

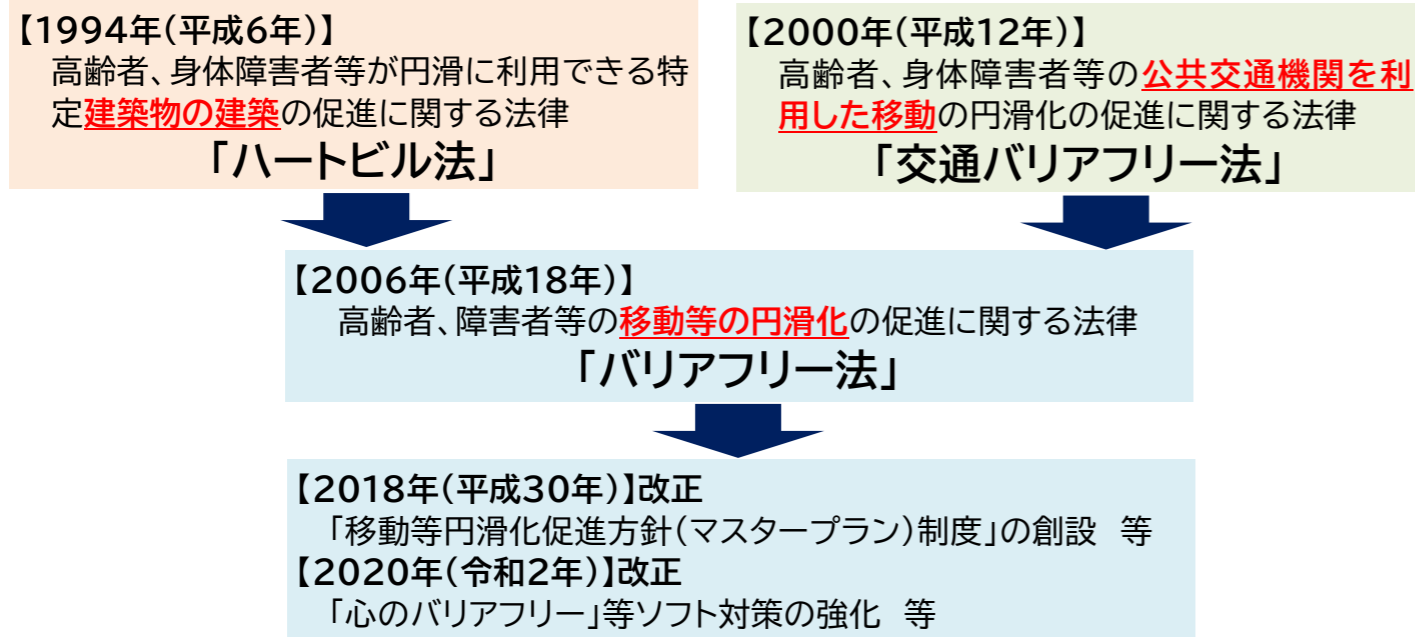
1 バリアフリーに関する取組

(1) バリアフリーについて

「バリアフリー」の「バリア」とは、英語で障壁(かべ)という意味です。バリアフリーとは、生活の中で不便を感じる事、様々な活動をしようとするときに障壁になっているバリアをなくす(フリーにする)ことです。

バリアフリーを推進する法整備は、1994年(平成6年)に「高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律(ハートビル法)」の制定以降、バリアフリーを取り巻く社会情勢等に対応するため、下記のような統合や改正が行われ、現在に至っています。

大津市(以下「本市」という)では、2011年(平成23年)3月に、「大津市バリアフリー基本構想」を策定しましたが、策定から10年以上が経過し、法改正やバリアフリーを取り巻く社会情勢の変化に対応するため、移動等円滑化促進方針(マスタープラン)を新たに策定するとともに、基本構想(実行計画)を改定することとしました。



図：バリアフリーに関する法整備の経緯

(参考)まちの中のバリアフリー



資料：政府広報オンライン

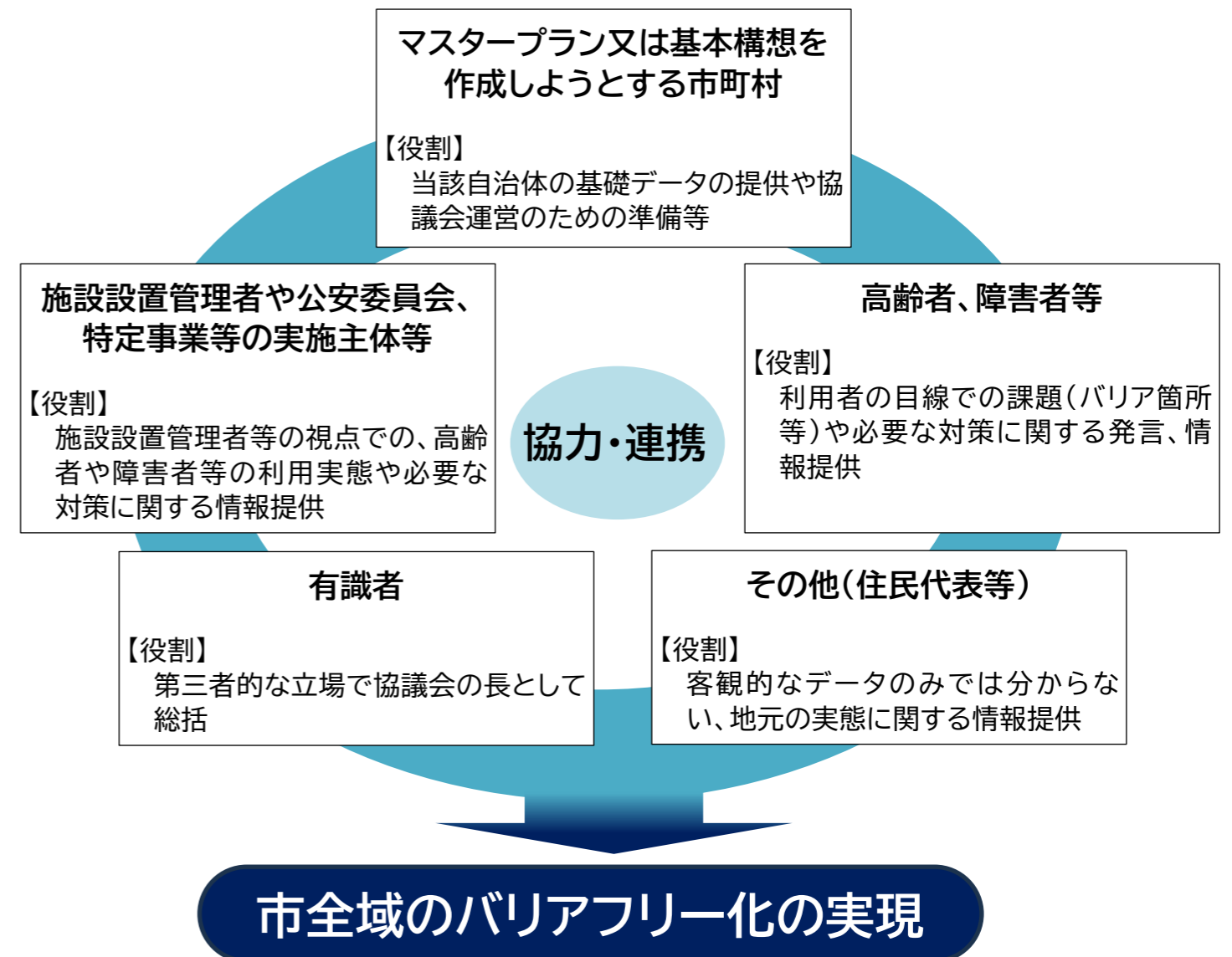
(2) バリアフリー推進協議会の役割

市町においてバリアフリーを推進するために、バリアフリー法第24条の4及び第26条に規定される協議会を設置することは、市町村、関係事業者及び利用者間の協議・調整や合意形成の円滑化・効率化を図る上で、望まれます。

また、マスタープラン等作成後の移動等円滑化に関する取組の評価や基本構想作成後の特定事業の進行管理のためにも、協議会での協議、調整が必要です。

そこで、本市では「大津市バリアフリー推進協議会」を設立し、バリアフリーの推進に関わる事項について協議・調整いたします。

協議会構成員に求められる役割は以下の通りであり、様々な立場の方が積極的にバリアフリーの推進に関わっていただくことが市全域のバリアフリー化の実現に必要となります。



資料：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想策定に関するガイドラインをもとに作成

図：協議会の構成員とその役割

2 現行の大津市バリアフリー基本構想について

(1) 概要と経過

本市では、「高齢者、障害者等の公共交通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)」に基づき、2002年(平成14年度)に、「大津市交通バリアフリー基本構想」を定め、「だれもが安全に、安心して、快適に移動できるまちづくり」を基本理念に、「JR大津駅・京阪浜大津駅周辺地区」を重点整備地区に設定し、バリアフリー化を進めてきました。

2011年(平成23年)3月には、交通バリアフリー法とハートビル法を統合・拡充した「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(バリアフリー法)」に基づき、大津市バリアフリー基本構想を改定し、「誰もが安全・安心に手を取りあって暮らせるまち 大津」を基本理念に重点整備地区である「JR大津駅・京阪浜大津駅(びわ湖浜大津駅)周辺地区」の見直しと「JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区」を新たに重点整備地区に定め、バリアフリー化を進めてきました。

