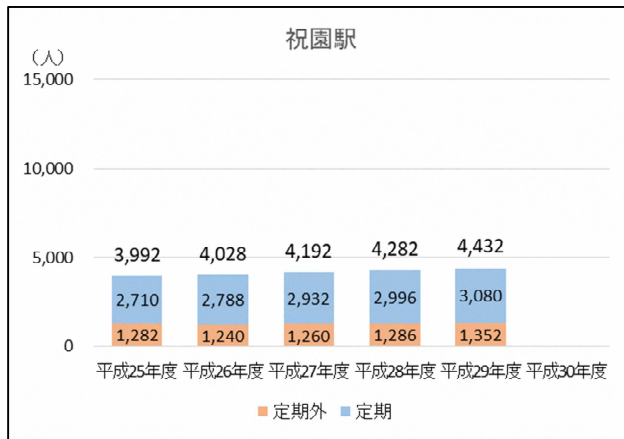
	区間快速	快速	普通	本数計
祝園駅発	10	25	5	40
下狛駅発	10	25	5	40

資料：JR 西日本ホームページ

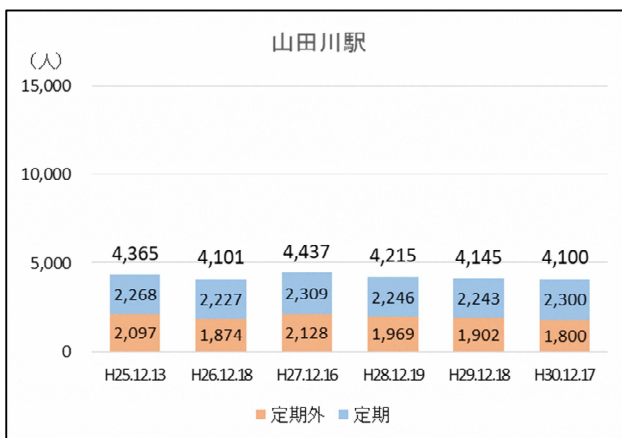
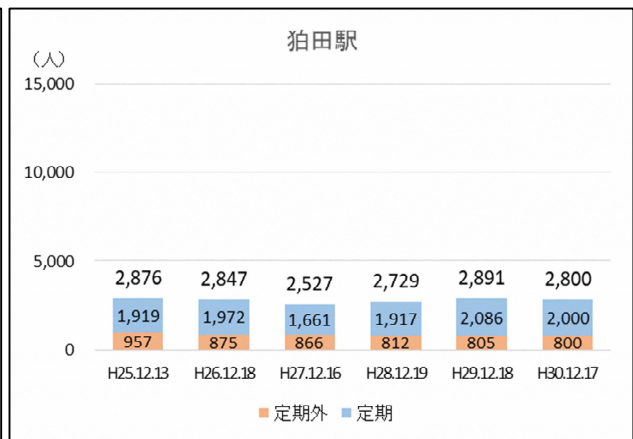
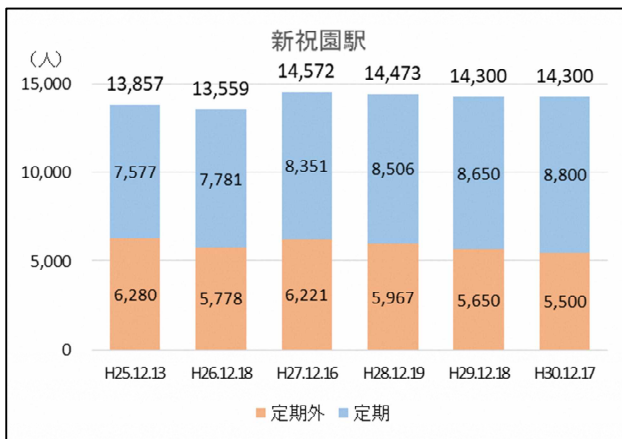
<表 3 近鉄京都線（平日、京都方面行き）の運行本数>

	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：平成 30 年版精華町町勢要覧資料編～統計でみる「せいかわ」～
 ＜図 3 JR 学研都市線各駅の乗降客数の推移＞



資料：平成 30 年版精華町町勢要覧資料編～統計でみる「せいかわ」～
 ＜図 4 近鉄京都線各駅の乗降客数の推移＞

③バスの運行状況・利用状況

奈良交通の路線バスは、平日の祝園駅を起点とする祝園駅発便は精華大通り方面に4つの系統で90便/日、精華台方面に4つの系統で57便/日、木津川台方面などに3つの系統で57便/日、同志社国際学院行3便/日が運行されています。精華くるりんバスは、北ルート6便/日、南ルート6往復/日が運行されています。

