

木幡駅周辺地区

交通バリアフリー基本構想

(案)

宇治市

< 目 次 >

．はじめに	1
1．バリアフリー新法について	1
2．バリアフリー新法の基本的枠組み	2
3．基本構想の目的	3
4．目標年度	3
5．計画の位置づけ	3
6．木幡駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定の背景	4
．木幡駅周辺地区の概要	8
1．人口と高齢化率	8
2．主要な日常生活の施設	8
3．移動に関する現況	9
4．地区内における主な課題	10
．基本理念と基本方針	14
1．木幡駅周辺地区におけるバリアフリー化の基本理念と基本方針	14
．重点整備地区の設定	16
1．重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路について	16
2．重点整備地区における要件整理	18
．バリアフリー化事業計画	21
1．バリアフリー化事業計画について	21
2．公共交通機関のバリアフリー化事業計画	21
3．道路のバリアフリー化事業計画	23
4．公園等のバリアフリー化事業計画	24
5．その他のバリアフリー化事業計画	24
6．ソフト施策におけるバリアフリーの取り組み	26
7．バリアフリー基本構想の推進に向けて	27
参考資料	28
語句説明	28

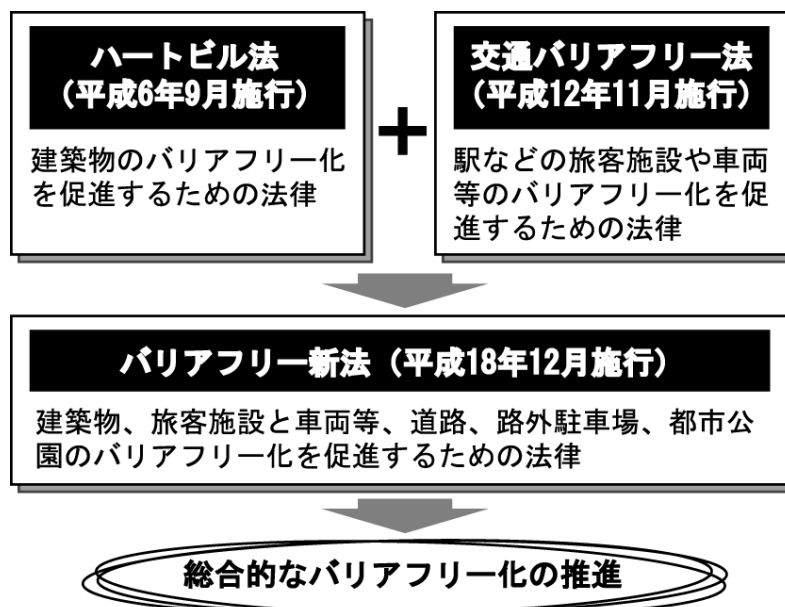
.はじめに

1. バリアフリー新法について

わが国では、急速な高齢化が進展するとともに本格的な人口減少社会を迎えています。また、障害のある人の自立と社会参加の必要性が高まるなか、すべての人が同等に生活し活動する社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念や、すべての人が利用しやすいことを考慮してまちづくりやものづくりなどを行う「ユニバーサルデザイン」といった考え方を取り入れたバリアフリー社会の形成が急務となっています。

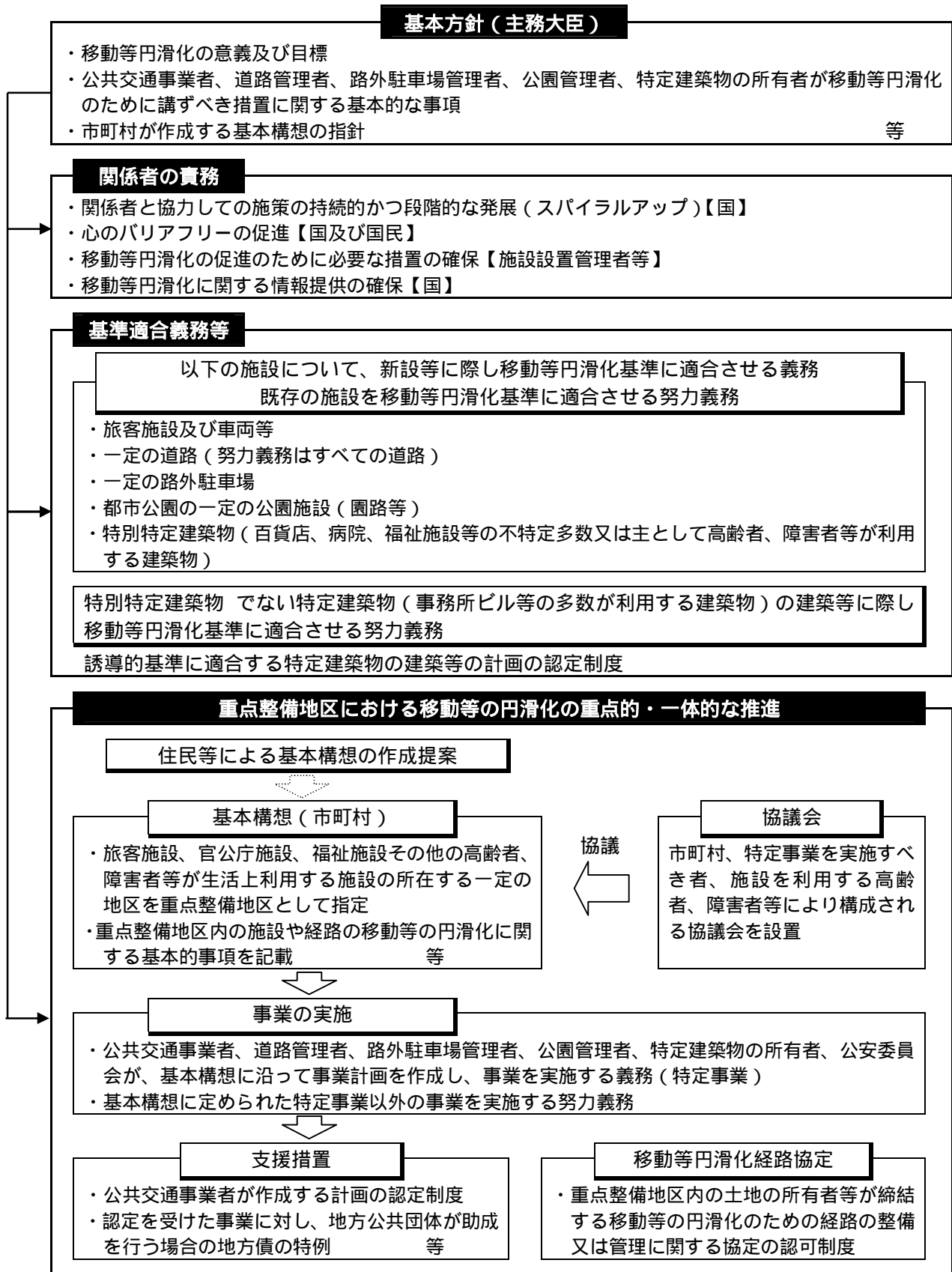
バリアフリーを推進する法整備としては、平成6年に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律（以下、「ハートビル法」という）」が制定され、その後、不特定多数の人々が利用する一定規模（2,000㎡）以上の建築物の建築等において利用円滑化基準への適合が義務づけられました。また、平成12年には「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律（以下、「交通バリアフリー法」という）」が制定され、鉄道やバスをはじめとする公共交通機関に加え、鉄道駅等の周辺の道路や駅前広場、通路等の連続した移動経路について、総合的なバリアフリー化が推進されることとなりました。

さらに平成18年12月には、交通バリアフリー法とハートビル法が統合され「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」（以下「バリアフリー新法」という）が施行されました。このことにより、従来の交通バリアフリー法が対象としていた公共交通機関の旅客施設や車両、駅前広場、道路、通路、及びハートビル法が対象としていた建築物に加えて、路外駐車場や都市公園についてもバリアフリー化の対象とされ、より一体的なバリアフリー化を推進するための法制度が整えられました。



2. バリアフリー新法の基本的枠組み

バリアフリー新法の基本的枠組みは次のようになっています。



3. 基本構想の目的

本基本構想は、高齢者や障害のある人などが日常よく利用する施設（生活関連施設）が集積する一定の区域（重点整備地区）において、施設間を結ぶ経路（生活関連経路）を含め、旅客施設、建築物等のバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するために、本市が市民、施設設置管理者等と連携・協力して策定するものです。本基本構想の策定により、より積極的なバリアフリー化に取り組んでいきます。

4. 目標年度

整備目標年度は、バリアフリー新法に基づく国の基本方針に則して平成32年度とし、それぞれの施設設置管理者は、本基本構想に基づき、具体的な整備計画である特定事業計画を策定し、バリアフリー事業を進めていきます。

しかしながら、地域の抱える課題は多様であり、限られた期間でバリアフリー化に関する全ての課題を解決することは困難であることから、整備目標年度は原則平成32年度とするものの、関係機関等との協議状況に応じて柔軟に対応するものとし、できることから事業を進めていくものとします。