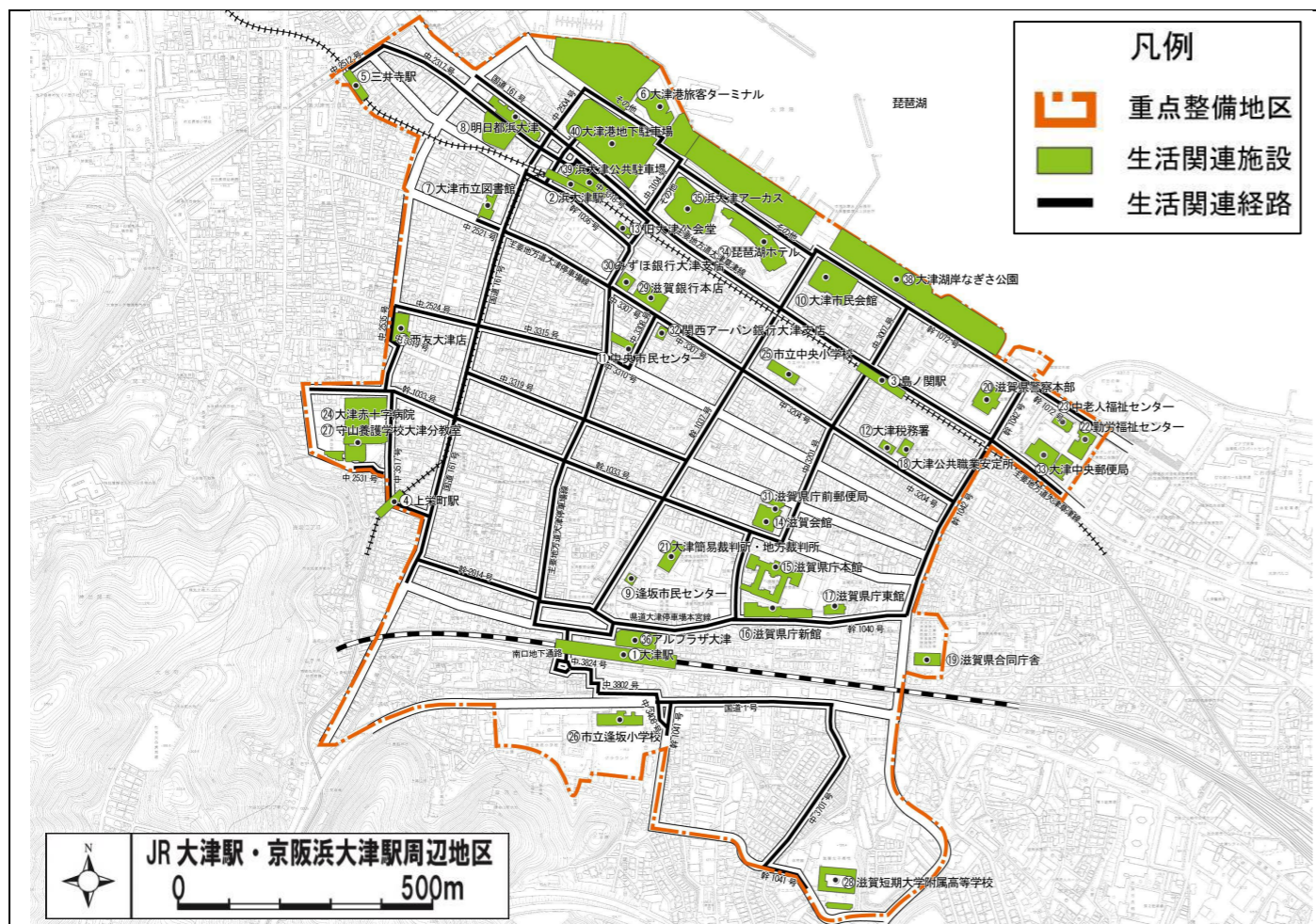
現行の大津市バリアフリー基本構想(平成23年3月)

基本理念

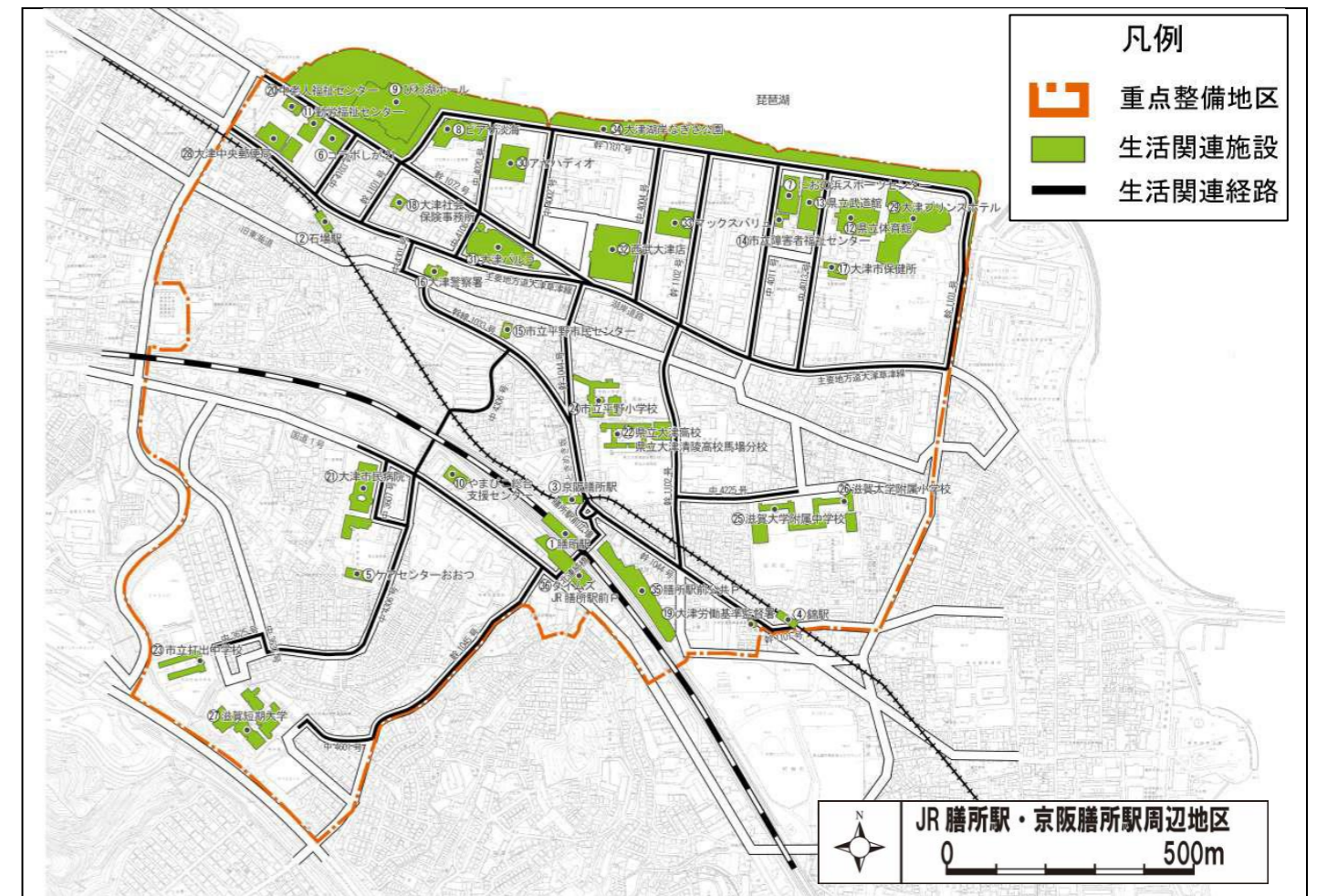
誰もが安全・安心に手を取りあって暮らせるまち 大津

基本方針

- 1)ユニバーサルデザインを基本としたまちづくり
- 2)関係事業者の責任と連携による一体的な移動ネットワークの構築
- 3)利用者の意見を反映したバリアフリー整備の推進
- 4)市民と関連事業者、行政によるこころのバリアフリーの推進
- 5)バリアフリーに関する情報提供の推進



図：JR大津駅・京阪浜大津駅(びわ湖浜大津駅)周辺地区



図：JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区

(2) 現行の基本構想の進捗状況

① JR大津駅・京阪浜大津駅（びわ湖浜大津駅）周辺地区

これまでの実績として、2023年(令和5年)3月末までに、事業数の約80%が完了しています。今後2025年(令和7年)3月末までに約90%の整備率となるよう計画しています。

なお、今後も実施が困難な事業としては、設備更新時における券売機の障害者対応や自動販売機の障害者対応などがあります。

道路特定事業については、歩道設置・拡幅など用地確保が難しいため、実施が困難な事業もあります。

表：特定事業の実施状況（JR大津駅・京阪浜大津駅（びわ湖浜大津駅）周辺地区）

特定事業の種類	全体 事業数	対象 事業数	整備状況			実施困難な事業
			2023年 3月末	2024年 3月末 (計画)	2025年 3月末 (計画)	
01 公共交通特定事業	6	6	1	1	4	スロープ設置 券売機の障害者対応
			16.7%	16.7%	66.7%	
02 建築物特定事業	37	29	24	24	27	オストメイト対応
			82.8%	82.8%	93.1%	
03 都市公園特定事業	5	5	4	4	4	自動販売機の障害者対応
			80.0%	80.0%	80.0%	
04 路外駐車場特定事業						
05 交通安全特定事業	2	2	2	2	2	—
			100.0%	100.0%	100.0%	
06 道路特定事業	61	61	51	53	57	歩道整備・防滑対策・歩行空間 確保・電柱移設
			83.6%	86.9%	93.4%	
うち歩道に資する整備	58	58	50	51	54	—
			86.2%	87.9%	93.1%	
07 その他の事業	2	2	0	0	0	鉄道駅の段差解消 券売機の障害者対応
			0.0%	0.0%	0.0%	
総計	113	105	82	84	94	—
			78.1%	80.0%	89.5%	

② JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区

これまでの実績として、2023年(令和5年)3月末までに、事業数の約70%が完了しており、JR大津駅・京阪浜大津駅（びわ湖浜大津駅）周辺地区より約10%整備率は低いですが、今後2025年(令和7年)3月末までには同等の約90%の整備率となるよう計画しています。

なお、今後も実施が困難な事業としては、設備更新時における自動販売機の障害者対応などがあります。

道路特定事業については、電柱の移設や歩道の確保とそれに合わせた透水性舗装や休憩施設設置等実施が困難な事業もあります。

表：特定事業の実施状況（JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区）

特定事業の種類	全体 事業数	対象 事業数	整備状況			実施困難な事業
			2023年 3月末	2024年 3月末 (計画)	2025年 3月末 (計画)	
01 公共交通特定事業	12	12	9	9	12	—
			75.0%	75.0%	100.0%	
02 建築物特定事業	40	25	20	20	25	—
			80.0%	80.0%	100.0%	
03 都市公園特定事業	5	5	4	4	4	自動販売機の障害者対応
			80.0%	80.0%	80.0%	
04 路外駐車場特定事業	1	1	1	1	1	—
			100.0%	100.0%	100.0%	
05 交通安全特定事業	3	3	3	3	3	—
			100.0%	100.0%	100.0%	
06 道路特定事業	80	80	51	58	68	防滑対策・視覚障害者誘導用ブ ロックの改良・電柱移設・歩道 確保・透水性舗装の整備・休憩 施設の設置
			63.8%	72.5%	85.0%	
うち歩道に資する整備	78	78	49	56	66	—
			62.8%	71.8%	84.6%	
07 その他の事業	3	3	2	2	2	鉄道駅の手すり設置
			66.7%	66.7%	66.7%	
総計	144	129	90	97	115	—
			69.8%	75.2%	89.1%	