このほか、広域のバスとして、京都駅行の直通バス4便/日、関西空港リムジンバス13便/日が運行されています。

＜表4 バス【奈良交通】祝園駅バス停発（平日）＞

	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

＜表5 コミュニティバス【精華くるりんバス】（年末年始運休）＞

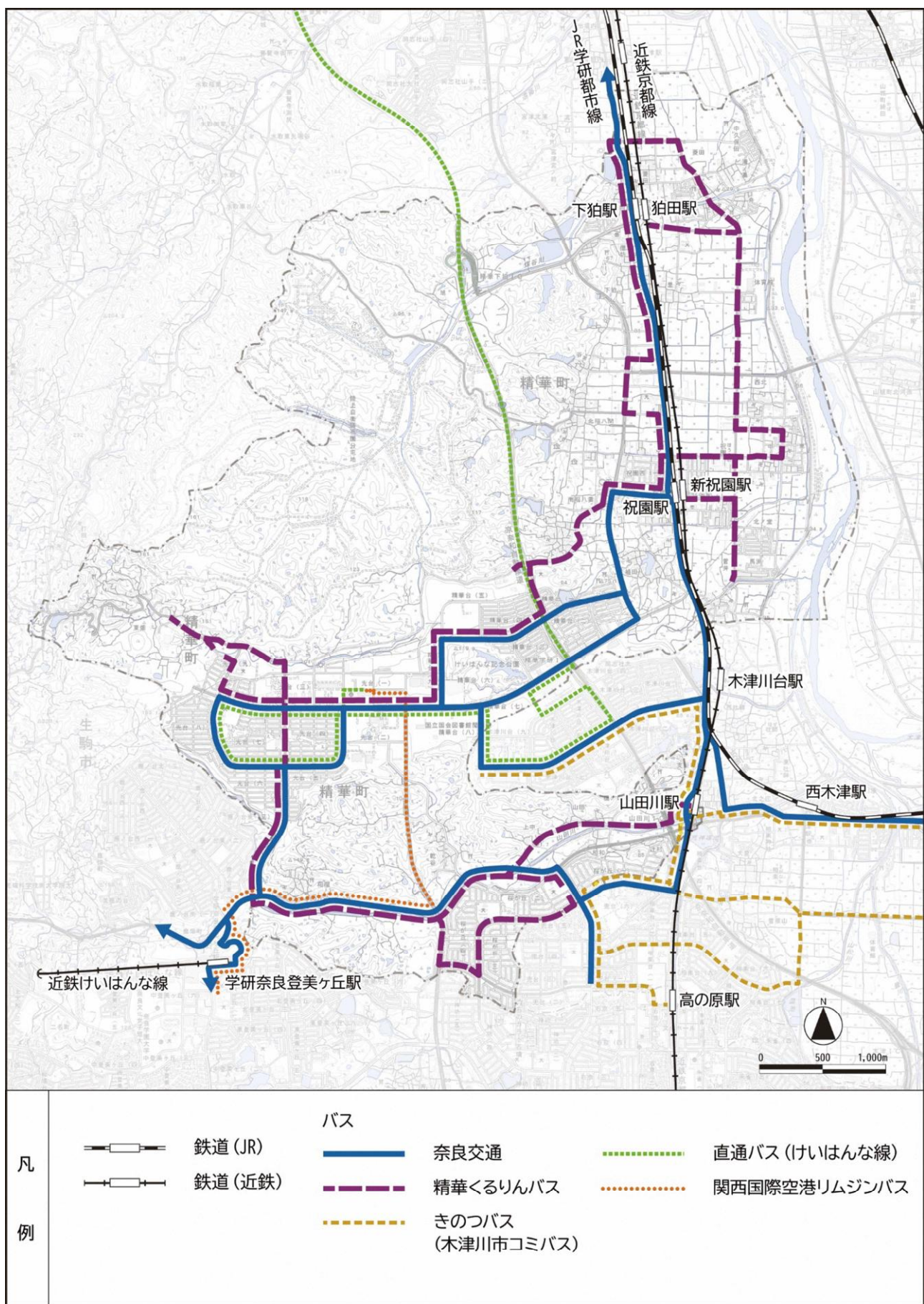
ルート		本数
北ルート	祝園駅西口→祝園駅東口→狛田・下狛 駅東→狛田・下狛駅西→祝園駅西口	6(ループ)
南ルート	祝園駅西口⇄山田川駅	6往復

＜表6 直通バス【けいはんな線】学研けいはんなプラザ発（平日）＞

	運行会社	本数	本数
京都駅行	奈良交通	2	4
	京阪バス	2	

＜表7 リムジンバス【関西空港リムジンバス】学研けいはんなプラザ発＞

	運行会社	本数	本数
関西国際空港行	奈良交通	7	13
	関西空港バス	6	



＜図 5 精華町の公共交通ネットワーク＞

鉄道の延伸については、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（現在の近鉄けいはんな線の延伸）が 2 ルート（登美ヶ丘～高の原、登美ヶ丘～学研中央～祝園 N T～新祝園）が示されています。

近鉄けいはんな線

近鉄難波線・奈良線

近鉄橿原線

近鉄生駒線

近鉄天理線

JR奈良線

JR関西線

近鉄京都線

松井山手

京田辺

河内森

私市

新祝園

加茂

木津

登美ヶ丘

高の原

生駒

菜畑

南生駒

萩の台

東山

大和西大寺

奈良

平端

天理

近

＜凡 例＞

- 既設路線
- 事業中路線
- 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

＜図 6 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＞

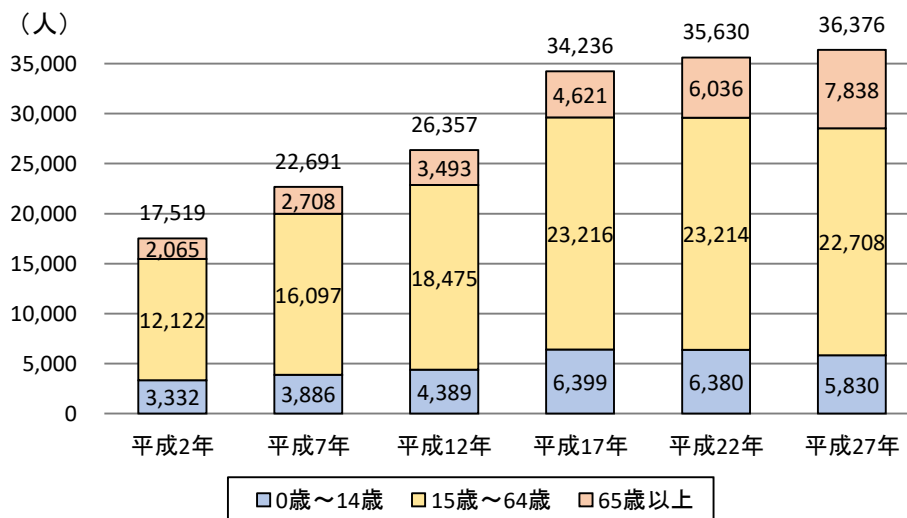
1-2 高齢者、障害者等の現況把握

(1) 人口・世帯数の現況

①人口・世帯数の推移

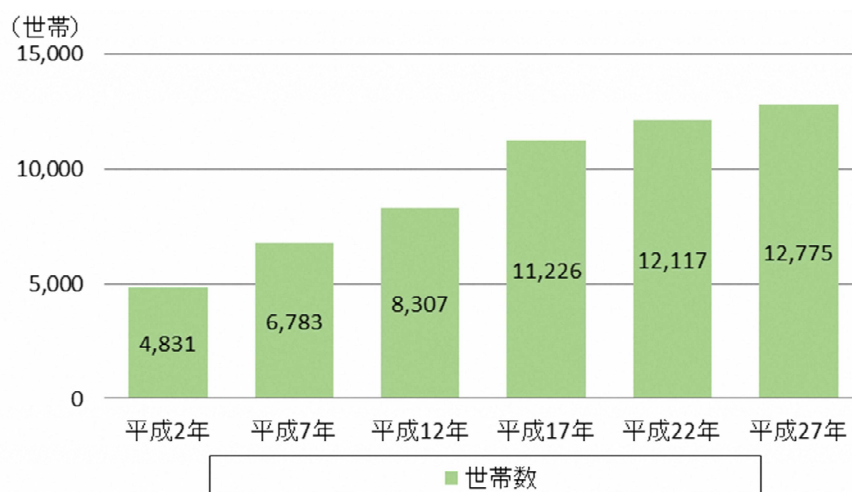
精華町の人口は、学研都市の建設などによって順調に増加してきましたが、平成 17 年以降は漸増傾向で推移し、平成 27 年の人口は 36,376 人（国勢調査）となっています。年齢別にみると、人口の増加とともに 65 歳以上人口も増加し、平成 27 年度の 65 歳以上人口は 7,838 人と総人口 36,376 人の 21%に達しています。