5. 計画の位置づけ

本市では、上位計画である宇治市第5次総合計画や宇治市都市計画マスタープランなどにおいて、バリアフリーのまちづくりを進めるものと示されています。

基本構想は、これら上位計画及び関連計画とも整合を図りながらバリアフリー化を推進するため、基本方針やバリアフリー化事業の概要を定めます。

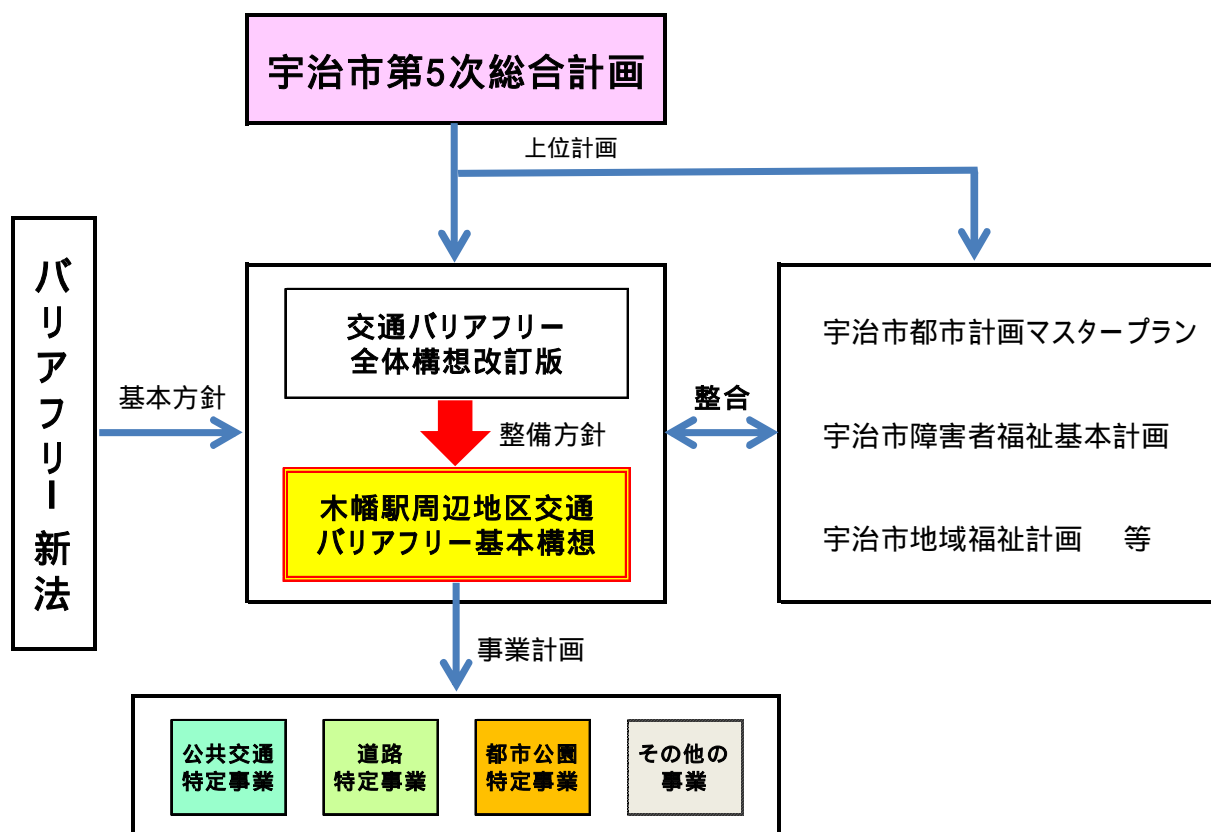
（1）宇治市第5次総合計画

宇治市第5次総合計画では、「快適な都市交通とバリアフリーのまちづくり」として、交通安全とバリアフリーの推進を掲げており、子どもから高齢者まで安心して移動することができるよう、交通安全に向けた取組と公共施設のバリアフリー化を推進するものとしています。

（2）宇治市都市計画マスタープラン

宇治市都市計画マスタープランでは、「市民生活を支え、すべての人にやさしい交通環境整備」を掲げており、生活にうるおいを与え、高齢者や障害のある人をはじめとするすべての人が利用しやすい公共交通機関のバリアフリー化を進めるとともに、歩行者・自転車の安全性、快適性の向上をめざすものとし、特に地域別構想においては、市道大瀬戸熊小路線をはじめ地域内の日常生活に密着している主要な道路は、踏切の改善や歩道の拡幅など、歩行者の安全性を考慮した整備・改良を検討するものとしています。

【上位計画等との関連図】



6. 木幡駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定の背景

宇治市交通バリアフリー全体構想改訂版について

(1) 全体構想改訂の背景と目的

宇治市の高齢化率は平成26年4月1日現在、約25.0%と全国平均の約25.6%に比べると低いものの、4人に1人が65歳以上の高齢者となる超高齢社会を迎えています。

また、障害のある人の数は昭和55年度から平成25年度にかけて4倍以上に増加しており、宇治市の人口に占める割合は約5.6%となっています。

このため、高齢者や障害のある人、ベビーカーを利用する子育て世代の人など、だれもが住みよいまちにするためには、まず、多くの人を利用する駅やその周辺道路を一体的にバリアフリー化していくことが重要です。

一方、宇治市内には鉄道駅が14あり、全ての駅で1日当たりの駅利用者が3,000人を超えています。これらのうち、円滑な移動経路が確保されていない駅が4駅(平成26年現在)あるなど、高齢者や障害のある人が電車を利用する上でバリア(障壁)が多く存在します。

また、駅周辺道路においても安心して歩ける歩道の整備等まだまだ充分とは言えず、交通バリアフリーの推進は宇治市の大きな行政課題となっています。

しかしながら、非常に厳しい財政状況が続く今日においては、宇治市全体を同時にバリアフリー化していくことは極めて困難です。そこで、宇治市では、交通バリアフリー法に基づいてバリアフリー化を計画的に推進するために、平成17年に「宇治市交通バリアフリー全体構想」を策定し、当時の国の基本方針に基づき特定旅客施設である12駅を対象に市内を7地区に分類して、全市的な観点からよりバリアフリー化の必要性が高く、基本構想を策定することについて関係機関と協議が整った地区を「重点整備地区」に位置付けました。その後、基本構想を策定した宇治駅周辺や大久保駅周辺では駅へのエレベーター設置や歩道の整備などバリアフリー化に関する整備が進められましたが、それ以外の地域では駅のバリアフリー化が進んでいないのが実情です。