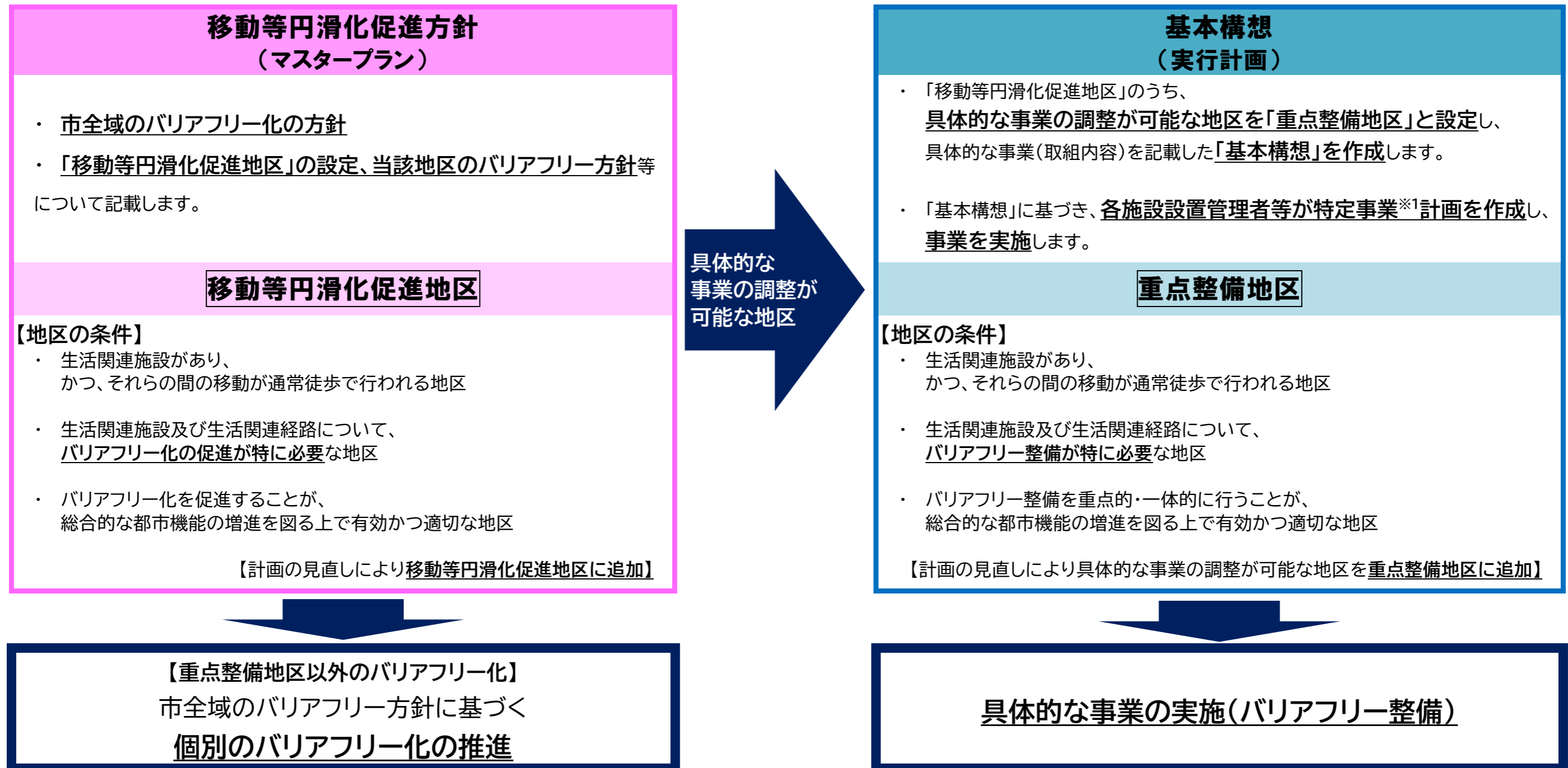
3 次期大津市バリアフリー基本構想等について

(1) 移動等円滑化促進方針と基本構想の関係

今回の基本構想等では、法改正に基づき、移動等円滑化促進方針を新たに策定するとともに現行の基本構想を改定します。

移動等円滑化促進方針は、本市のバリアフリーのマスタープランとなるもので、市全域のバリアフリー化の方針や、バリアフリー化の促進が必要な「移動等円滑化促進地区」の設定、当該地区のバリアフリー化の方針等を記載します。

基本構想は、「移動等円滑化促進地区」のうち具体的な事業の調整が可能な地区を「重点整備地区」と設定し、具体的な事業(取組内容)を記載した実行計画となる「基本構想」を作成します。



※1 特定事業：特定事業とは、バリアフリー法第2条で定める主としてハード整備に関する6つの事業（公共交通特定事業・道路特定事業・路外駐車場特定事業・都市公園特定事業・建築物特定事業・交通安全特定事業）と、令和2年5月のバリアフリー法改正により創設されたソフト対策に関する事業（教育啓発特定事業）を指します。

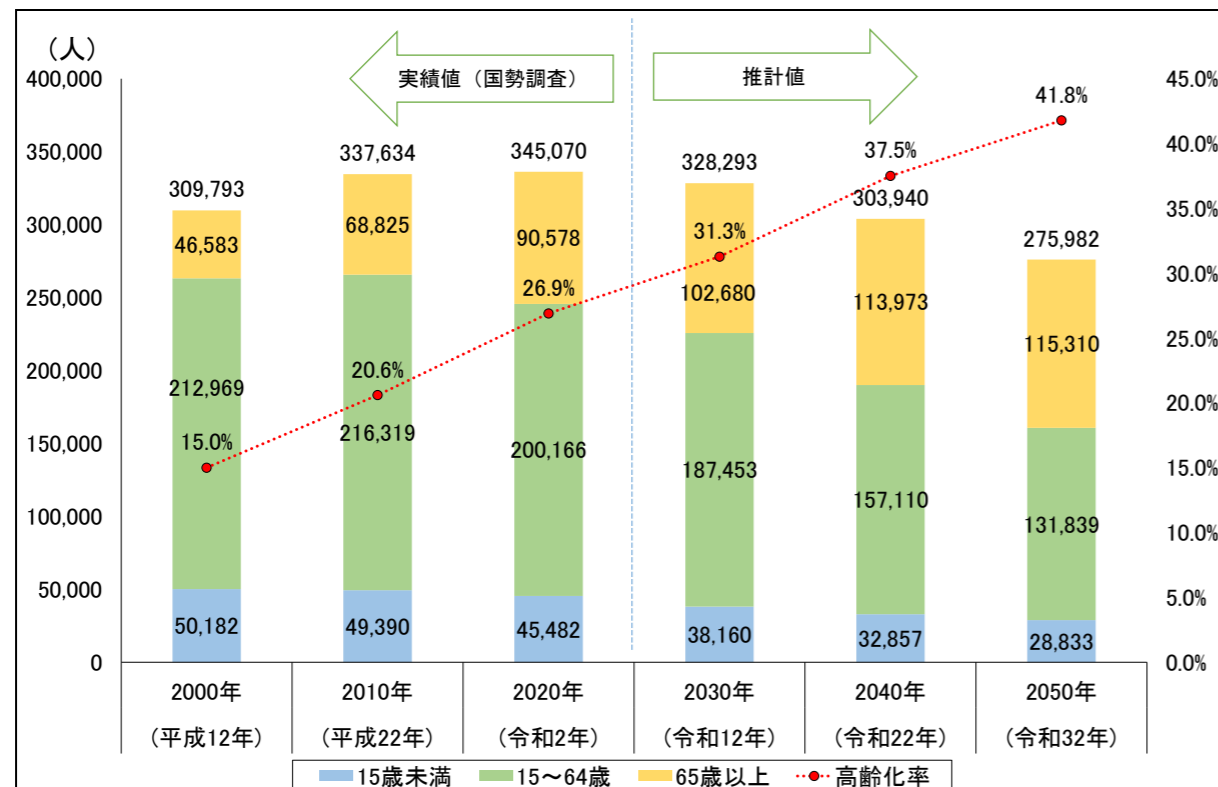
4 大津市の概況

(1) 人口

①人口の推移

本市のこれまでの人口は増加傾向にあり、2020年(令和2年)時点では340,000人を超えています。しかしながら、2022年(令和4年)の推計値では、今後減少に転じ、2050年(令和32年)には約270,000人になると推計されています。

また、本市の高齢化率^{※1}は2020年(令和2年)の時点で26.9%と超高齢社会^{※2}となっており、2050年(令和32年)には41.8%まで増加すると推計されています。



資料：国勢調査(平成12年～令和2年)
大津市統計年鑑(令和4年推計値)(令和12年～)