世帯数についても、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/世帯となっています。



資料：国勢調査

<図 7 精華町の人口推移>



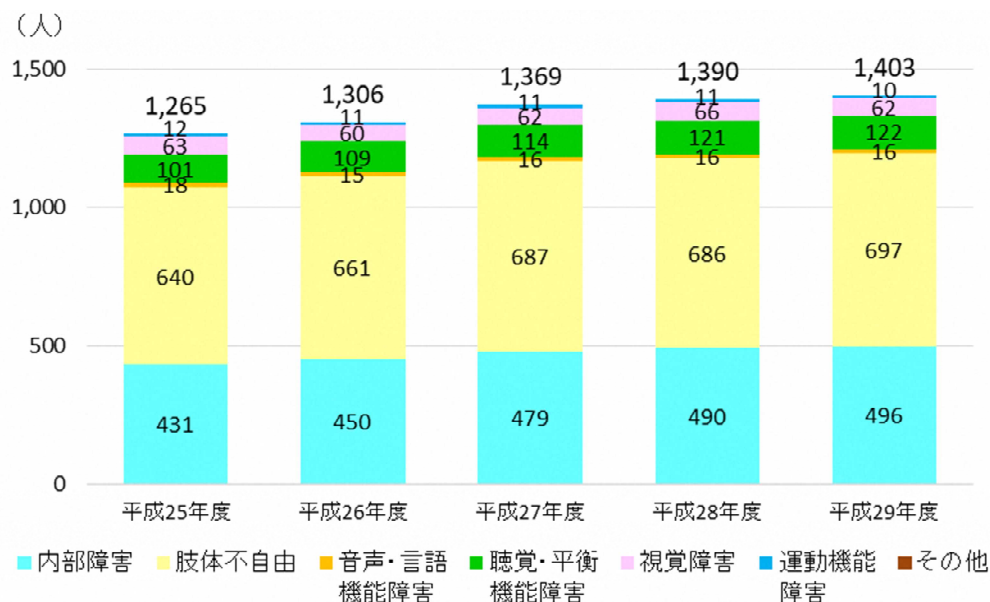
資料：国勢調査

<図 8 精華町の世帯数推移>

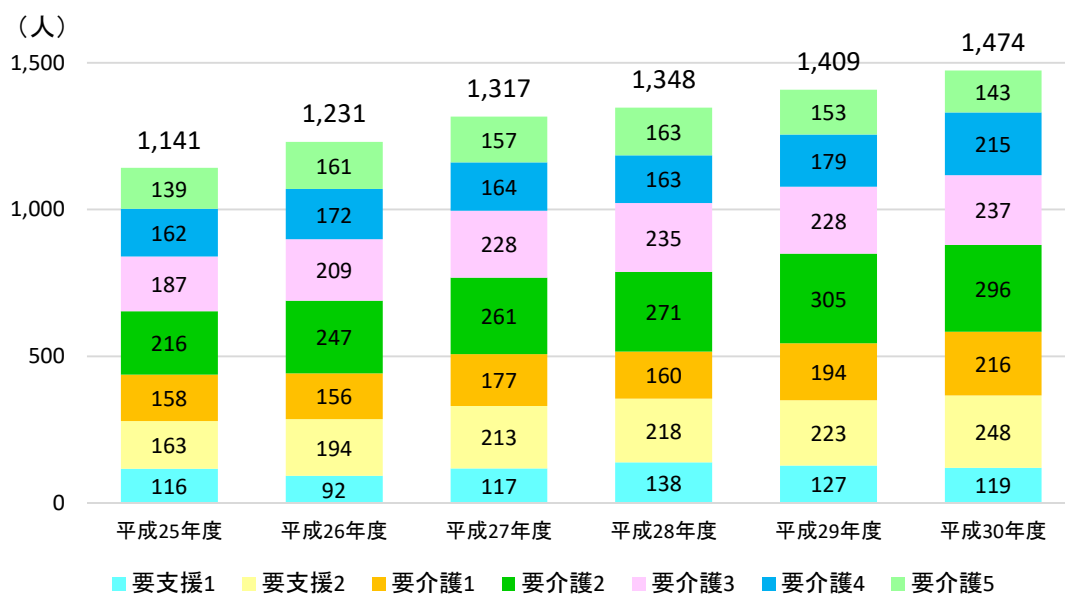
(2) 高齢者、障害者等の現況

精華町の身体障害者手帳の所有者数は増加してきており、平成 29 年度は 1,403 人となっています。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%）の順となっています。

要介護認定者数も増加してきており、平成 30 年度は 1,474 人となっています。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 人の順となっています。



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」～
 <図 9 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」～
 <図 10 要介護度別認定者数>

1-3 施設等配置状況等の把握

(1) 鉄道駅舎の現況

①JR 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ます。また、駅前広場が東側と西側の両方にあり、自由通路と駅前広場は東側と西側ともにエレベーターが設置されており、駅前広場西側には、車いす対応のトイレが設置されているなどバリアフリーへの対応がなされている。

JR 祝園駅の構内は階段のみであるため、車いす利用者は別途の専用通路からホームに連絡できる構造となっています。近鉄新祝園駅の構内には、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ます。

②近鉄山田川駅

近鉄山田川駅は、2面2線のホームを持つ地上駅である。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となっています。

③JR 下粕駅・近鉄粕田駅

JR 下粕駅は、1面1線の単線のホームを持つ地上駅の無人駅で駅舎は設置されていません。ホームへは車いす対応のスロープが設置されていますが、トイレは設置されていません。

近鉄粕田駅は、2面2線のホームを持つ地上駅で、改札口は2番ホームの南北両サイドにあり、反対側の1番ホームへは地下道で連絡しています。また1番線南端に車いす専用出入口（スロープ）が設けられています。