また、平成18年の法改正、平成23年の国が改めた基本方針といった新たな基準に基づいて、バリアフリー化を進めることも必要となりました。

このような背景から、さらにバリアフリー化を推進するために、全体構想の見直しを行い、平成27年3月に改訂版を策定しました。

(2) 全体構想の基本理念と基本方針

宇治市交通バリアフリー全体構想改訂版では、基本理念と基本方針を次のように定めています。

【基本理念】

『すべての人が安心して出かけられる、やさしさにあふれたまち・宇治』

【基本方針】

全ての人々が安全に安心して出かけられるまちづくりを推進します。

交通利便性の向上を図り、だれもが快適に過ごせるまちづくりを推進します。

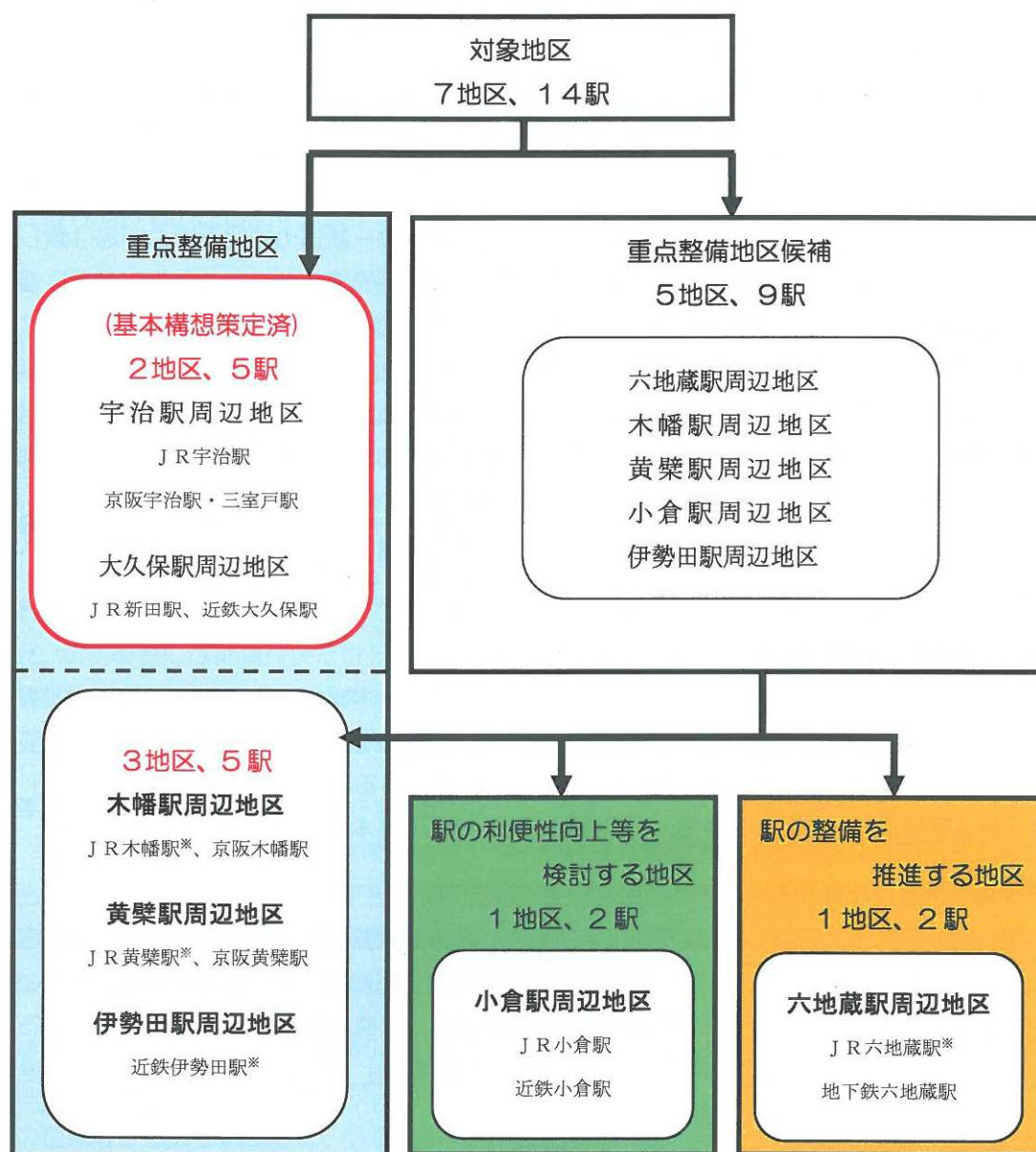
やすらぎと思いやりにあふれた支え合いのまちづくりを推進します。

(3) 重点整備地区の選定

宇治市内のすべての鉄道駅で、1日当たりの平均的な利用者数が3,000人以上であり、国の基本方針に基づくバリアフリー化の対象駅となっています。そこで、すでに基本構想策定済みの宇治駅周辺地区と大久保駅周辺地区を除く5つの地区を全て重点整備地区候補とし、できる限りすべての駅のバリアフリー化が図れるよう検討をしました。

その結果、各駅のバリアフリー化の実現性や周辺道路等の整備状況ならびに今後の事業予定などを勘案し、木幡駅周辺地区・黄檗駅周辺地区・伊勢田駅周辺地区を「重点整備地区」、小倉駅周辺地区を「駅の利便性向上等を検討する地区」、六地藏駅周辺地区を「駅の整備を推進する地区」に分類しました。

【重点整備地区の選定の流れ】



※・・・バリアフリー新法に基づいた円滑な移動経路の確保ができていない駅

木幡駅周辺地区交通バリアフリー基本構想策定について

木幡駅周辺地区については、京阪木幡駅のバリアフリー化が完了しているものの、ＪＲ木幡駅は階段での移動しかできない構造であり、バリアフリー化が必要であること、木幡踏切の拡幅事業の実施など、周辺の道路整備事業と連携を図り総合的に整備を進めることができることから、重点整備地区に選定し、基本構想を策定することとしました。

木幡駅周辺地区の整備方針

木幡駅周辺地区は、住宅系の市街地が広がっており、京阪及びＪＲ木幡駅周辺には木幡公民館、木幡保育所、木幡地域福祉センターなどの公共施設が点在しています。これら駅や公共施設の利用者の移動円滑化や安全を確保するため、周辺の道路整備事業などと連携を図りながら、ＪＲ木幡駅のバリアフリー化などできる限りの整備を検討するものとします。



【ＪＲ木幡駅】



【京阪木幡駅】



【ＪＲ木幡駅北側踏切】



【市道大瀬戸熊小路線】

木幡駅周辺地区の概要

1.人口と高齢化率

本市の平成27年4月1日現在の人口は190,172人で、65歳以上の人口は49,773人、高齢化率は26.2%となっています。また、平成26年3月31日現在の障害者手帳交付者数は13,212人となっています。一方、木幡駅周辺の人口は31,381人で、65歳以上の人口は7,527人、高齢化率は24.0%となっており、宇治市全体の高齢化率より2.2ポイント低くなっていますが、今後も高齢化率は高くなっていくものと予想されます。

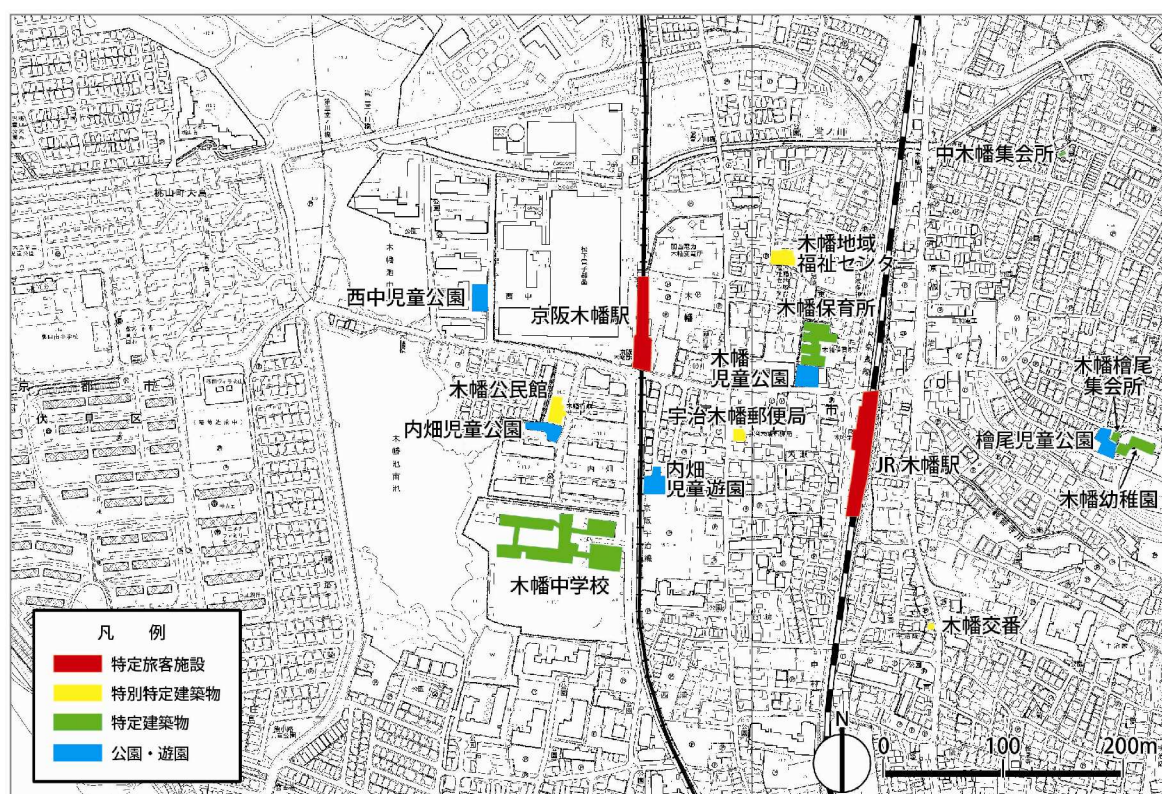
宇治市	総人口	190,172人
	高齢者(65歳以上)人口	49,773人
	障害者手帳交付者数	13,212人
	高齢化率	26.2%
木幡駅周辺	総人口(大字が木幡の人口)	31,381人
	高齢者(65歳以上)人口	7,527人
	高齢化率	24.0%

「宇治市の健康福祉(平成26年度版)」の身体障害者手帳、療育手帳、精神障害者保健福祉手帳の交付者数合計

2.主要な日常生活の施設

地区内にある公共施設として、木幡公民館、木幡地域福祉センター、木幡保育所などがあり、教育施設としては木幡中学校、木幡幼稚園があります。商業施設として、銀行の支店やスーパー等があります。