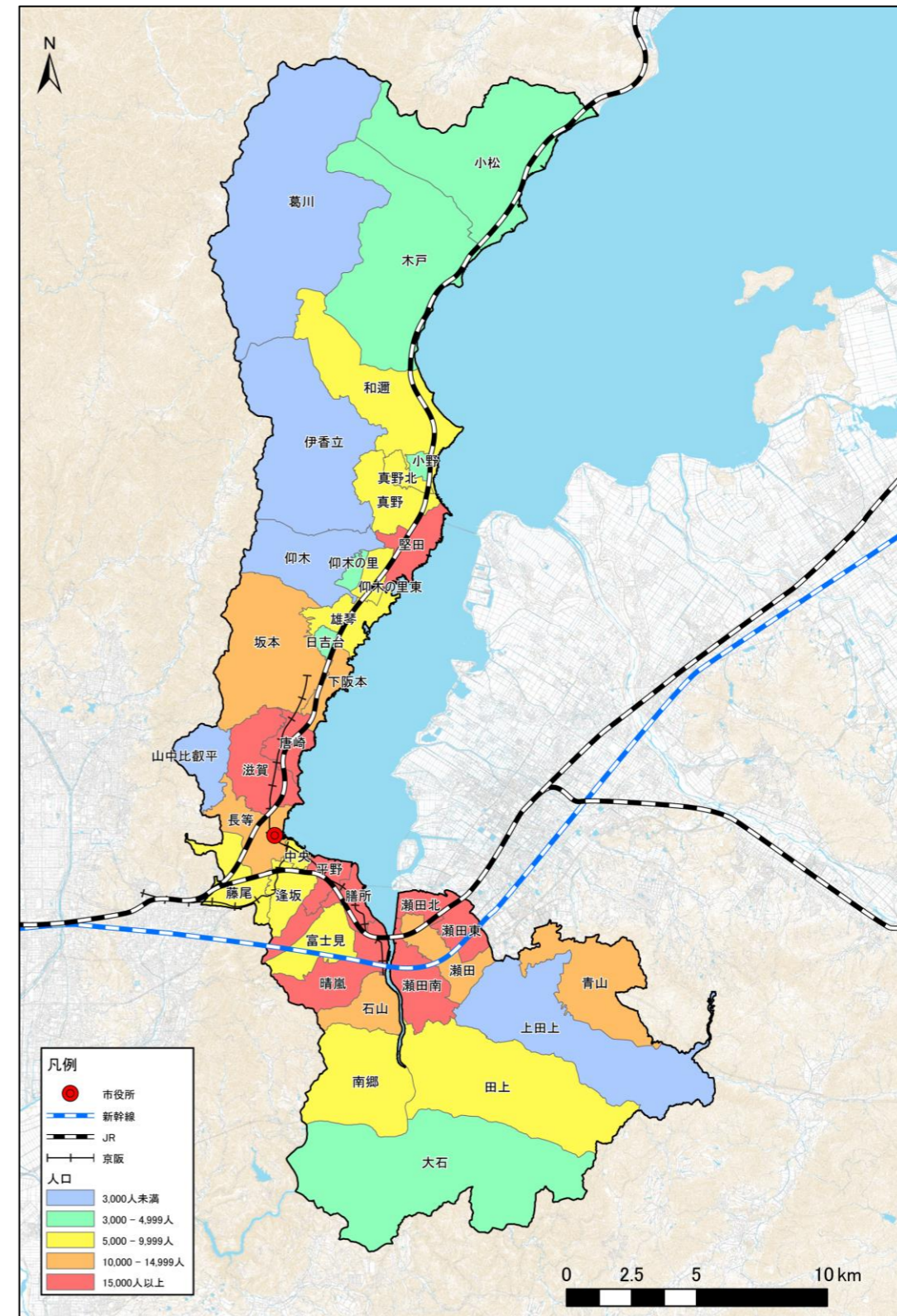
図：年齢別人口と高齢化率

※1 高齢化率とは、65歳以上の高齢者人口が総人口に占める割合のこと

※2 超高齢社会とは、高齢化率が21%を超えた社会

②地区別人口

2022年(令和4年)時点で、本市の地区別人口は琵琶湖南岸が多く、15,000人以上の地域が見られます。



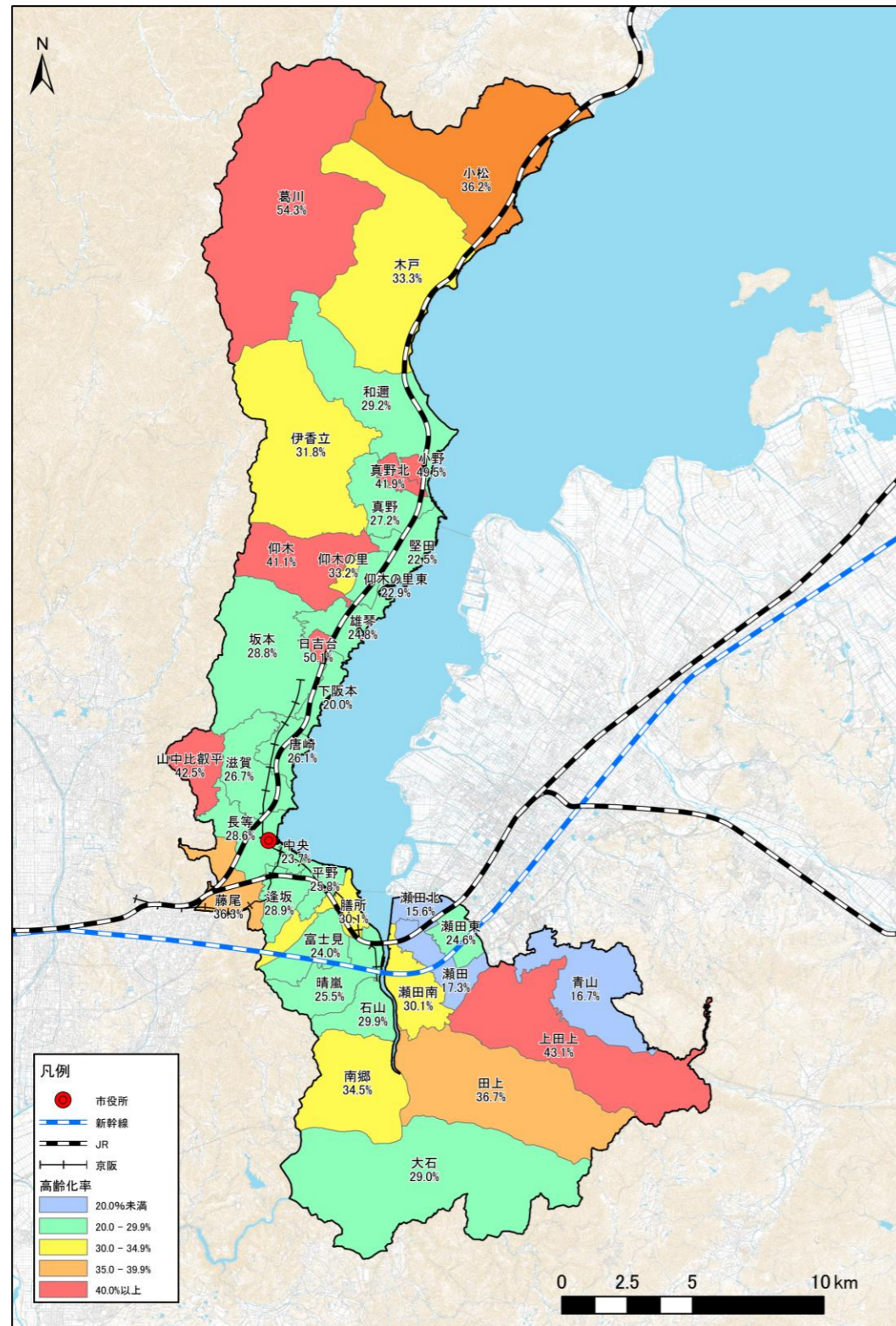
資料：大津市人口統計(令和4年3月31日)

図：大津市の地区別人口

③地区別高齢化率

本市の地区別高齢化率は2022年(令和4年)の時点で、主に市北部と南東部の高齢化率が
高く、40%以上の地域も見られます。

また、人口が少ない地区で高齢化が進行しています。



資料: 大津市人口統計(令和4年3月31日時点)

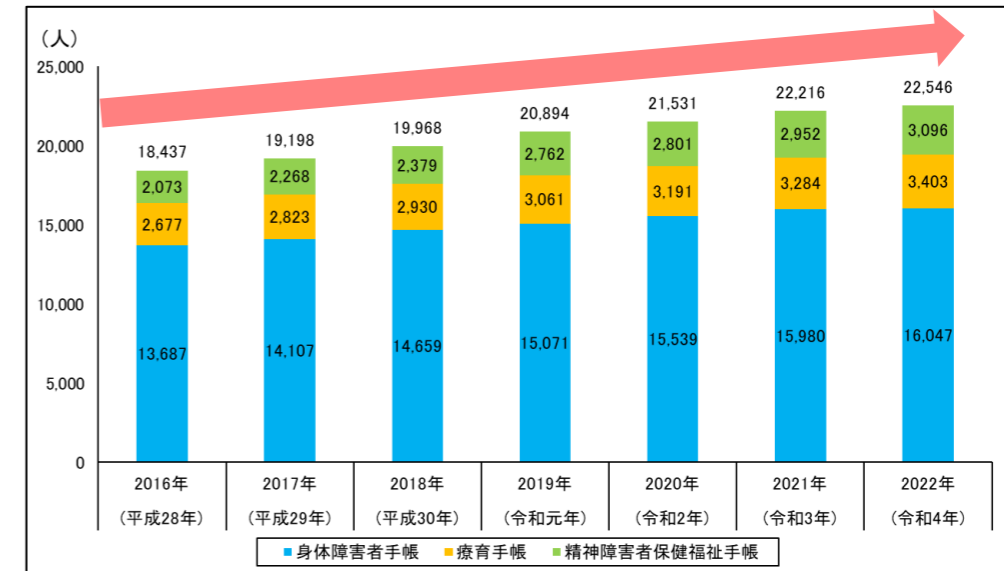
図: 大津市の地区別高齢化率

(2) 障害者の状況

①障害者種別手帳所持者の推移

本市の障害者種別手帳保持者数は、いずれの種別も増加傾向にあり、2022年(令和4年)の
時点で身体障害者手帳の保持者が最も多く、16,000人以上と全体の約71%となっています。