<図 11 JR 祝園駅・近鉄新祝園駅の自由通路>



<図 12 JR 祝園駅の車いす用通路>



<図 13 近鉄山田川駅の構内踏切>



<図 14 下粕駅のスロープ>



<図 15 近鉄粕田駅のスロープ>

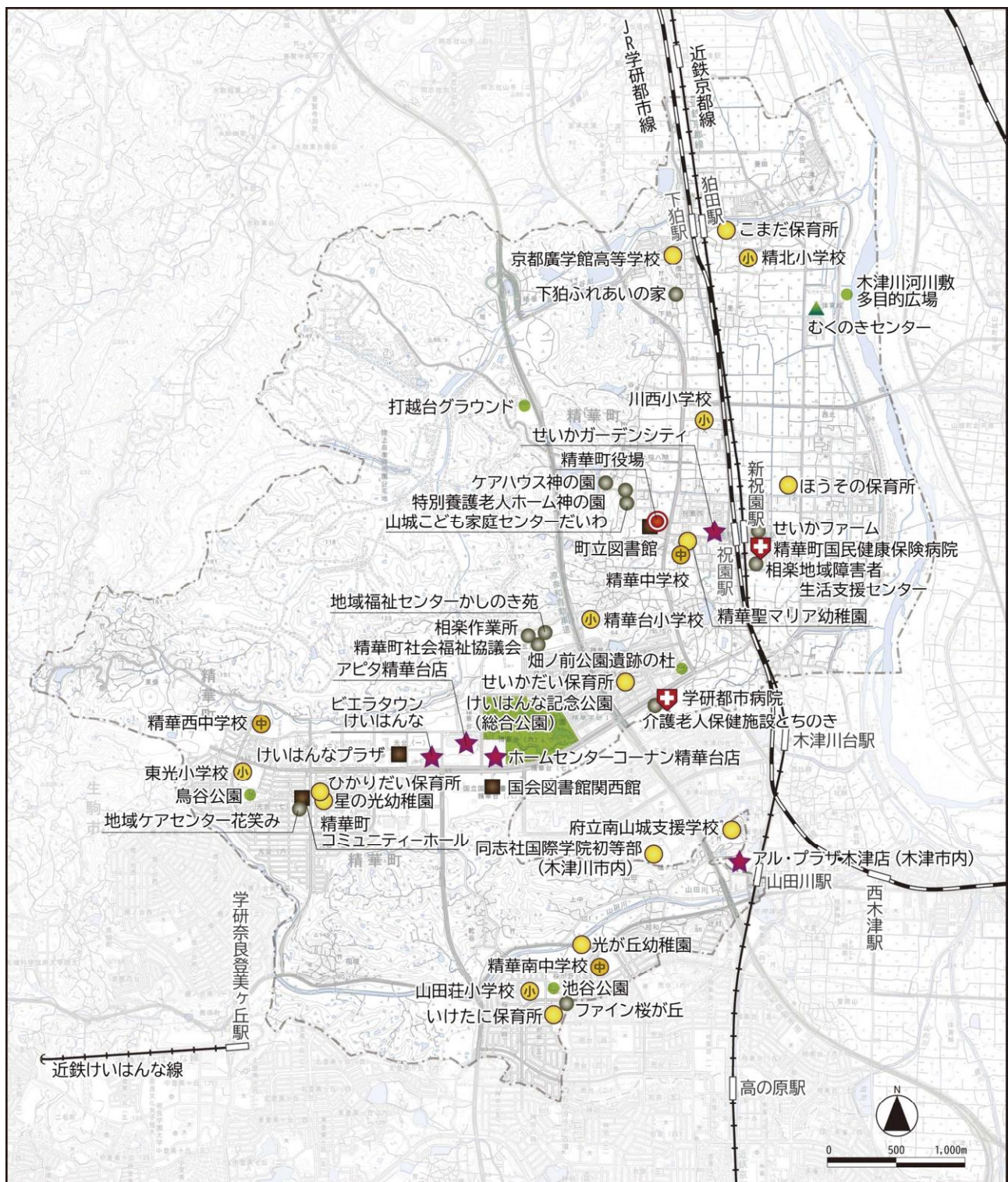
(2) 主な公共公益施設の現況

精華町内に立地する主な生活関連施設を下表および次図に示す通り、鉄道駅周辺地区では 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 地区に集中しています。

なお、近鉄山田川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ます。

<表 8 主な生活関連施設一覧>

分類	区分	施設名称
官公庁等		・精華町役場
教育・文化施設等	学校等	・精北小学校、川西小学校、山田荘小学校、東光小学校、精華台小学校、 ・精華中学校、精華南中学校、精華西中学校 ・京都廣学館高等学校 ・府立南山城支援学校（小学部、中学部、高等部） ・ほうその保育所、こまだ保育所、いけたに保育所、ひかりだい保育所、 せいかだい保育所 ・精華聖マリア幼稚園、光が丘幼稚園、星の光幼稚園
	文化施設等	・精華町立図書館 ・むくのきセンター（体育館、多目的ホール等） ・精華町コミュニティホール
		・けいはんなプラザ ・国会図書館関西館
保健・医療・福祉施設	病院	・精華町国民健康保険病院 ・学研都市病院
	福祉施設	・地域福祉センターかしのき苑 ・精華町社会福祉協議会 ・相楽作業所 ・相楽地域障害者生活支援センター ・特別養護老人ホーム神の園 ・地域ケアセンター花笑み ・ケアハウス神の園 ・下狛ふれあいの家 ・山城こども家庭センターだいわ（盛和福祉会京都大和の家） ・せいかファーム ・介護老人保健施設とちのき ・ファイン桜が丘
商業施設	大規模商業施設	・せいかガーデンシティ ・アピタ精華台店 ・ホームセンターコーナン精華台店 ・ピエラタウンけいはんな （木津川市内：アルプラザ木津店）
宿泊施設	ホテル	・けいはんなプラザホテル（けいはんなプラザ内）
公園・運動施設		・総合公園：けいはんな記念公園 ・近隣公園：木津川河川敷多目的広場、池谷公園、鳥谷公園、打越台グラウンド、畑ノ前公園遺跡の杜



凡 例	主要施設					
		役場庁舎		小学校		鉄道 (JR)
		商業施設		中学校		鉄道 (近鉄)
		医療施設		その他学校等		
		福祉施設		図書館・文化学術研究交流施設		
		体育施設		公園 (総合公園、近隣公園)		

<図 14 精華町内の主な生活関連施設>

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) 高齢者・障害者等の動向と課題

精華町の人口は、令和2（2020）年以降は人口減少が進む一方で、高齢者の増加が見込まれており、令和27（2045）年では、高齢化率は38%に達する予測となっています。また、障害者や、要介護認定を受けている高齢者も近年増加しており、今後も増加していくものと予測されます。

こうした動向から、今後のまちづくりにあたっては、これまで以上に高齢者や障害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害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ってくるものと考えられます。