【木幡駅周辺地区の施設分布状況図】



3. 移動に関する現況

公共交通機関

JR奈良線と京阪宇治線が南北に並行して走っており、JR木幡駅と京阪木幡駅の距離はおよそ200mと近接しています。

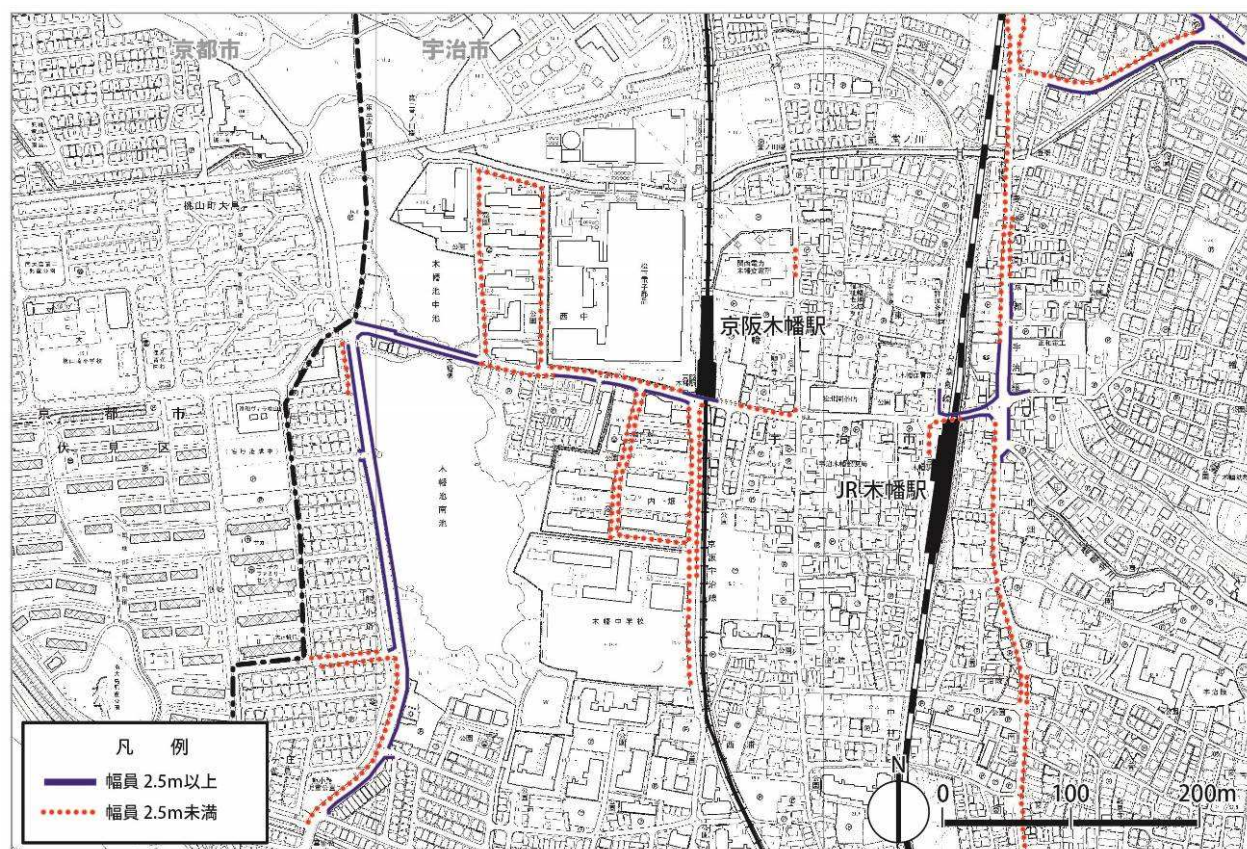
1日当たりの利用者数(平成25年度・乗降客数)は、JR木幡駅では5,490人、京阪木幡駅では6,197人となっており、木幡地域の主な公共交通手段となっています。

両駅の整備状況では、京阪木幡駅は、バリアフリー化が完了しているものの、JR木幡駅では駅構内の移動経路上に段差が残っており、また、跨線橋の階段でしか反対側のホームに行くことができず、移動経路にバリアが生じています。

道路

南北に走る府道京都宇治線や市道五ヶ庄六地藏線と東西に走る市道大瀬戸熊小路線を軸に道路網を形成しています。府道京都宇治線や京阪木幡駅より西側の市道大瀬戸熊小路線では、歩道の整備が進められていますが、JR木幡駅と京阪木幡駅の間については、歩道の整備を求める声があります。

【木幡駅周辺地区の歩道幅員状況図】



4. 区内における主な課題

木幡駅周辺地区の現状を把握するため、地域住民や障害のある方と共にタウンウォッチングを実施し、その後のワークショップにおいて、駅舎や道路等の問題点や課題を抽出しました。

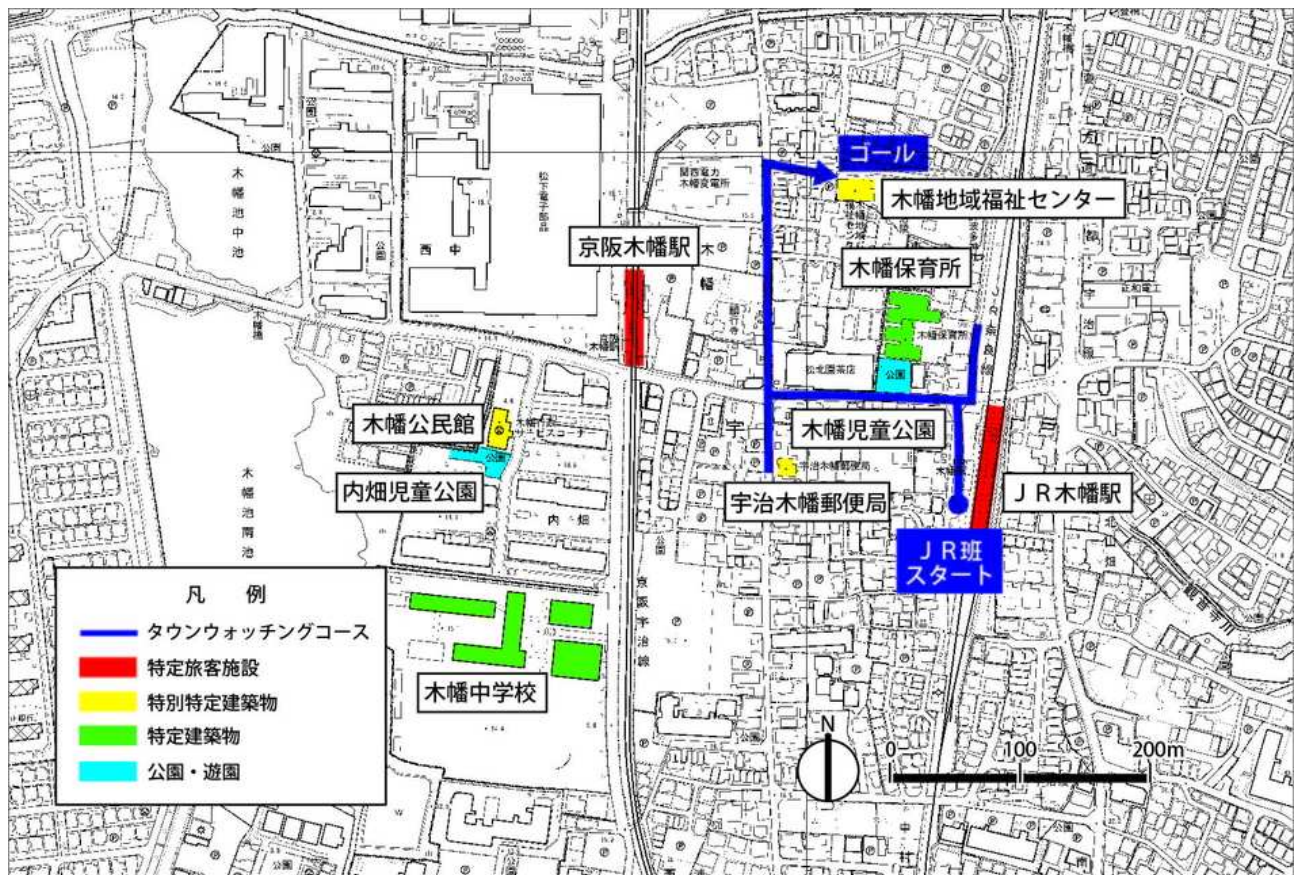
【タウンウォッチング概要】

実施日：平成27年6月13日(土) 9:00～12:00

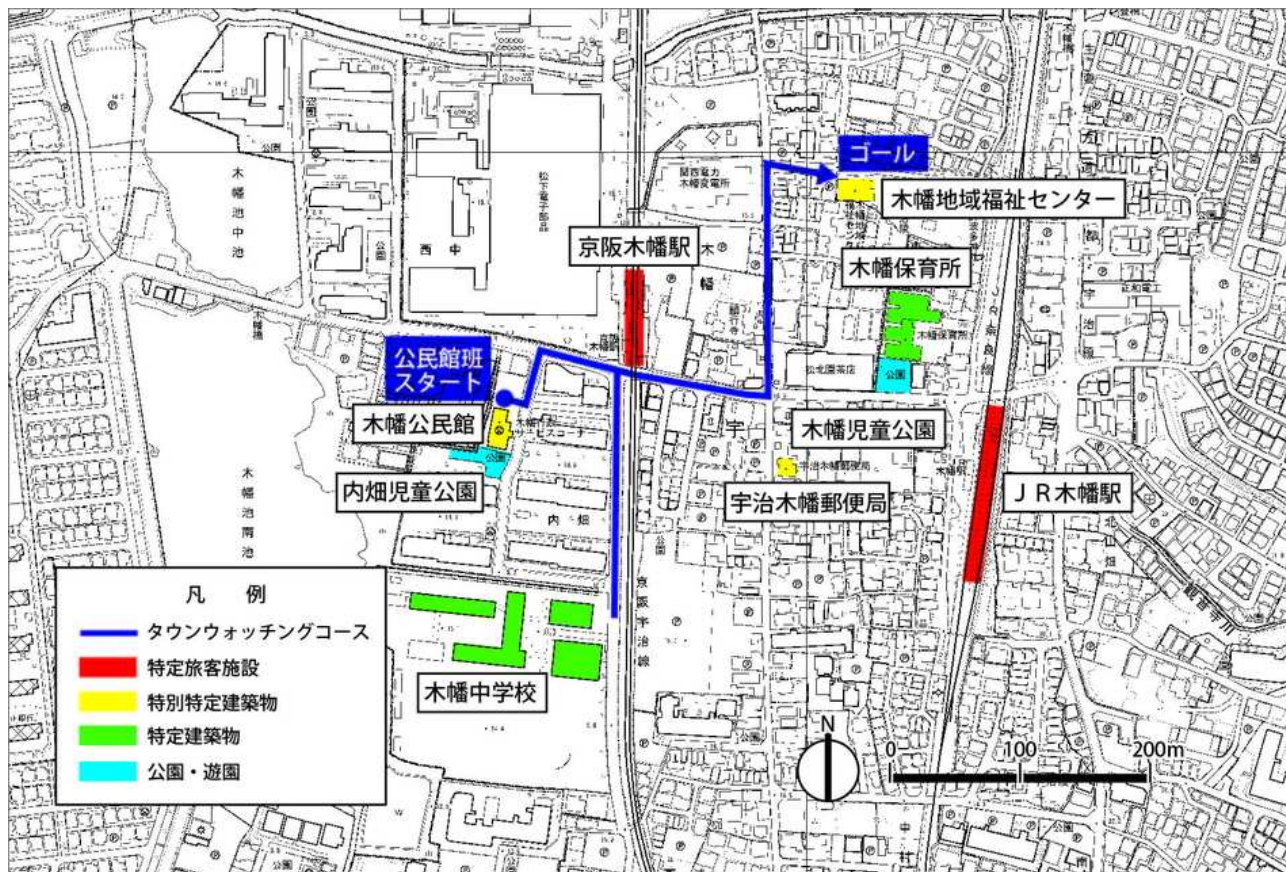
参加者：43名

(宇治市交通バリアフリー検討委員会委員、施設設置管理者、地域住民、障害者協会会員、学識経験者)