また、精神障害者保健福祉手帳の所有者は2016年(平成28年)に比べ約1.5倍と他の手帳
所有者より増加割合が多くなっています。

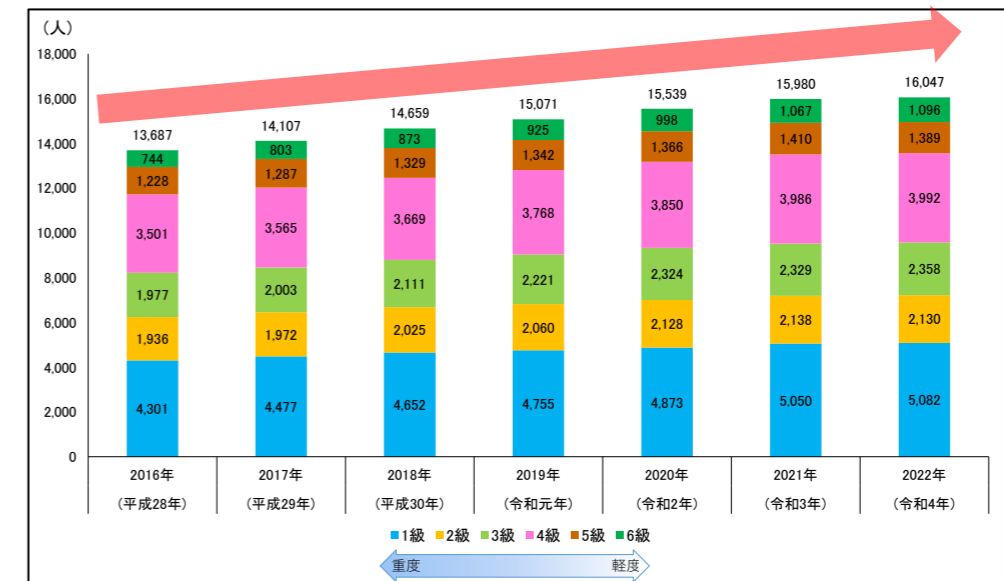


資料: 大津市福祉の概要

図: 障害者種別手帳所持者数

②等級別身体障害者手帳所持者の推移

本市の等級別身体障害者手帳の所持者数は増加傾向にあります。2022年(令和4年)の時
時点で、最も多い等級は1級で5,082人と全体の約32%となっています。

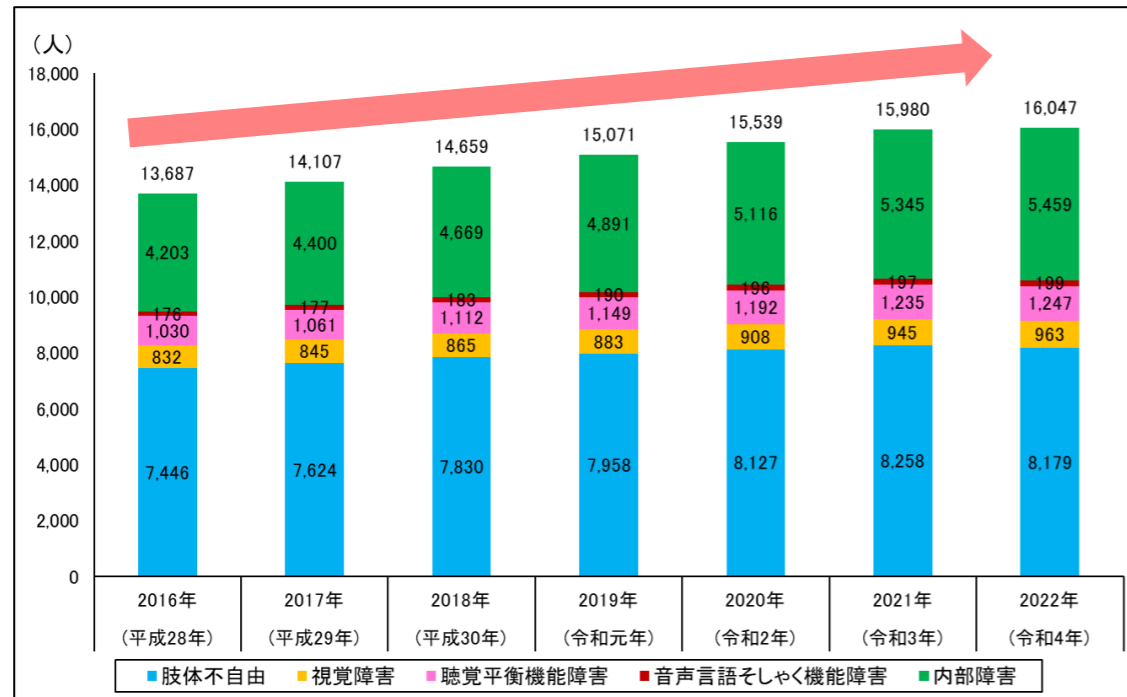


資料: 大津市統計年鑑

図: 等級別身体障害者手帳所持者数

③ 部位別身体障害者手帳所持者の推移

本市の部位別身体障害者手帳の所持者数はいずれも増加傾向にあり、2022年(令和4年)の時点で、最も多いのは肢体不自由で全体の約51%、次に内部障害で全体の約34%となっています。



資料: 大津市統計年鑑

図: 部位別身体障害者手帳所持者数

【参考】障害の種類について

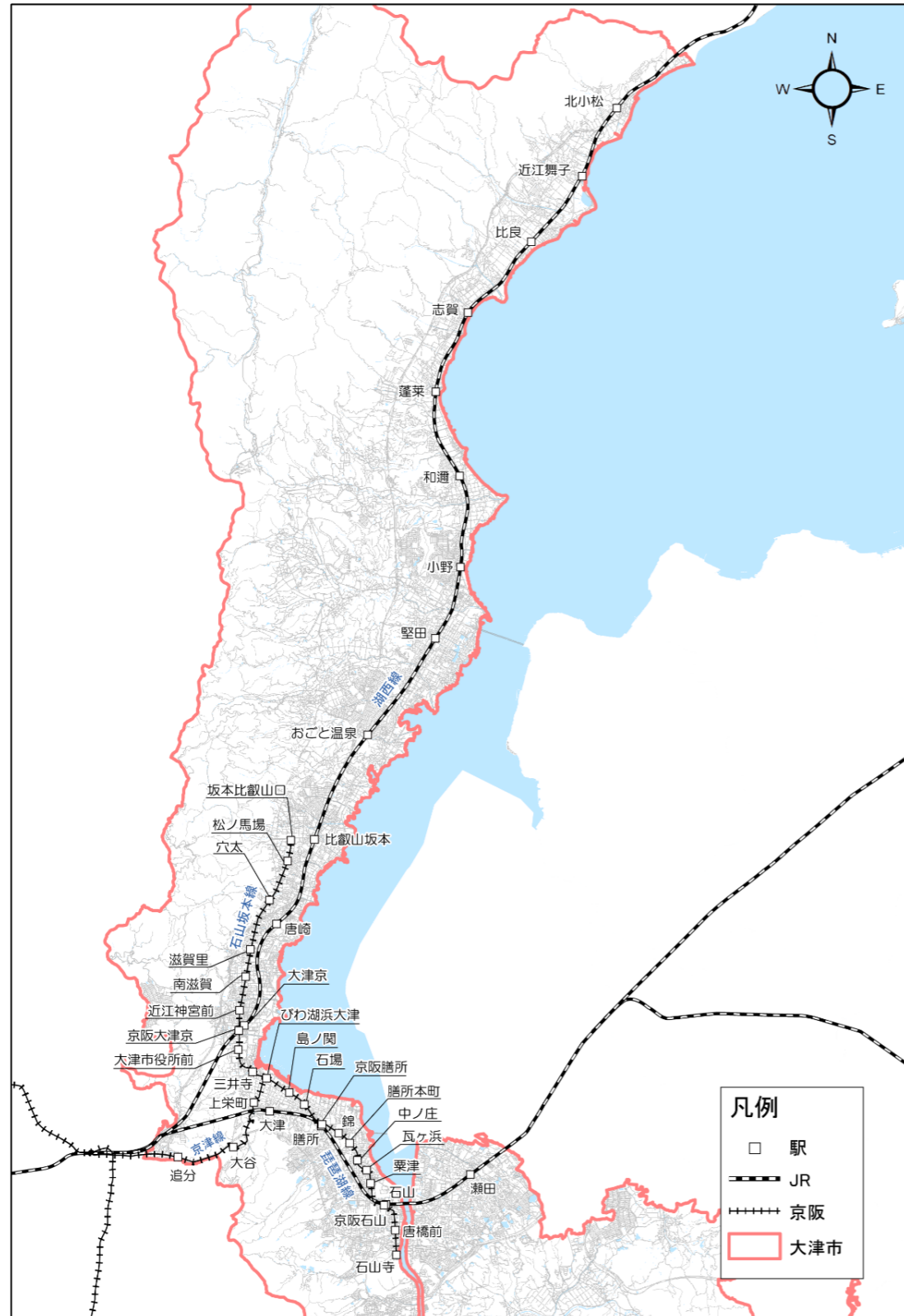
「障害者基本法」では、障害者の定義は「身体障害、知的障害、または精神障害があるため長期にわたり日常生活、または社会生活に相当な制限を受ける者」とされており、障害の種類は、大きく「身体障害」、「知的障害」、「精神障害」と分けられています。また、身体障害者福祉法により身体障害については『肢体不自由』、『視覚障害』、『聴覚平衡機能障害』、『音声言語そしゃく機能障害』、『内部障害』の5つに大きく分けられています。

身体障害 (身体障害者手帳)	肢体不自由	両手足、体幹の一部または全部に障害があるために「立つ」「座る」「歩く」「物を持つ」「字を書く」といった日常生活や社会生活に制限がある状態
	視覚障害	視覚障害とは、視力や視野に障害があり、生活に支障をきたしている状態
	聴覚平衡機能障害	音が聞こえない、あるいは聞こえにくい状態 めまいや耳鳴り、吐き気などの症状のため、起立や歩行などが困難になる状態
	音声言語そしゃく機能障害	「話す」「聞く」「読む」「書く」などコミュニケーションにかかわる障害 口から食べたり飲んだりすることが難しいため、経管栄養以外に方法がない状態
	内部障害	疾患などによる内臓機能の障害により、日常生活に制限をうける状態
知的障害 (療育手帳)		脳に障害が生じ、読み書き、計算など知的機能に困難があり、社会生活にうまく適応できない場合で、発達期(おおむね18歳まで)に生じたもの
精神障害 (精神障害者保健福祉手帳)		精神の病気のため、日常生活や社会生活がしづらくなること