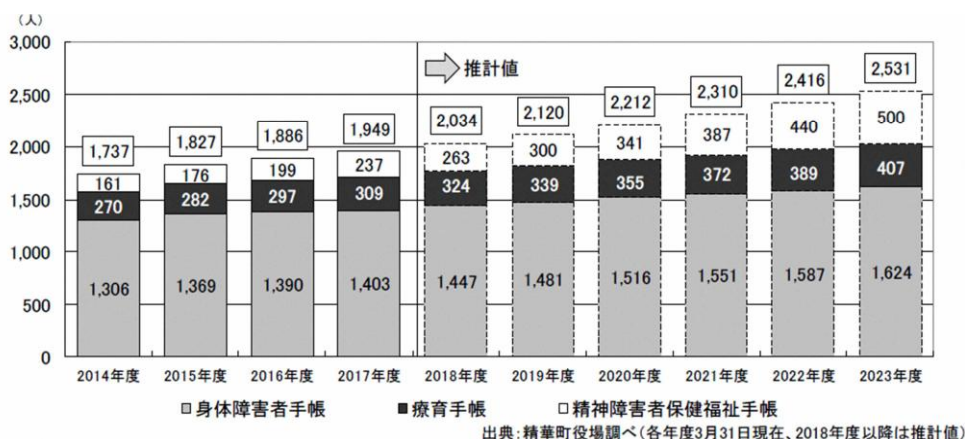
- 人口減少が進む一方で、高齢者・障害者等の増加の見込。
- これに対応したバリアフリー化の充実が今後のまちづくりの重要な課題。



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』

＜図 15 精華町の年齢別人口の推移および将来推計＞



資料：精華町第2次障害者基本計画【改定版】

＜図 16 障害者手帳所有者数の推移＞

（２）都市構造・交通体系の問題点・課題

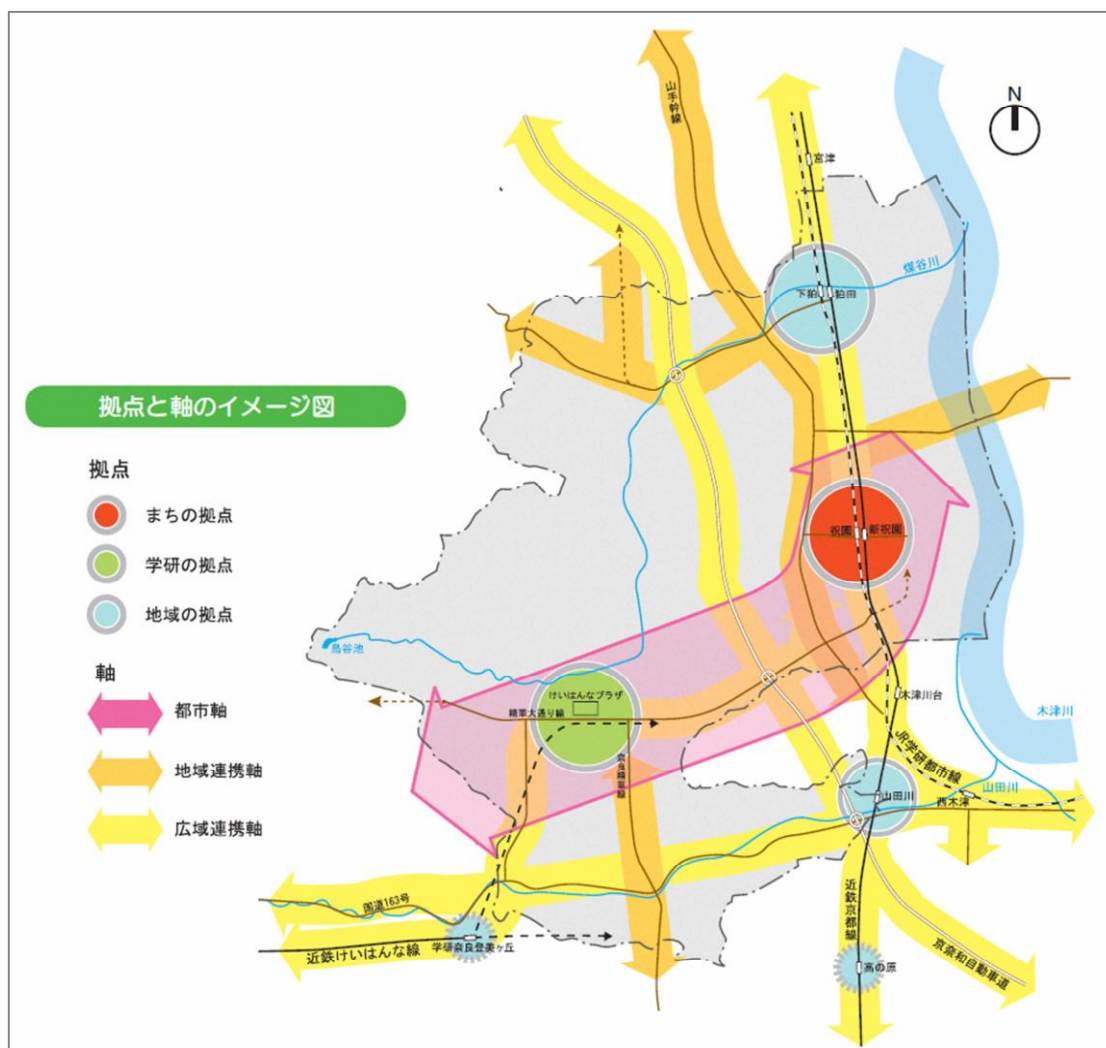
精華町の交通体系は、町域の東側にある JR 学研都市線と近鉄京都線の 2 本の鉄道が南北方向に通っており、町域の西側市街地は、鉄道駅からの東西方向に走る路線バスで連絡されています。

このため、鉄道とバスを連絡する駅前広場などの交通結節点の利便性を高めていくことが重要となります。その際には、今後の高齢者や障害者等の増加を考慮し、より充実したバリアフリー化を推進していくことが必要となります。

また、交通結節点を中心とする拠点地区においては、各種の都市機能の集約化によりコンパクトシティ化を進めるとともに、各施設を相互に連絡する面的・一体的な経路のバリアフリー化を図ることが必要となります。

なお、東西方向の交通軸の強化を図るためには、既存のバス交通の充実だけではなく、将来の近鉄けいはんな線の新祝園駅までの延伸実現にも取り組んでいくことが必要です。

- 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。
- 将来の近鉄けいはんな線の新祝園駅までの延伸実現への取り組みが必要。



資料：精華町第5次総合計画

＜図 17 精華町の将来都市構造（拠点と軸のイメージ図）＞

2-2 鉄道駅周辺地区における問題点・課題

(1) JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区の問題点・課題

JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区では、橋上駅・自由通路の整備、東西の駅前広場が整備され、バリアフリー化も行われています。