コース：JR木幡駅 木幡保育所 宇治木幡郵便局 木幡地域福祉センター



コース：木幡公民館 京阪木幡駅 木幡中学校 木幡地域福祉センター



【ワークショップで抽出した問題点や課題】

(1) 駅に関すること

< JR木幡駅 >

- ・駅の入り口、ホームに電光案内掲示板を設置してほしい。
- ・券売機に蹴込み が設置されていない。
- ・ホーム上に視覚障害者でもドアの位置がわかる案内をしてほしい。
- ・京都方面ホームは乗客も多くホームも狭い。
- ・スロープが改札の外にあり、京都方面ホームのみにつながっている。
- ・エレベーターの設置が必要。

<京阪木幡駅>

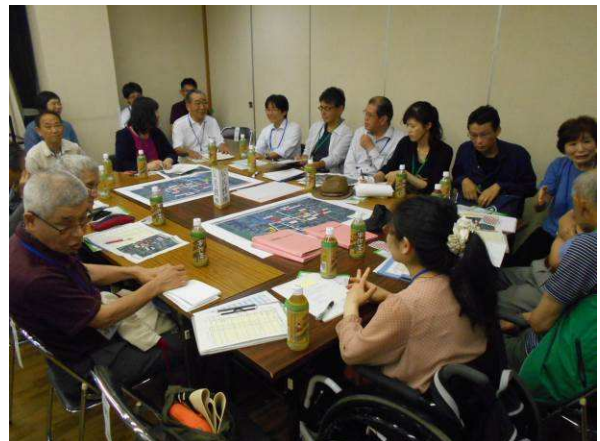
- ・入口からホームまでの誘導用ブロックは設置されていたが、誘導ブロックの経路上付近にある乗り越し精算機の位置の改善が必要。
- ・券売機は車いす使用者には画面が見づらい、手が届かないといった問題があるため、蹴込みを設けてほしい。
- ・点字料金表の設置位置の改善が必要（宇治方面行）。
- ・券売機がすべてタッチパネルなので、券売機の下部にボタンがあるとわかりやすい。

(2) 道路や信号機に関すること

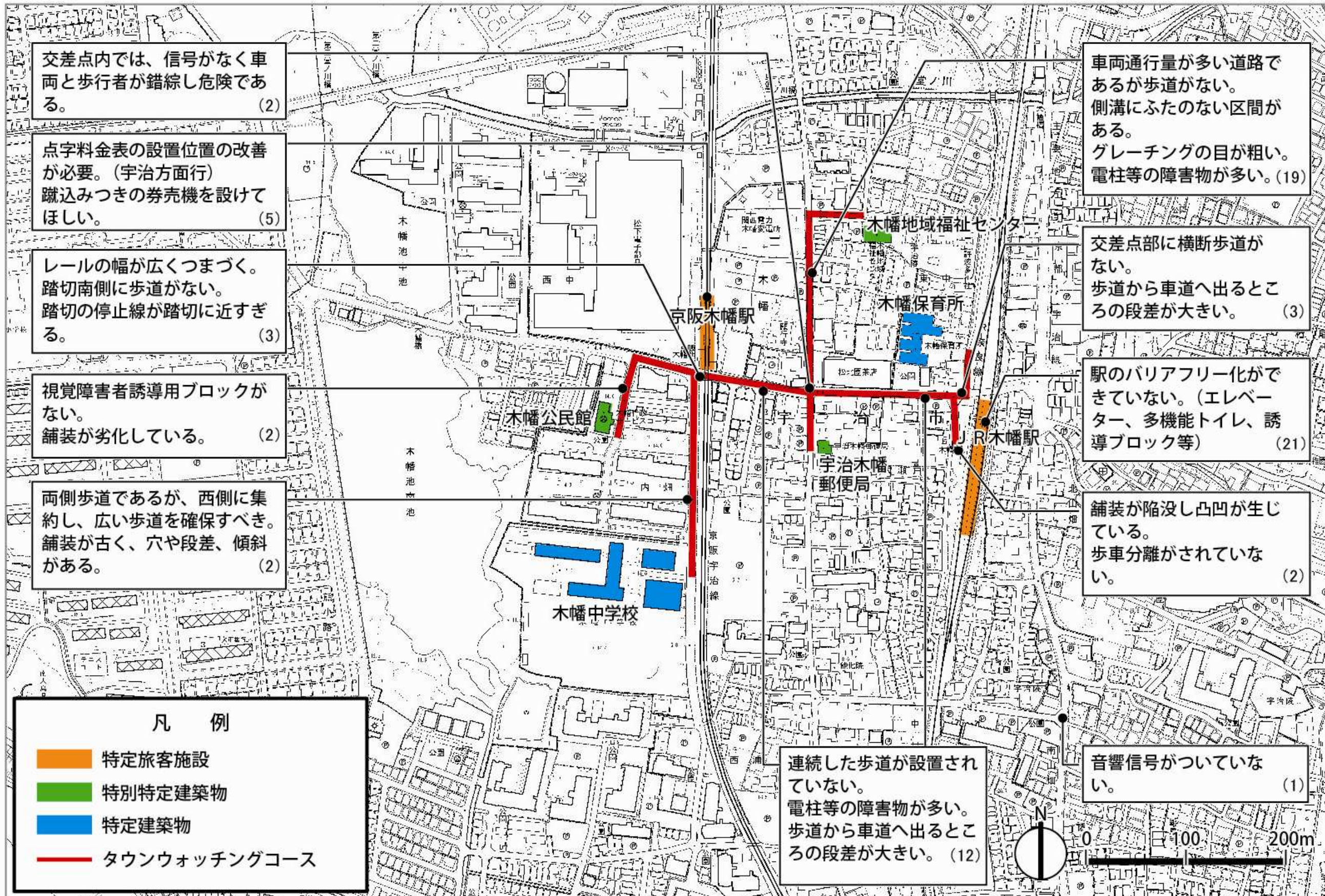
- ・四つ角から木幡地域福祉センターまでの道は狭く車が多く危ない。
- ・道路上の側溝ふたやグレーチングで目の粗いものがあった。
- ・側溝に蓋がなく、車いすの利用者にとって危険を感じる。
- ・駅前の道路の歩道段差が大きい。
- ・路側帯の区画線が消えかかっている（歩車道の境界をくっきりと明示してほしい）。
- ・信号を設置する場合は音ありのものにしてほしい。
- ・道路脇の電柱が歩行経路上にあるため、民地側に寄せるか車道側に寄せるかした方がいい。
- ・通行の支障となる路上や民地の枝葉は剪定してほしい。
- ・誘導ブロックの一部が劣化しており区別がつかない。また、アスファルトの舗装面も劣化しているため、補修等が必要である。

【木幡駅周辺地区の主な課題のまとめ】

タウンウォッチングやワークショップでの意見を踏まえ、木幡駅周辺地区の主な課題を次のとおり整理しました。



【木幡駅周辺地区の主な課題図】



()の数字はタウンウォッチングでの意見数

．基本理念と基本方針

1. 木幡駅周辺地区におけるバリアフリー化の基本理念と基本方針

本市では、宇治市交通バリアフリー全体構想において市全体のバリアフリー化の基本理念を『すべての人が安心して出かけられる、やさしさにあふれたまち・宇治』と掲げており、これを踏まえ、木幡地区の基本理念を次のように定めます。

また、この基本理念の実現のため、3つの構成からなる基本方針を定めます。

木幡駅周辺地区の基本理念と基本方針

< 基本理念 >

『すべての人が移動しやすく快適に生活できる、やさしさと助けあいのまち 木幡』

(目標) 高齢者、障害のある人などをはじめ、まちを移動したり、施設を利用したりする際に制約を受けるすべての人も、気持ちよく過ごせる質の高いまちをめざします。
道路や駅舎、建物などにおけるハード整備を進めるだけでなく、市民がお互いに理解し助け合うことのできるまちをめざします。

< 基本方針 >

- 1.すべての人が安心かつ快適に移動や施設等の利用ができるまちづくりを推進します。
- 2.鉄道駅と周辺施設等を円滑に移動できるバリアフリーネットワークの整備を推進します。
- 3.移動や利用に困っている人をやさしく助け合える、心のバリアフリーを推進します。