(3) 鉄道駅の状況

① 鉄道駅数

本市にはJR西日本の琵琶湖線が4駅、湖西線が12駅の16駅があり、京阪の石山坂本線が21駅、京津線が3駅の24駅があり、あわせて40駅と数多くの駅があります。

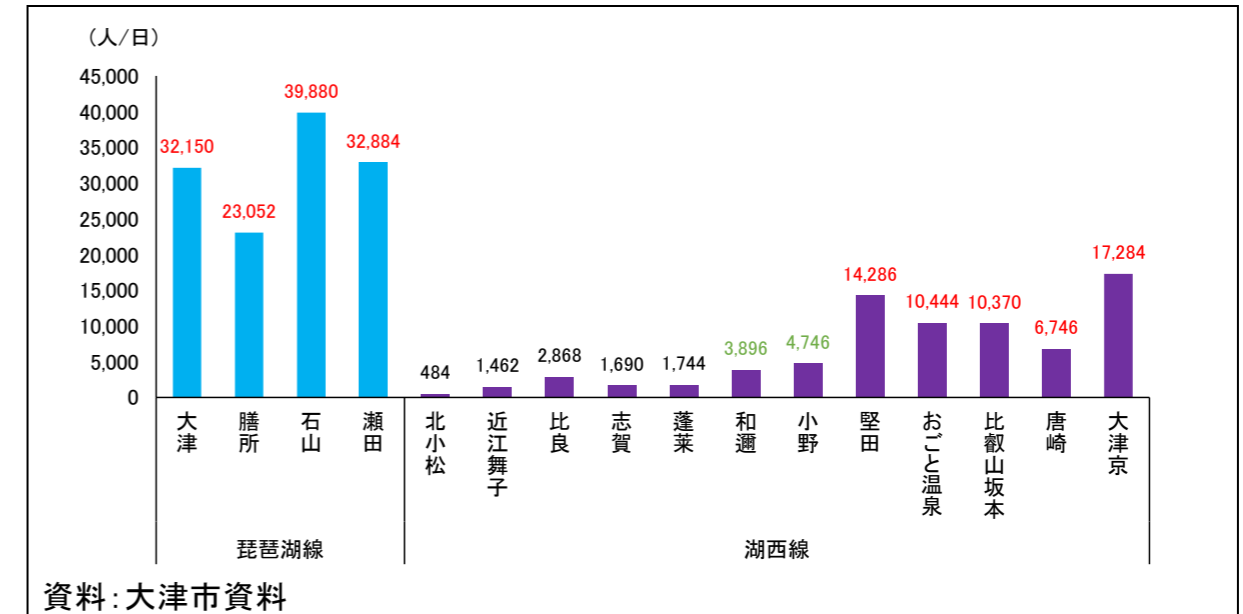


図：市内の鉄道駅

② 鉄道駅別乗降客数

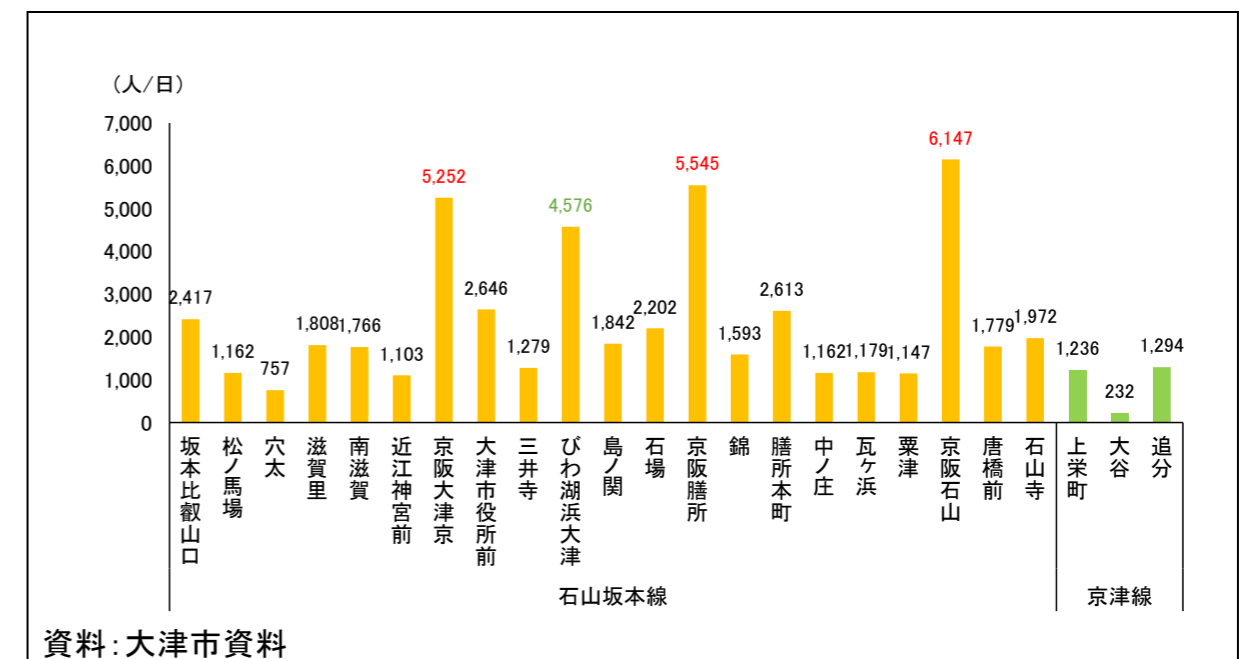
令和4年度(2022年度)の市内各駅の1日当たりの平均乗降客数は、JRでは石山駅が39,880人と最も多く、京阪では京阪石山駅の6,147人となっています。

バリアフリー法における特定旅客施設に該当する一日平均利用者数が5,000人以上(施行令による要件)の駅はJRが9駅、京阪が3駅あります。また、国の移動等円滑の促進に関する基本方針においてバリアフリー化を行うことを目標とする一日平均利用者数が3,000人以上の駅(特定旅客施設以外)はJRが2駅、京阪が1駅あります。



資料：大津市資料

図：1日当たりの平均乗降客数 (JR)



資料：大津市資料

図：1日当たりの平均乗降客数 (京阪)

③ 鉄道駅のバリアフリー化の状況

市内鉄道駅のバリアフリー化の状況について、視覚障害者誘導ブロックは全ての駅で設置されていますが、段差の解消や車いす対応のトイレの設置は対応していない駅が多く見られます。

表：市内鉄道駅のバリアフリー化の状況

路線	駅名	駅員の常駐	段差の解消		改札口 幅広改札機の設置	視覚障害者誘導用 ブロック	トイレ 車椅子対応	券売機			構内案内 触知案内図	
			車椅子可 (道路～改札)	エレベーター (改札～ホーム)				音声案内	点字案内	テンキー		
JR 琵琶湖線	大津	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	膳所	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○	
	石山	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○	
	瀬田	△	○	○	○	○	○	×	○	○	○	
	湖西線	北小松	△	×	×	○	○	×	×	○	○	
		近江舞子	△	×	×	○	○	×	×	○	○	
		比良	△	○	○	○	○	○	×	○	○	○
		志賀	△	×	×	○	○	×	×	○	○	
		蓬萊	△	○	×	○	○	×	×	○	×	
		和邇	△	○	○	○	○	○	○	○	○	○
		小野	△	○	○	○	○	○	×	○	○	○
		堅田	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○
		おごと温泉	△	○	○	○	○	○	×	○	○	
		比叡山坂本	△	○	○	○	○	○	×	○	○	○
唐崎	△	○	○	○	○	○	×	○	○	○		
大津京	△	○	○	○	○	○	×	○	○	○		
京阪 石山坂本線	坂本比叡山口	○	○	-	○	○	○	○	○	○	○	
	松ノ馬場	×	○	-	-	○	×	×	○	○		
	穴太	×	○	-	-	○	×	×	○	○		
	滋賀里	×	○	-	-	○	×	×	○	○		
	南滋賀	×	△	-	-	○	×	×	○	○		
	近江神宮前	×	○	-	-	○	○	×	○	○		
	京阪大津京	○	○	-	○	○	×	○	○	○		
	大津市役所前	△	○	-	○	○	×	×	○	○		
	三井寺	×	×	×	-	○	×	×	○	○		
	びわ湖浜大津	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○	
	島ノ関	×	○	×	-	○	×	×	○	×		
	石場	×	△	-	○	○	×	×	○	×		
	京阪膳所	○	○	-	○	○	×	○	○	○	○	
	錦	△	○	×	-	○	×	×	○	○		
	膳所本町	△	○	×	○	○	×	○	○	○		
	中ノ庄	×	○	-	-	○	×	○	○	○		
	瓦ヶ浜	×	○	×	-	○	×	×	○	○		
	粟津	×	○	-	×	○	×	×	○	×		
	京阪石山	○	○	○	○	○	○	×	○	○	○	
	唐橋前	×	×	×	-	○	×	○	×	○		
石山寺	○	○	-	○	○	○	○	○	○			
京 津線	上栄町	△	×	-	-	○	×	×	○	○		
	大谷	×	○	-	-	○	×	×	○	○		
	追分	×	×	-	-	○	×	×	○	×		

資料：インターネット調べ

※○：対応 △：一部対応 ×：未対応 -：設置なし、不要 空白：不明

(4) 本市のバリアフリーの現状と課題

少子高齢化の進展への対応

本市では、これまでの人口の増加傾向から人口は減少に転じ、少子高齢化も進展していくことが予想されています。
高齢者が増加する中、バリアフリー化を進め、高齢者が安全・安心して移動ができるまちにしていくことが必要になります。
また、少子化に対しては、ベビーカーでの移動しやすさや多目的トイレなどの充実など、子育てしやすい環境にすることも重要となります。

あらゆる障害者への対応

人口が減少していく一方で、障害者は増加傾向にあります。
また、障害には様々な種類があり、障害の種類によって必要な対応は異なります。
そのため、様々な障害に対応したバリアフリー化を進めていくことが今後必要となります。

バリアフリー化の進捗

本市では、市民・来訪者の移動の中心となる施設である鉄道駅が40駅と非常に多くあり、高架駅などで上下移動にエレベーターが必要な駅でエレベーターのない駅があるなど、全てがバリアフリー化されているわけではありません。
また、現行の基本構想では重点整備地区が2地区あり、バリアフリー化を進めているところですが、特に、道路については、生活関連経路が多く、整備が十分とは言えない状況です。
そのため、今後は選択と集中により整備が必要な経路を選定し、着実な整備を進めていく必要があります。

心のバリアフリーの推進

バリアフリーの整備は、ハード的な整備が主となり、整備には長期間必要となります。
また、施設を整備してもその利用状況や利用者のモラルといったソフト面でのバリアの解消も重要です。
そのため、様々な心身の特性や考え方を持つ全ての人々が、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「心のバリアフリー」を推進していくことが必要となります。

5 次期大津市バリアフリー基本構想等の策定の進め方

(1) 市全域のバリアフリー化の取組について

本市におけるバリアフリー化の最終的な目標は、市全域をバリアフリー化することですが、その実現はすぐにはできません。

そこで、次期基本構想等では、移動等円滑化促進方針(マスタープラン)において、「市域全域のバリアフリー化の方針」を定め、市全域のバリアフリー化に向けた取組方針を明確にします。

また、特にバリアフリー化を促進する必要がある地区として「移動等円滑化促進地区」を定め、本市におけるバリアフリーのマスタープランとして市全域のバリアフリー化の方針を定めます。