しかしながら、当地区は鉄道駅の利用客数も多く、今後とも土地の高度利用を図りながら商業業務、医療、文化などの都市機能の充実により「まちの拠点」をめざしていく地区でもあり、今後の高齢者等の増加を見据え、より一層のバリアフリー化の充実を図っていく必要があります。

このため、高齢者や障害者等にとってバリアーとなる具体的な問題箇所の抽出とその問題の解決方を検討していくことが課題となります。

(2) 近鉄山田川駅周辺地区の問題点・課題

近鉄山田川駅周辺地区は、木津川市との市町境に位置しており、精華町内には主要な生活関連施設は立地していません。また、近鉄山田川駅の西側に駅前広場が整備されています。しかしながら、駅構内でのホームの移動は構内踏切を利用する構造であること、駅前広場には点字ブロックが見えにくいなどから、バリアフリーの視点からの再整備が課題となります。

(3) JR 下狛駅・近鉄狛田駅周辺地区の問題点・課題

JR 下狛駅はスロープでホームにアクセスする構造、近鉄狛田駅も車いす対応のスロープが設置されていますが、バリアフリーの視点からは十分な整備されているとはいえない現状です。また、道幅の狭い八幡木津線や、踏切のある未整備の道路など交通安全、バリアフリーからの整備が必要な区間もあるため、地区全体での一体的な整備が課題となります。

特に、JR 下狛駅は乗降者数 1,000 人未満ですが、同駅周辺では事業中の狛田駅東特定土地区画整理事業のほか、今後の宅地開発（学研狛田東地区）が予定されており、将来を見据えたバリアフリー化が課題となります。

3. バリアフリーの目標・基本方針等の設定

3-1 バリアフリーの目標

(1) バリアフリーの目標

バリアフリー基本構想は、既存の施設等のバリアフリー化と、相当数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設等多様な施設を結ぶ経路の面的・一体的なバリアフリー化を図ることを目的とするものです。

精華町においては、人を大切にする精華町第5次総合計画のまちづくりの理念や、第3次精華町地域福祉計画の基本理念を踏まえ、面的・一体的なバリアフリー化を推進するための目標を次のように設定します。

【目標】

人を大切にして 誰もが出かけやすいまちを みんなでつくる 精華町

(2) バリアフリーの基本方針

「人を大切にして 誰もが出かけやすいまちを みんなでつくる 精華町」を実現していくため、次の3つの基本方針を定めます。

【基本方針】

〔基本方針1〕 誰もが安心して利用できる鉄道駅のバリアフリー化を推進します。

- ・精華町民や精華町を訪れる人々の移動の中心となる鉄道各駅でのバリアフリー化の充実を図るとともに、案内サイン誘導とも連動し、誰もが安心して移動できるまちづくりを推進します。

〔基本方針2〕 高齢者・障害者などに配慮した人にやさしい移動環境の形成を推進します。

- ・歩道の設置、段差の解消、使いやすいバス停など、高齢者・障害者などに配慮した人にやさしい移動環境の形成を面的・一体的に推進します。

〔基本方針3〕 「我が事」の支えあいのきずなが実感できる「心のバリアフリー」を推進します。

- ・施設整備（ハード面）だけではなく、高齢者や障害者等の困難を「我が事」として捉え、やさしさや思いやりを持って、積極的に協力するソフトな「心のバリアフリー」を町民みんなで推進します。

(3) バリアフリーの計画期間

精華町域内には3つの鉄道駅周辺地区があります。この鉄道駅周辺地区のバリアフリー化の推進には相応の年月がかかるものと想定されます。このため、バリアフリー基本構想の計画期間は、中長期的なものとなると考え、計画期間（案）を次のように設定します。