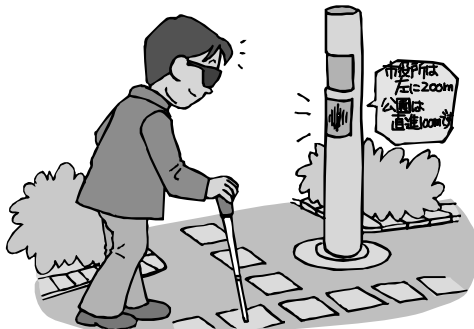
1. すべての人が安心かつ快適に移動や施設等の利用ができるまちづくりを推進します。

歩行空間や公共施設等は、高齢者、障害のある人など、多様な利用者のことを考慮して整備を進める必要があります。すべての人が円滑に移動でき、わかりやすく利用しやすいまちとなるよう、ユニバーサルデザインの考え方を基本として、まちづくりを進めます。



2. 鉄道駅と周辺施設等を円滑に移動できるバリアフリーネットワークの整備を推進します。

最も利用者が多いと見込まれる鉄道駅舎と様々な人が利用する公共施設へ、円滑に移動できるよう、歩行空間の整備を進めます。



3. 移動や利用に困っている人をやさしく助け合える、心のバリアフリーを推進します。

市民一人ひとりがバリアフリー化について理解を深め、気持ちよく過ごせるまちを実現するため心のバリアフリーを推進します。



重点整備地区の設定

1. 重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路について

(1) 重点整備地区の要件

移動等の円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に進めるための区域を、重点整備地区として定めます。重点整備地区の要件としては、バリアフリー新法第2条21項に定められており、さらに国の定める基本方針においてその具体的な内容が示されています。

【移動等円滑化の促進に関する基本方針による重点整備地区の要件】

配置

- ・生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区
- ・地区全体の面積がおおむね400ha（半径約1.1km円の圏域）未満
- ・生活関連施設のうち特定旅客施設又は官公庁施設、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3以上所在すること
- ・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

「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。」（バリアフリー新法 第2条第21号イ）

事業の必要性

- ・高齢者、障害者等の徒歩若しくは車いすによる移動又は施設の利用状況
- ・土地利用や諸機能の集積の実体並びに将来の方向性
- ・想定される事業の実施範囲、実現可能性などの観点から総合的に判断して、当該地区における移動等円滑化のための事業に一体性があり、事業の実施が特に必要な地区

「生活関連施設及び生活関連経路を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう。）について移動等円滑化のための事業が実施されることが特に必要であると認められる地区であること。」（バリアフリー新法 第2条第21号ロ）

事業の実現性・相乗効果

- ・高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能など都市が有する様々な機能の増進
- ・移動等円滑化のための事業が重点的に、かつ、各事業の整合性を確保して実施されることについて、実施可能性及び集中的かつ効果的な事業実施の可能性等

「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。」（バリアフリー新法 第2条第21号ハ）

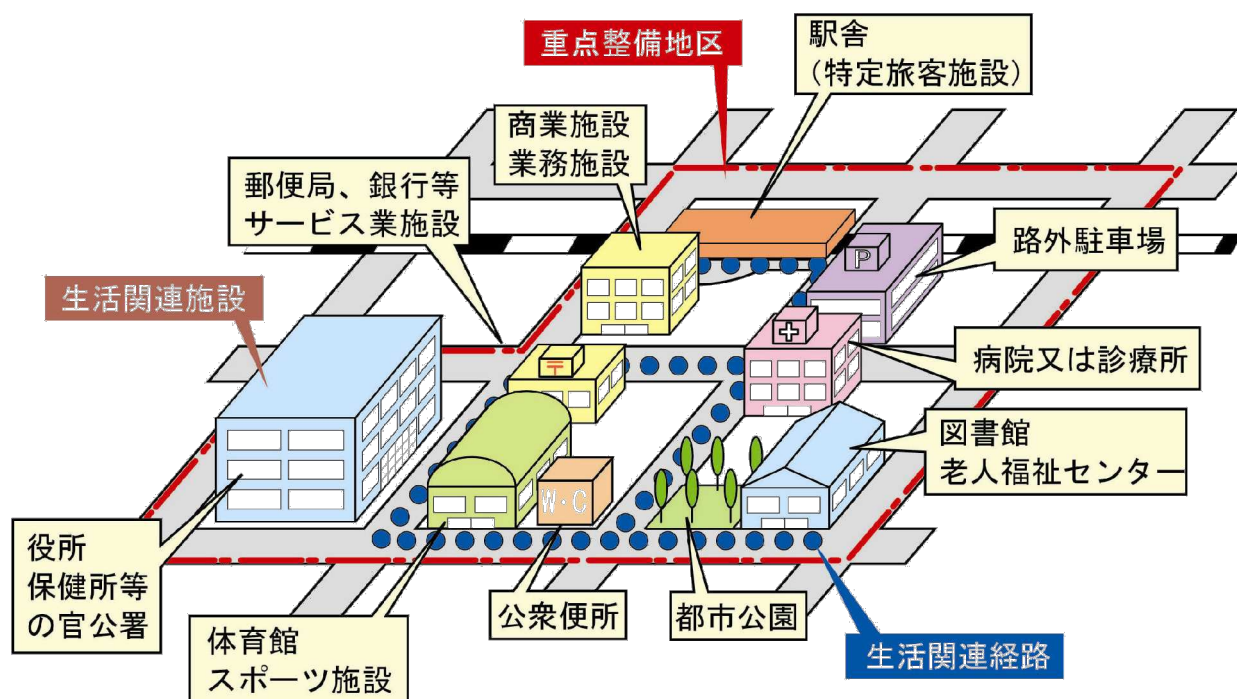
(2) 生活関連施設及び生活関連経路

生活関連施設

生活関連施設とは、「高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設」のことであり、該当する施設は、市内において鉄道駅、市役所、特別支援学校、病院、商業施設など多数所在しています。基本構想において生活関連施設として定めた施設は、バリアフリー化に努める必要があります。

生活関連経路

生活関連経路とは、「生活関連施設相互間の経路」のことであり、生活関連施設の間を結ぶ道路、駅前広場のほか、建築物内部の通路なども生活関連経路として定めることができます。生活関連経路においても、基本構想の中で定めた経路は、バリアフリー化に努める必要があります。



【重点整備地区及び生活関連施設、生活関連経路のイメージ図】

2.重点整備地区における要件整理

(1)重点整備地区の区域について

今回定める重点整備地区の区域は20ページのとおりとし、区域の境界はできる限り道路や河川等でわかりやすく表示して決めました。

また、16ページの重点整備地区の要件と照らし合わせて地区の状況を整理し、要件を満たしていることを確認しました。

要件	地区の状況
配 置	<p>駅周辺には、木幡地域福祉センター、木幡公民館のほか、宇治木幡郵便局など特に高齢者や障害のある人等がよく利用する施設が駅の半径250m以内に集積しており、徒歩による移動が見込まれます。</p> <p>重点整備地区の区域面積は40.6haです。</p> <p>特定旅客施設が2施設（京阪木幡駅、JR木幡駅）、特別特定建築物が3施設（木幡地域福祉センター、木幡公民館、宇治木幡郵便局）所在しています。</p>
事業の 必要性	<p>JR木幡駅においては、エレベーター、多機能トイレ、内方線 等などに課題が残っています。</p> <p>周辺道路については、駅から各施設までの経路について道路幅員が狭く、歩道が未整備の区間があり、また、蓋のない側溝など、安全な歩行経路の確保等も課題となっています。</p>
事業の 実現性や 相乗効果	<p>JR木幡駅において、バリアフリー化の事業予定があります。</p> <p>木幡踏切の拡幅事業が完成しており、JR木幡駅のバリアフリー化事業とあわせて、相乗効果が期待できます。</p>