さらに促進地区のうち、具体的な事業が可能な地区を「重点整備地区」として位置づけ、重点整備地区ごとに具体的な事業を定めた「基本構想」を策定します。

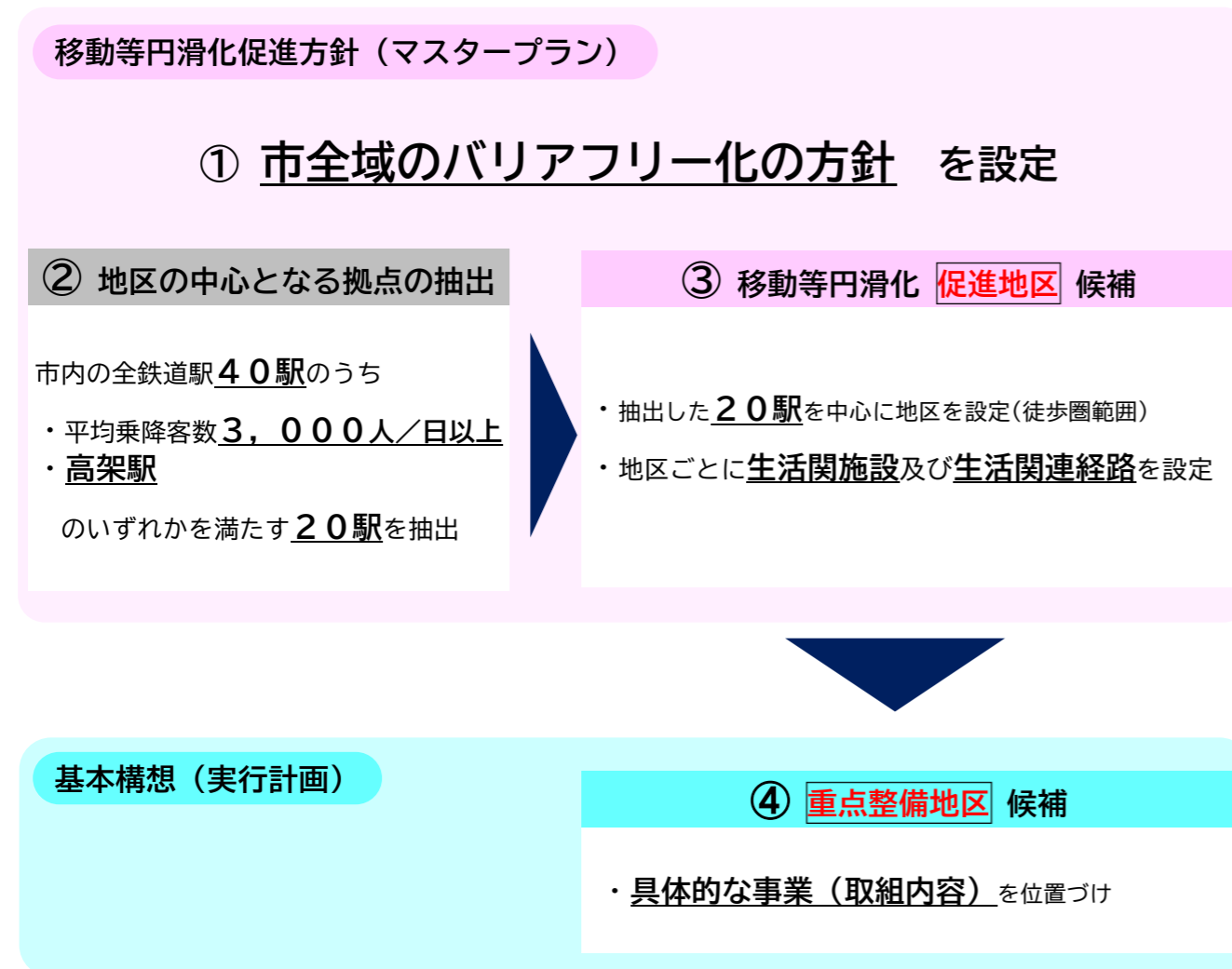
(2) 市全域のバリアフリー化の方針について

移動等円滑化促進方針(マスタープラン)では、市全域のバリアフリー化を進めていくために、基本理念や基本方針等の全市的な取組を進めていくための考え方を定めます。

現行の基本構想(計画期間 H23(2011).3~R7(2025).3)の基本理念と基本方針は、以下の5つが定められています。

次期基本構想等では、高架駅におけるバリアフリー化を重点的に推進するため、基本方針を加えることを想定しています。

また、基本理念、基本方針に基づき、「市全域のバリアフリー化の方針」を設定します。



図：次期バリアフリー基本構想等の策定イメージ

現行の基本構想における基本理念

誰もが安全・安心に手を取りあって暮らせるまち 大津

現行の基本構想における基本方針

- 1)ユニバーサルデザインを基本としたまちづくり
- 2)関係事業者の責任と連携による一体的な移動ネットワークの構築
- 3)利用者の意見を反映したバリアフリー整備の推進
- 4)市民と関連事業者、行政によるところのバリアフリーの推進
- 5)バリアフリーに関する情報提供の推進

次期基本構想

高架駅におけるバリアフリー化を重点的に推進するため、基本方針を加えることを検討

基本理念・基本方針を踏まえた

「市全域のバリアフリー化の方針」 を設定

(3) 移動等円滑化促進地区の設定について

① 移動等円滑化促進地区とは

移動等円滑化促進地区は、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集まった地区で、以下の要件に当てはまる地区になります。

表：移動等円滑化促進地区の要件

- ① 生活関連施設があり(原則として概ね3つ以上)、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区(法第2条第23号イ)
- 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の促進が特に必要な地区(法第2条第23号ロ)
- ③ バリアフリー化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切な地区(法第2条第23号ハ)
- ④ 境界の設定等(明確に表示し定める)

※バリアフリー法第2条第20の2号及び基本方針の三の2より



図：移動等円滑化促進地区のイメージ

出典：国土交通省「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」

② 移動等円滑化促進地区の設定の基本的な考え方

移動等円滑化促進地区は、必ずしも駅を含む必要はなく、概ね3つ以上の生活関連施設がある地区が要件の一つとなっていることから、ある程度**都市の機能が集積している拠点的な地域が該当**すると考えます。

本市におけるまちづくりの計画である都市計画マスタープランにおける地域拠点や生活拠点といった拠点は、鉄道駅を中心とした地域に設定され、**交通(移動)の拠点である鉄道駅がまちの拠点**ともなっています。

そこで、移動等円滑化促進地区については、鉄道駅を含むエリアから設定することとし、対象の鉄道駅は、JR、京阪電気鉄道の市内全40駅で、これらの駅から「地区の中心となる拠点」を抽出し、さらに抽出した「地区の中心となる拠点」を評価した上で選定します。



図：大津市の将来都市構造（都市計画マスタープラン）

③地区の中心となる拠点について

「地区の中心となる拠点」については以下の2つの評価項目のいずれかを満たすものとし、JR16駅、京阪4駅の計20駅が該当します。

京阪の鉄道駅に高架駅はなく、1日当たりの平均乗降客数が3,000人以上の駅は市内24駅中4駅となります。

【評価1】

国の「バリアフリー法に基づく基本方針における次期目標について(令和2年11月)」において、旅客施設のバリアフリー化の目標として「**1日当たり平均利用者数3,000人以上**の施設でバリアフリー化されていないものについて、可能な限り早期に原則として全てバリアフリー化を行う。」とあり、本市では、鉄道駅の1日当たりの平均乗降客数がそれを超えているかどうかを評価指標とします。

【評価2】

評価1には該当しないものの、**駅の入口からホームまでに上下移動が必要である高架駅**は高齢者・障害者にとって移動に大きな負担が生じたり、移動そのものが困難な場合もあることから、バリアフリー化の促進が必要と考えます。そこで、本市では、鉄道駅が高架駅かどうかを評価指標とします。

JRの鉄道駅で、1日当たりの平均乗降客数が3,000人以上の駅、または高架駅に該当する駅は市内16駅全てとなります。

表：JRの鉄道駅の評価

路線	駅名	鉄道駅の1日当たりの平均乗降客数(人)	【評価1】 平均乗降客数が 3,000人/日 以上の駅	【評価2】 高架駅	評価 結果
琵琶湖線	大津	32,150	○		○
	膳所	23,052	○		○
	石山	39,880	○		○
	瀬田	32,884	○		○
湖西線	北小松	484		○	○
	近江舞子	1,462		○	○
	比良	2,868		○	○
	志賀	1,690		○	○
	蓬萊	1,744		○	○
	和邇	3,896	○	○	○
	小野	4,746	○	○	○
	堅田	14,286	○	○	○
	おごと温泉	10,444	○	○	○
	比叡山坂本	10,370	○	○	○
	唐崎	6,746	○	○	○
	大津京	17,284	○	○	○

表：京阪の鉄道駅の評価

路線	駅名	鉄道駅の1日当たりの平均乗降客数(人)	【評価1】 平均乗降客数が 3,000人/日 以上の駅	【評価2】 高架駅	評価 結果
石山 坂本線	坂本比叡山口	2,417			×
	松ノ馬場	1,162			×
	穴太	757			×
	滋賀里	1,808			×
	南滋賀	1,766			×
	近江神宮前	1,103			×
	京阪大津京	5,252	○		○
	大津市役所前	2,646			×
	三井寺	1,279			×
	びわ湖浜大津	4,576	○		○
	島ノ関	1,842			×
	石場	2,202			×
	京阪膳所	5,545	○		○
	錦	1,593			×
	膳所本町	2,613			×
	中ノ庄	1,162			×
	瓦ヶ浜	1,179			×
	粟津	1,147			×
	京阪石山	6,147	○		○
	唐橋前	1,779			×
石山寺	1,972			×	
京津線	上栄町	1,236			×
	大谷	232			×
	追分	1,294			×

④地区の中心となる拠点

評価結果より地区の中心となる拠点は以下の20駅となります。

表：地区の中心となる拠点の抽出結果

路線	駅名	【評価1】	【評価2】	備考			
		平均乗降客数 3,000人/日 以上	高架駅				
JR	琵琶湖線	大津	○		現行の基本構想における重点整備地区の生活関連施設		
		膳所	○		現行の基本構想における重点整備地区の生活関連施設		
		石山	○				
		瀬田	○				
	湖西線	北小松		○			
		近江舞子		○			
		比良		○			
		志賀		○			
		蓬萊		○			
		和邇	○	○			
		小野	○	○			
		堅田	○	○			
		おごと温泉	○	○			
		比叡山坂本	○	○			
		唐崎	○	○			
		大津京	○	○			
		京阪	山坂本線	京阪大津京	○		
				びわ湖浜大津	○		現行の基本構想における重点整備地区の生活関連施設
				京阪膳所	○		現行の基本構想における重点整備地区の生活関連施設
京阪石山	○						

⑤移動等円滑化促進地区の選定における拠点の評価指標及び配点(案)について

地区の中心となる拠点として抽出した20駅の周辺地区について、移動等円滑化促進地区を選定するための評価指標及び配点(案)を示します。**点数の合計値が高い拠点を中心とした地区を移動等円滑化促進地区**として位置づけます。

表：拠点の評価指標及び配点(案)