計画期間（案）：令和2（2020）年度から令和12（2030）年度の10年間

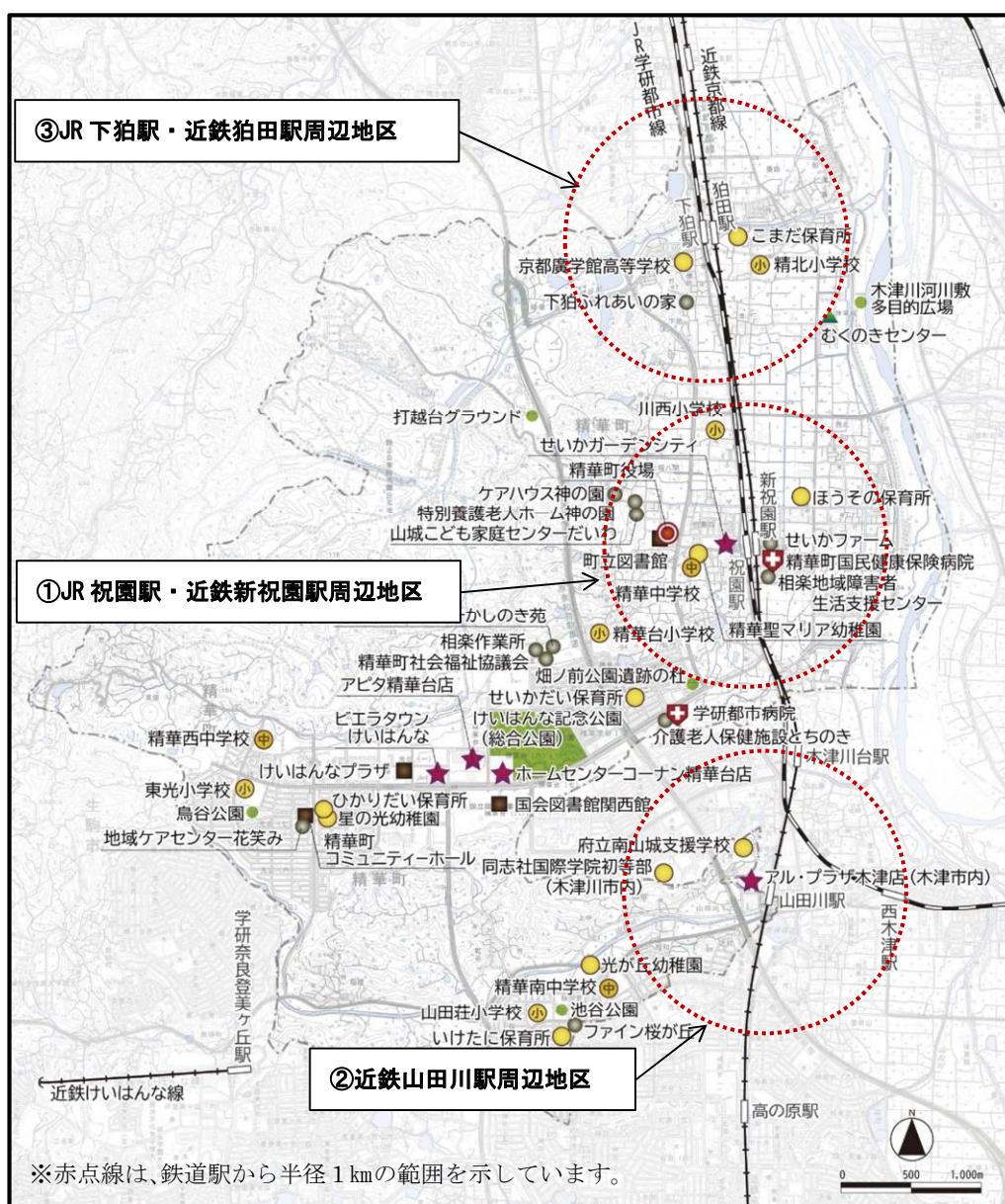
3-2 重点整備地区の整備方針

(1) 重点整備地区の設定

重点整備地区の要件については、バリアフリー法第2条第21号において、次の①～③のように定められています。

- ①生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区
- ②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
- ③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

精華町内の主な生活関連施設の立地状況を踏まえると、重点整備地区の要件を満たす候補地区としては、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、近鉄山田川駅周辺地区の3地区があげられます。これらの3地区を重点整備地区に設定し、順次、バリアフリー化事業を推進していくこととします。なお、具体的な重点整備地区の範囲については、各地区の基本構想策定に合わせて設定します。



<図 18 重点整備地区>

（２）重点整備地区の整備方針

①JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区

JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区は、鉄道の乗降客数も多く、「精華町第 5 次総合計画」において今後も商業業務、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となっています。

このため、「まちの拠点」として、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を図ります。



※赤点線は、鉄道駅から半径 1 km の範囲を示しています。

＜図 19 JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区の生活関連施設＞



＜図 20 JR 祝園駅前・駅前広場＞



＜図 21 祝園東畑線（中央通り線）＞

②近鉄山田川駅周辺地区

近鉄山田川駅周辺地区は、「精華町第5次総合計画」において「地域の拠点」としての発展をめざすべき地区として位置づけられています。

このため、近鉄山田川駅のバリアフリー整備を図るとともに、バリアフリーの視点からの駅前広場の再整備、木津川市内も含めた商業施設や小学校へのアクセスルートのバリアフリー化の推進を図ります。

なお、近鉄山田川駅周辺地区は精華町と木津川市にまたがるため、バリアフリー化整備にあたっての木津川市との連携体制の確立が必要となってきます。



＜図 22 近鉄山田川駅周辺地区の生活関連経路候補＞



＜図 23 近鉄山田川駅・駅前広場＞



＜図 24 八幡木津線・北行＞

JR 下狛駅・近鉄狛田駅周辺地区は、狛田駅東特定土地区画整理事業のほか、今後の宅地開発（学研狛田東地区）が予定されており、「精華町第 5 次総合計画」において「地域の拠点」としての発展が見込まれる地区です。

A detailed map of the area around Komada Kindergarten (こまだ保育所). The map shows the JR Nambu Line (近鉄京都市線) and the Keio Line (京王線) running vertically. A red dotted circle highlights the central area. Key locations marked include:

- こまだ保育所 (Komada Kindergarten) - Yellow circle
- 精北小学校 (Seihei Elementary School) - Yellow circle with '小' (small) label
- 下狛ふれあいの家 (Shimokawa Fureai no Ie) - Green circle
- 木津川河川敷多目的広場 (Kiyukawa Riverbank Multipurpose Plaza) - Green circle
- むくのきセンター (Mukonoki Center) - Green triangle
- 打越台グラウンド (Uchiyoshi-dai Ground) - Green circle
- 川西小学校 (Kawanishi Elementary School) - Yellow circle
- 京都廣学館高等学校 (Kyoto Kwan Gakkan High School) - Yellow circle
- 下狛駅 (Shimokawa Station) - Yellow circle
- 狛田駅 (Komada Station) - Yellow circle
- 僧坊旭線 (Sōhō Asahi Line) - Blue line
- 八幡木津線 (Yatsuji Line) - Blue line
- 近鉄京都市線 (Keisei Kyōto Municipal Line) - Black line
- 京王線 (Keio Line) - Black line

＜図 25 JR 下粕駅・近鉄粕田駅周辺地区の生活関連施設＞



<図 28 狛田駅東線>

3-3 重点整備地区のバリアフリー化事業計画

(1) 重点整備地区別基本構想策定のスケジュール

重点整備地区（鉄道駅から半径約 1 km 圏）の状況を整理する、3 地区のなかでは、JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区が、生活関連施設が多く立地していること、高齢者人口が多いこと、鉄道駅の利用が多く、町内最大のバスターミナルが駅前にあること、総合計画における位置づけが「まちの拠点」となっていることから、**JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区を最初に整備する重点整備地区に設定**します。

＜表 9 重点整備地区の鉄道駅から半径約 1 km 圏の比較＞

地区名称	①JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区	②近鉄山田川駅周辺地区	③JR 下粕駅・近鉄粕田駅周辺地区
①生活関連施設	・精華町役場 ・精華町立図書館 ・精華町国民健康保険病院 ・川西小学校 ・精華中学校 ・特別養護老人ホーム 神の園 ・ケアハウス神の園 ・山城こども家庭センター だいわ（盛和福祉会京都大和の家） ・せいかガーデンシティ	・府立南山城支援学校（木津川市内） ・同志社国際学院初等部 ・アルプラザ木津店	・精北小学校 ・京都廣学館高等学校 ・下粕ふれあいの家 ・むくのきセンター
②人口分布※ ¹	・地区内人口：7,984 人 ・65 歳以上人口：2,255 人	・地区内人口：8,780 人 ・65 歳以上人口：1,991 人	・地区内人口：5,148 人 ・65 歳以上人口：1,385 人
③公共交通の状況※ ²	【鉄道】 ・JR 祝園駅：約 4,400 人/日 ・近鉄新祝園駅：約 14,300 人/日 【バス】 ・駅前に町内最大のバスターミナルがある。	【鉄道】 ・近鉄山田川駅：約 4,100 人/日 【バス】 ・駅前にバスターミナルあり。運行本数は少ない。	【鉄道】 ・JR 下粕駅：約 800 人/日 ・近鉄粕田駅：約 2,800 人/日 【バス】 ・駅前にバス停あり。
④地区の位置づけ	・総合計画：「まちの拠点」	・総合計画：「地域の拠点」	・総合計画：「地域の拠点」
⑤将来プロジェクト	・特になし	・特になし	・学研粕田東地区の市街地開発