(2) 生活関連施設及び生活関連経路の選定

木幡駅周辺地区においては、地区の中心的な施設として次の生活関連施設を選定し、この生活関連施設を結ぶ経路を生活関連経路として選定します。

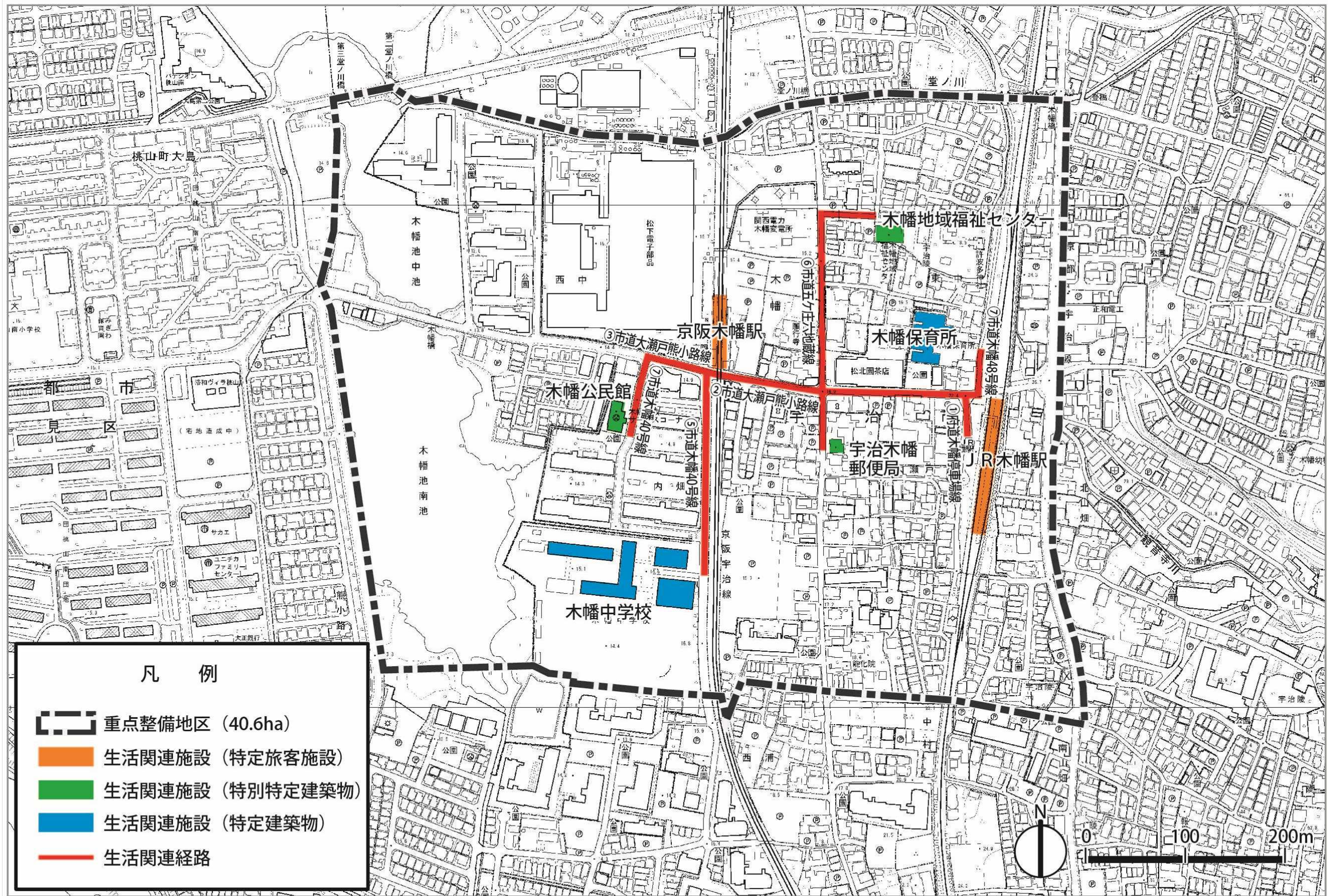
生活関連施設

生活関連施設	施設名	選定の基本的な考え方
特定旅客施設	J R 木幡駅	1日の平均利用者数が5,000人以上である旅客施設
	京阪木幡駅	
特別特定建築物	木幡公民館	多くの人々が利用する、または、主として高齢者や障害のある人などが利用する施設
	木幡地域福祉センター	
	宇治木幡郵便局	
特定建築物	木幡中学校	多くの人々が利用する施設
	木幡保育所	

生活関連経路

経路	施設間	路線名
	J R 木幡駅～京阪木幡駅	府道木幡停車場線
		市道大瀬戸熊小路線
	京阪木幡駅～木幡公民館	市道大瀬戸熊小路線
		市道木幡40号線
	京阪木幡駅～木幡中学校	市道木幡41号線
	木幡地域福祉センター～宇治木幡郵便局	市道五ヶ庄六地藏線
	木幡保育所前	木幡緑道(市道木幡48号線)

【木幡駅周辺重点整備地区図】



．バリアフリー化事業計画

1 .バリアフリー化事業計画について

木幡駅周辺地区におけるバリアフリー化を推進するため、タウンウォッチング等から得られたバリアフリー上の問題点を踏まえ、各施設設置管理者が今後実施していくバリアフリー化事業計画の概要を定めます。

整備目標年度は、次のように分類し、関係機関等と連携しながら計画的にバリアフリー化に取り組みます。

<目標年度の種別>

短期：原則として、国が定める目標年度である平成32年度までに事業を完了させる事業。

中長期：平成32年度までの事業の完了は難しいものの、バリアフリー化に向けた実施可能な事業の検討など、取り組みを進める事業。

2 .公共交通機関のバリアフリー化事業計画

(1) 駅舎のバリアフリー化事業に係る考え方

J R木幡駅

駅ホームと改札との間に50cm程度の高低差があり段差が生じているほか、京都方面ホームと宇治・奈良方面ホームの間は、階段のみの跨線橋によりつながっているため、車いすやベビーカーなどが円滑にアクセスできない状況です。また、多機能トイレが未整備であることや京都方面ホームには内方線が未設置など、バリアフリー化が不十分な状況です。

そのため、1以上の移動等円滑化経路を確保するとともに、多機能トイレの設置や内方線整備など、バリアフリー整備を進めます。

京阪木幡駅

改札からホームまでの移動等円滑化経路が各方面ホームとも確保されるとともに、オストメイト対応の多機能トイレや内方線が整備されるなど、バリアフリー化は完了しています。

今後は、~~料金表示等の改善~~点字料金表の移設や蹴込のある券売機の整備など、施設の更新計画などにあわせ、さらにバリアフリー化の充実を目指します。

(2) 公共交通のバリアフリー化事業

駅名	事業内容	主事業者	実施時期	
			短期	中長期
JR木幡駅	駅入口からホームまでの連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	JR西日本		
	移動円滑化された経路の整備(エレベーターの設置等)			
	多機能トイレの設置			
	音声案内・サインの整備			
	移動等円滑化経路上の上屋の設置			
	内方線の敷設(京都方面ホーム)			
	蹴込みつき券売機への改修			
京阪木幡駅	わかりやすい案内表示の検討 <u>さらにわかりやすい位置への点字料金表の移設検討(宇治方面行)</u>	京阪電鉄		
	蹴込みつき券売機への改修			



【JR木幡駅】



【京阪木幡駅】

3. 道路のバリアフリー化事業計画

(1) 道路のバリアフリー化事業に係る考え方

生活関連経路

生活関連経路として位置付けられた府道や市道のうち、歩道の設置されている路線については、段差の改善、路面の改良、横断勾配の改善、視覚障害者誘導用ブロックの連続敷設を基本にバリアフリー化を進めます。

一方、歩道が未設置である路線については、路側帯のカラー化などによる歩行者の安全対策を検討するし、**できることから取り組む**とともに、タウンウォッチング等で安全対策について多くの意見があったJR木幡駅から京阪木幡駅間の道路については、事業の実現可能性や市の財政状況等をかんがみながら歩道整備についても検討を進めます。

その他の道路

重点整備地区内の生活関連経路以外の府道や市道についても、他の事業や維持管理を行う中で、可能な限り、バリアフリー化を図るよう努め、歩行者等の安全対策等に取り組みます。

(2) 道路のバリアフリー化事業

路線名	事業内容	主事業者	実施時期	
			短期	中長期
府道木幡停車場線 (JR木幡駅～ 市道大瀬戸熊小路線)	連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置、段差の改善	京都府		
府道木幡停車場線 (木幡踏切)	安全対策のための踏切前後への点状ブロックの設置	京都府		
市道大瀬戸熊小路線 (JR木幡駅～京阪木幡駅)	歩行者安全対策の検討(歩道整備、路側帯のカラー化等)	宇治市		
市道大瀬戸熊小路線 (京阪木幡駅～木幡公民館)	連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	宇治市		
市道木幡40号線 (木幡公民館前)	連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	宇治市		
市道木幡41号線 (京阪木幡駅～木幡中学校)	連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置、歩道改良の検討	宇治市		
市道五ヶ庄六地藏線 (木幡地域福祉センター～ 宇治木幡郵便局)	歩行者安全対策の検討(路側帯のカラー化等)	宇治市		

4. 公園等のバリアフリー化事業計画

(1) 公園等のバリアフリー化事業に係る考え方

生活関連経路

生活関連経路に位置付けられた木幡緑道の区間については、連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置を進めます。

その他の公園等

重点整備地区内の生活関連経路以外の公園等についても、他の事業や維持管理を行う中で、段差の改善、路面の改良、縦横断勾配の改善など可能な限りのバリアフリー化に取り組みます。