※1 人口分布は、「地図による小地域分析（jSTAT MAP）」による平成 27（2015）年の人数を示す。

※2 公共交通の状況の鉄道欄、JR 各駅は平成 29 年度の乗降客数、近鉄各駅は平成 30 年 12 月の乗降客数を示す。

最初に整備する JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区のバリアフリー基本構想は、今年度（令和元年度）に策定します。

近鉄山田川駅周辺地区のバリアフリー基本構想の策定は、来年度（令和 2 年度）に行い、JR 下粕駅・近鉄粕田駅周辺地区のバリアフリー基本構想の策定は、学研粕田東地区の市街地開発の動向を考慮し、令和 4 年度以降に策定する予定とします。

＜表 10 重点整備地区のバリアフリー基本構想の策定予定＞

策定予定年度	重点整備地区名称
令和元年度	JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区バリアフリー基本構想
令和 2 年度	近鉄山田川駅周辺地区バリアフリー基本構想
令和 4 年度以降	JR 下粕駅・近鉄粕田駅周辺地区バリアフリー基本構想

（２）バリアフリー化事業計画

バリアフリー化事業については、各重点整備地区のバリアフリー基本構想の策定にあたり、具体的な特定事業計画を立て、順次、事業化を図っていく予定としています。

なお、**JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区**のバリアフリー化事業計画については、別冊「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想【**JR 祝園駅・近鉄新祝園駅周辺地区**】」を参照ください。

（３）ソフト施策によるバリアフリー化への取組み

全体構想の基本方針３として『我が事』の支えあいのきずなが実感できる『心のバリアフリー』を推進します。」を掲げたように、施設整備だけではなく、高齢者や障害者等の困難を自らの問題として認識し、心のバリアを取り除き、高齢者や障害者の社会参加に積極的に協力することが重要となります。

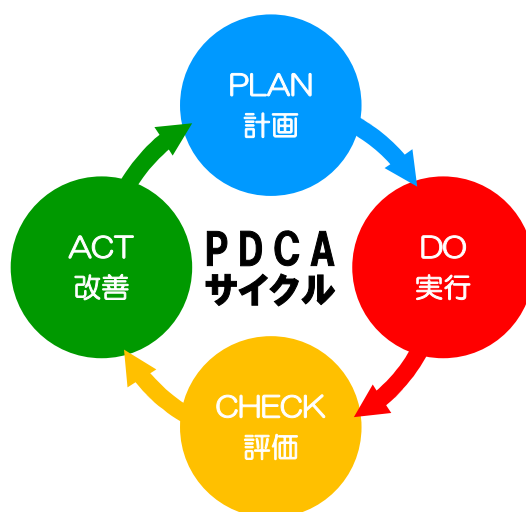
3-4 バリアフリー基本構想の推進にあたって

「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想」の全体構想を踏まえ、各重点整備地区のバリアフリー基本構想を策定し、計画的なバリアフリー化事業を進めていきますが、バリアフリー基本構想の実現には事業の進捗状況の把握や実施した事業の強化を行い、その結果を関係者が共有し、次のステップに進めていくことが必要となります。

このため、バリアフリー基本構想の推進施策として、次の取組みを行います。

<バリアフリー基本構想の推進施策>

- ・施設設置管理者・行政・町民の協力による施策の推進
- ・「精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想庁内検討会」におけるバリアフリー基本構想の進捗状況についての報告、評価、事後点検等の実施
- ・計画（PLAN）、実施（DO）、評価（CHECK）、改善（ACT）のいわゆる PDCA サイクルに基づく、段階的・継続的な改善の実施



<図 31 PDCA サイクルの概念図>

【参考資料】

精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想連絡調整協議会 委員名簿（R2.1.6 現在）

要 綱 区 分		所 属 ・ 役 職 等	氏 名	読 み
委 員	学識経験者	大阪市立大学 名誉教授	藤 田 忍	フジタ シノブ
		龍谷大学 社会学部 現代福祉学科 准教授	樽 井 康彦	タルイ ヤスヒコ
	利用者代表	社会福祉法人 精華町社会福祉協議会 在宅介護課長	山 本 幸美	ヤマモト ユキミ
		社会福祉法人 相楽福祉会 相楽作業所 施設長	坂 東 敏和	ハントウ トシカズ
		精華町身体障害者協議会 会長	藤 村 修	フジムラ オサム
		公益社団法人 京都府視覚障害者協会 相楽会 会長	松 本 良人	マツモト ヨシト
		相楽聴覚言語障害センター センター長	山 口 祐佳	ヤマグチ ユカ
		精華町老人クラブ連合会 会長	森 島 秀行	モリシマ ヒデユキ
		南区育児サークル「ミックスジュース」代表	小笠原 美雪	オガサワ ミユキ
		精華台四丁目育児サークル「すとりべりい」代表	岩 見 佳美	イワミ ヨシミ
		精華町商工会 副会長	寺 本 和生	テラモト カズオ
		精華町自治会連合会 副会長	綿 崎 健	ワタザキ タケン
		公共交通事業者	西日本旅客鉄道株式会社 近畿統括本部 企画課 担当課長	高 見 豊
	近畿日本鉄道株式会社 大阪統括部 施設部 工務課長		増 田 政俊	マスタ マサトシ
	奈良交通株式会社 自動車事業本部 乗合事業部 課長		西 本 多満男	ニシモト タマオ
	公安委員会	京都府木津警察署 交通課長	岡 島 永治	オカジマ エイジ
	道路管理者	京都府山城南土木事務所 技術次長	春 名 靖弘	ハルナ ヤスヒロ
	精 華 町	精華町 副町長	大 植 辰治	オウエ タツジ
オ ブ ザ ー バ ー	国土交通省 近畿運輸局 京都運輸支局 首席運輸企画専門官	岩 崎 靖彦	イワサキ ヤスヒコ	
	京都府 山城広域振興局 企画総務部 企画振興室長	澤 田 晋治	サワタ シンジ	
事 務 局				
精華町 事業部 都市整備課	事業部長	西 島 博一	ニシジマ ヒロカズ	
	次長兼都市整備課長	山 口 治	ヤマグチ オサム	
	都市整備課 課長補佐	大 賀 雅善	オオカ マサヨシ	
	都市整備課 課員	正 木 瑠	マサキ ヨウ	

精華町鉄道駅等バリアフリー基本構想

【全体構想】

令和 2 年 3 月発行

編集・発行：精華町事業部都市整備課

住 所：京都府相楽郡精華町大字南稻八妻小字北尻 70 番地

電 話：0774-95-1902

F A X：0774-95-3973

M a i l：toshi@town.seika.lg.jp