(2) 公園等のバリアフリー化事業

公園名等	事業内容	主事業者	実施時期	
			短期	中長期
■ 木幡緑道 (木幡保育所付近)	連続した視覚障害者誘導用ブロックの設置	宇治市		

5. その他のバリアフリー化事業計画

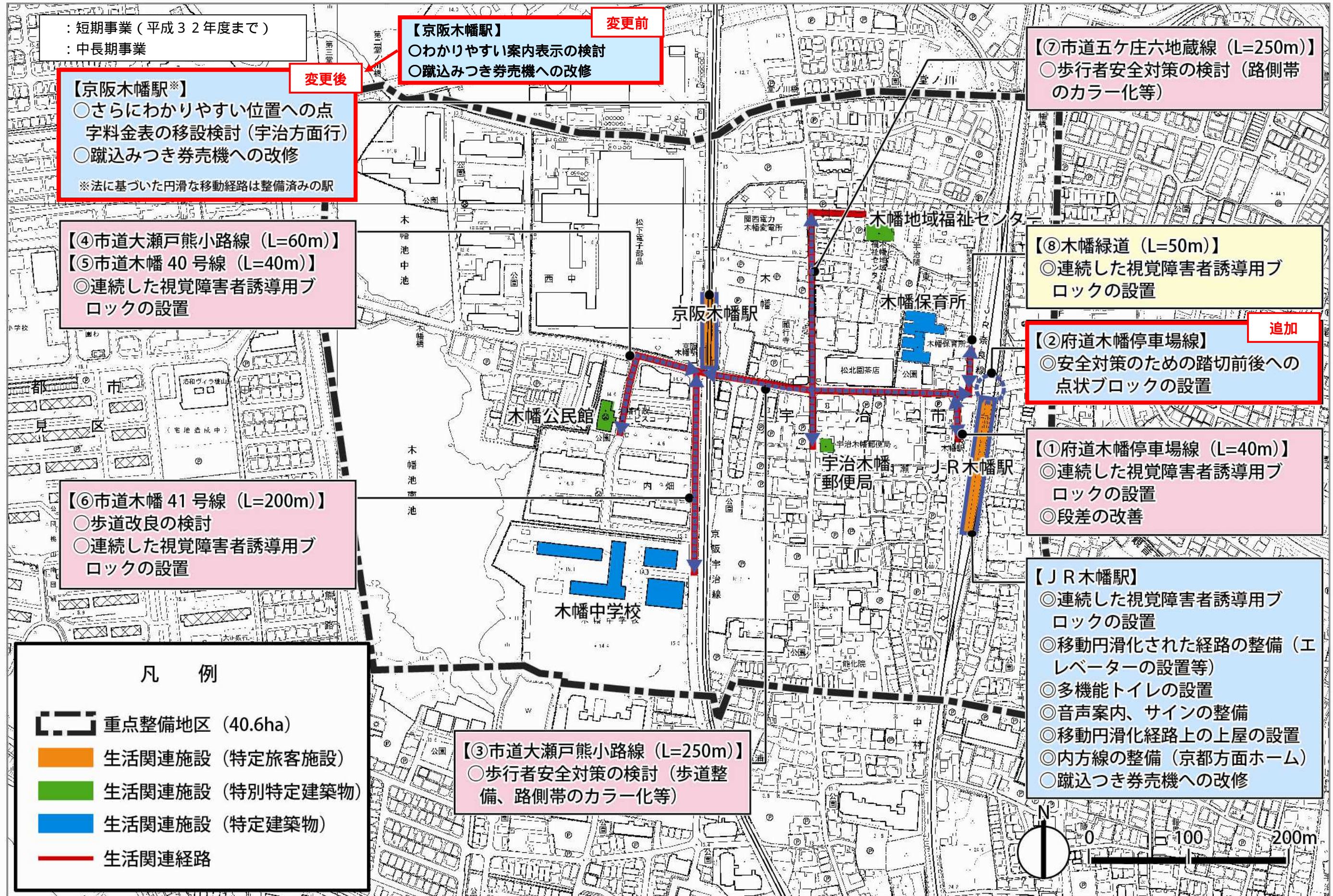
(1) 建築物のバリアフリー化事業に係る考え方

生活関連施設に位置付けた市の公共施設については、施設の更新計画などに合わせ、高齢者や障害のある人が安心して施設を利用できるよう、バリアフリー化に努めるとともに、地区内で建築される建築物については、バリアフリー新法や京都府福祉のまちづくり条例に基づき、助言や指導を行っていきます。

(2) 交通安全施設のバリアフリー化事業に係る考え方

生活関連経路上において、信号機を設置する場合は、周辺の状況等を考慮しながら、原則音響装置を設置するものとします。また、地区内のその他の信号機についても、出来る限りの整備を検討します。

【木幡駅周辺重点整備地区 バリアフリー化事業計画図】



6. ソフト施策におけるバリアフリーの取り組み

「すべての人が移動しやすく快適に生活できる、やさしさと助け合いのまち 木幡」を基本理念とする木幡駅周辺地区において、基本方針として「移動や利用に困っている人をやさしく助け合える、心のバリアフリーを推進します」を掲げ、市民がお互いに理解し、助け合うことのできるまちを目標としています。これは、単にハード整備を進めるだけでは、目標は実現しません。

物理的な整備が早急にできず、バリアフリー化が難しい場合でも、高齢者や障害のある人などへのサポートや声かけでバリアフリーが実現することもあります。

また逆に、高齢者や障害のある人などから、教えてもらわなければ、「バリア」をバリアとして気づかずに過ごしていることもあります。

世代や障害の有無などによらず、一人ひとりがお互いを理解し、それぞれできることを考え、自然に行動へ表れることが大切です。

このためには、「心のバリアフリー」として、次のようなソフト施策の実施が考えられます。今後は、これらのソフト施策について検討を進め、木幡駅周辺地区だけでなく、全市的かつ継続的に展開するものとします。

ソフト施策（心のバリアフリーの推進）

交通ルールやマナーの遵守、違法駐輪等の歩道の占拠防止のための啓発活動の推進

市職員や交通事業者への交通バリアフリー体験研修の実施

高齢者や障害のある人などへのバリアフリー情報の積極的な提供

高齢者や障害のある人などからのバリアに関する情報収集

交通バリアフリー事業に関する進捗管理と積極的な情報発信

7. バリアフリー基本構想の推進に向けて

バリアフリー基本構想を策定することで、各事業者が重点整備地区内のバリアフリー化事業を進めていきますが、進捗状況の管理や整備内容に関して評価などを行わなければ効果的・効率的な整備は実現できません。

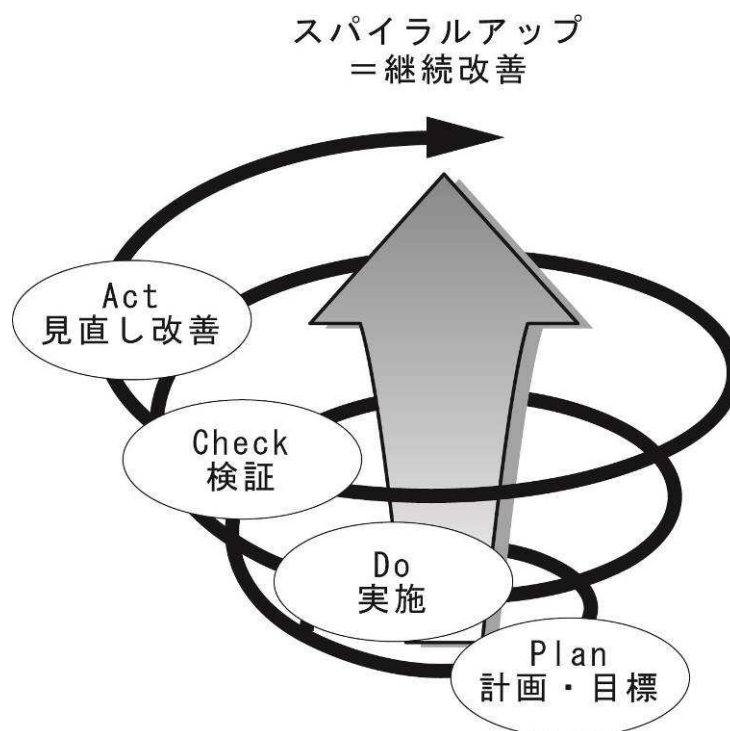
今後、バリアフリー基本構想に基づく事業を円滑に進めていくために、次のような推進策に取り組みます。

バリアフリー基本構想の推進施策

市民・施設設置管理者・行政の協働による施策の推進(事業実施後の点検評価など)

バリアフリー基本構想の進捗状況について報告・評価等を行う協議会の継続実施、
検討委員会において報告、評価等を実施

計画(Plan)、実施(Do)、評価(Check)、改善(Action)のPDCAサイクルに基づく、段階的かつ継続的な改善



参 考 資 料

【 語 句 説 明 】

あ 行

宇治市障害者福祉基本計画

本市における障害のある人のための施策に関する基本的な計画

宇治市第 5 次総合計画

計画期間を平成 23 年度から 33 年度までとした宇治市のまちづくりの基本的な方向性を定めた最高指針

宇治市地域福祉計画

住民の誰もが地域の中で安心して暮らせるよう、生活課題の解決をめざす総合的な福祉のまちづくりの計画

宇治市都市計画マスタープラン

宇治市のまちづくりの将来像をわかりやすく描いた都市計画に関する基本的な方針

オストメイト

直腸がんや膀胱がんなどにより、臓器に機能障害を負い、腹部に人工的に排泄するためのストーマと呼ばれる排泄口を持っている人のこと

音響装置

歩行者用信号の青時間帯に音を出して横断歩行者に知らせるもの（視覚障害者用付加装置）を取り付けた信号機のこと

か 行

京都府福祉のまちづくり条例

高齢者や障害のある人をはじめとして、すべての人々が安心して快適に生活できるまちづくりの実現を目的とした条例

蹴込み

車いす使用者が券売機などを使用するとき、操作盤に手が届きやすいよう券売機の下部に車いす使用者の足の部分が奥まで入るために設けた凹みのこと

高齢化率

総人口の内、65歳以上の人口が占める割合

参 考 資 料

【 語 句 説 明 】

た 行

多機能トイレ

高齢者、障害のある人等の円滑な利用に適した構造を有するトイレ

特定建築物

バリアフリー新法施行令第4条に基づく建築物

特別特定建築物

バリアフリー新法施行令第5条に基づく建築物

特定旅客施設

1日の平均的な利用者数が3,000人以上、もしくはその施設を利用する高齢者・障害のある人の数が同等程度以上である旅客施設。

な 行

内方線

ホーム側と線路側を判別するための視覚障害者用誘導ブロック

ら 行

路外駐車場

道路の路面外に設置される自動車の駐車施設で一般の人が利用可能なもの

わ 行

ワークショップ

もともとは作業場、研修場の意味。都市計画やまちづくりの分野では地域にかかわる諸問題に対応するために、さまざまな立場の参加者が経験交流や共同作業などを通じて、地域の課題発見、創造的な解決策の考察、それらの評価などを行っていく活動をさす。