評価指標(案)	評価指標の考え方・【資料】	評価基準及び配点(案)	
(1) 駅平均乗降客数 [人]	公共交通機関の利用が多いほど、高齢者・障害者等が利用する機会が多いと考えられる。 【1日当たり平均乗降客数(令和4年度)】	30,000人以上	10点
		20,000人以上 30,000人未満	9点
		15,000人以上 20,000人未満	8点
		10,000人以上 15,000人未満	7点
		5,000人以上 10,000人未満	6点
		3,000人以上 5,000人未満	5点
		2,000人以上 3,000人未満	4点
		1,000人以上 2,000人未満	3点
500人以上 1,000人未満	2点		
	500人未満	1点	
(2) 生活関連施設候補数[箇所]	駅勢圏 ^{※1} 内に日常的に利用する施設が集積しているほど、高齢者・障害者等が多く利用する機会が多いと考えられる。	41箇所以上	10点
		36箇所以上 41箇所未満	9点
		31箇所以上 36箇所未満	8点
		26箇所以上 31箇所未満	7点
		21箇所以上 26箇所未満	6点
		16箇所以上 21箇所未満	5点
		11箇所以上 16箇所未満	4点
		7箇所以上 11箇所未満	3点
4箇所以上 7箇所未満	2点		
	4箇所未満	1点	
(3) 上下移動のバリアフリー化[有・無]	上下移動のBF化が必要な駅はバリアフリー化の必要性が高い。 【高架駅でエレベーター未整備駅】	EV・スロープ等	無 10点 有 0点
(4) 駅勢圏高齢者人口[人]	鉄道駅から徒歩圏内の高齢者が多い地区は、バリアフリー化の必要性が高い。【令和2年度国勢調査】	基準値の+25%以上	3点
		基準値の+25%未満 (基準値 ^{※4} ：2,032人)	2点
		基準値の-25%以上	1点
		基準値の-25%未満	0点
(5) 駅勢圏要介護要支援 ^{※2} 人数[人]	鉄道駅から徒歩圏内の要介護・要支援人数が多い地区は、バリアフリー化の必要性が高い。【令和2年度介護保険事業状況報告】	基準値の+25%以上	3点
		基準値の+25%未満 (基準値 ^{※4} ：444人)	2点
		基準値の-25%以上	1点
		基準値の-25%未満	0点
(6) 他線乗換駅[有・無]	他線へ乗換える駅は高齢者・障害者等が利用する機会が多いと考えられる。	他線への乗換の可能性	有 2点 無 0点
(7) 路線バス運行本数 ^{※3} [本]	公共交通機関の利用が多いほど、高齢者・障害者等が利用する機会が多いと考えられる。【各交通事業者の時刻表】	基準値の+25%以上	3点
		基準値の+25%未満 (基準値 ^{※4} ：76本)	2点
		基準値の-25%以上	1点
		基準値の-25%未満 0本	0点
(8) 停車列車種別[有・無]	快速が停車する駅は、普通のみ停車駅より駅の拠点性が高いと考えられる【各交通事業者の時刻表】	快速以上が	停車する 1点 停車しない 0点

※1 駅勢圏は鉄道駅から800mの圏域とする

※2 要介護：日常生活全般において誰かの介護が必要な状態、要支援：日常生活を送る上で多少の支援が必要な状態

※3 バス運行本数は鉄道駅最寄りのバス停留所を対象とする ※4 基準値とは地区の中心となる拠点20駅の平均値

6 生活関連施設、生活関連経路の設定方針について

(1) 生活関連施設の設定方針

生活関連施設とは、高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設などの施設です。

生活関連施設に位置づける施設については下記の施設を候補とし、重点整備地区においては候補施設から**各地区に応じた生活関連施設を選定**することとします。

- ① 周辺に生活関連施設が集積する鉄道駅
- ② 広域的な利用が見込まれる施設
- ③ 地域の日常生活・社会生活を支える上で重要な施設

表：生活関連施設（候補）施設区分（案）

分類		選定基準
交通拠点		多くの利用が見られる鉄道駅
建築物	公共施設	不特定多数の市民の利用が想定される官公庁施設
	病院	医療法で定める病院(20床以上の病床を有するもの)
	教育施設	小学校、中学校、高等学校、大学、特別支援学校、外国人学校
	金融機関	銀行、信用金庫、郵便局等の窓口がある施設
	宿泊施設	車いす利用者用客室を客室総数の1%以上設けなければならない、客室の総数が50以上のホテル・旅館
	商業施設	生鮮食品の販売を行うスーパーマーケット、生協、ショッピングセンター
都市公園		都市公園のうち、特に地域内外の方の利用が多い都市基幹公園
路外駐車場		利用について駐車料金を徴収する500㎡以上(駐車可能台数44台以上)の駐車場
その他		協議会・ヒアリング等の意見を踏まえて設定

(2) 生活関連経路の設定方針

生活関連経路は、生活関連施設を結ぶ経路のことです。重点整備地区においては**生活関連施設を決めた上で、それらの施設を相互に結ぶ経路を位置づけます**。

本市の現行の基本構想では、多数の生活関連施設を複数の生活関連経路で結ぶなど、非常に多くの経路が設定されており、結果的に十分な整備ができていない状況となっています。そのため、今後は選択と集中を進め確実にバリアフリー化を進めていくため、生活関連施設を結ぶ経路を「生活関連経路」と「準生活関連経路」の2種類設定することを検討し、適切な整備を確実に実施していくこととします。

「生活関連経路」 移動等円滑化基準(国が定めた道路の整備基準)に準拠した整備を目指す道路

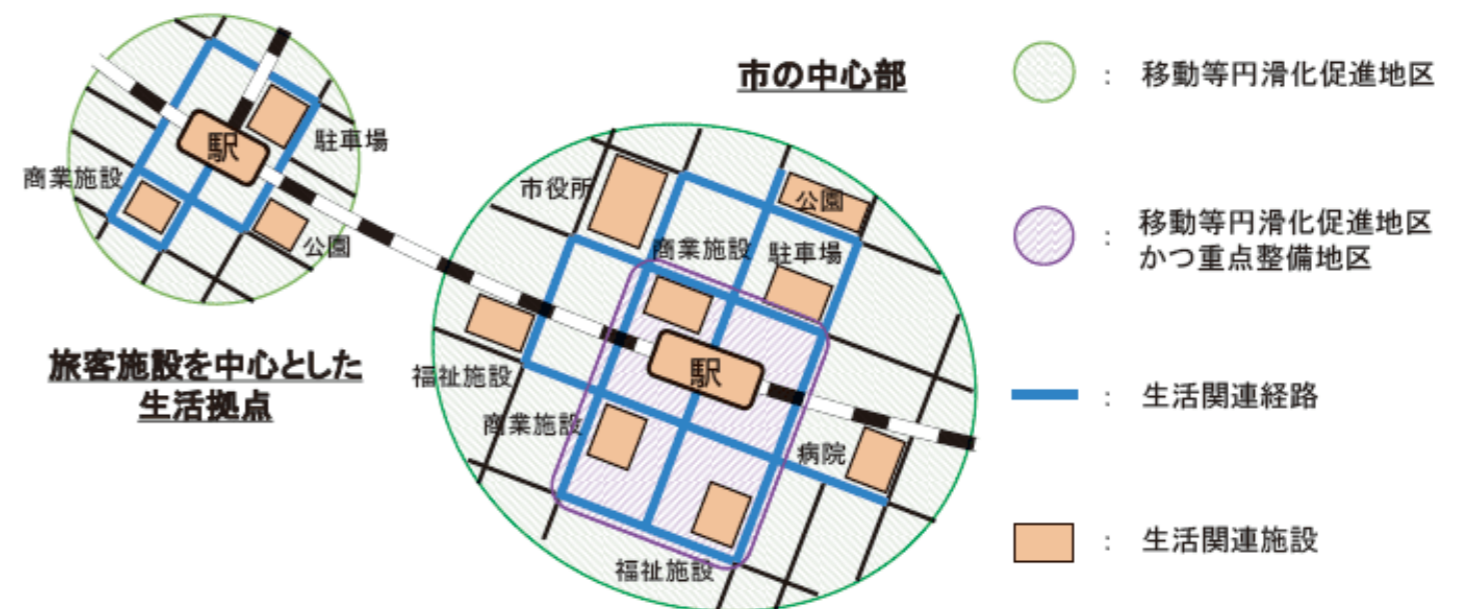


写真：整備イメージ(歩道整備)

「準生活関連経路」 歩道のない路線や十分な歩行空間が確保できない道路において歩行者の円滑かつ安全な通行を極力確保する道路



写真：整備イメージ(歩行空間確保)



資料：国土交通省ウェブサイト

図：生活関連施設と生活関連経路のイメージ

7 関係団体ヒアリングの実施について

(1) ヒアリングの目的

バリアフリーの計画策定にあたり、当事者や事業者のそれぞれの立場による課題や今後の取組などを把握することが必要です。また、基本構想等の策定に参加することで、自らが実践する立場としても活動を進めてもらえるようになることから、実現性の高い計画となります。

そこで、それぞれの立場ごとにバリアフリー化に関する現状と課題について確認するため、個別にヒアリングを実施いたしますのでご協力をお願いいたします。

(2) ヒアリング対象団体

ヒアリングを実施する対象として、協議会メンバーを中心とした以下の関係団体を予定しています。

表：ヒアリング対象一覧（案）

交通事業者	利用者代表
<ul style="list-style-type: none"> ・西日本旅客鉄道株式会社 ・京阪電気鉄道株式会社 ・一般社団法人滋賀県バス協会 ・一般社団法人滋賀県タクシー協会 等 	<ul style="list-style-type: none"> ・大津市自治連合会 ・特定非営利活動法人おおつ環境フォーラム ・大津市地域女性団体連合会 ・大津市身体障害者更生会 ・大津視覚障害者協会 ・大津市老人クラブ連合会 ・公益社団法人びわ湖大津観光協会 ・公益財団法人大津市国際親善協会 等

(3) ヒアリング項目

ヒアリングの対象団体ごとに確認することは異なってきますが、概ね下記の内容で検討しています。

表：ヒアリング項目（案）

交通事業者	利用者
<ul style="list-style-type: none"> ・独自の取組 ・今後のバリアフリーに関する取組予定 ・事業を進める上での課題 ・利用者から頂いた意見や要望 ・意向や目標など 	<ul style="list-style-type: none"> ・移動に際し困っていること ・改善が必要な事項 ・改善の際に留意してほしい事項 ・心のバリアフリー等ソフト面での対応 ・交通事業者に望むこと、行政に望むこと ・組織として対応・協力できること

(4) ヒアリング方法

ヒアリング方法は、ヒアリングシートを送付し、それに回答(返信)いただく形式とする予定です。

なお、事務局の方から個別に対面でのヒアリングの実施を依頼する場合もございます。また、対面でのヒアリングを希望する団体がいらっしゃれば対応いたします。

8 まち歩きの実施について

(1) まち歩きの目的

今後のバリアフリー化を検討するにあたり、実際のまちのバリアフリー化の状況やバリアフリー化がされている・されていない箇所を実際に見て、体験していただくことで、バリアフリー化の必要性を理解し、委員の皆さんで共有していただき、今後の検討に活かすことを目的にまち歩きを実施します。



図：まち歩きのイメージ

(2) まち歩きの参加者

まち歩きでは、利用者の視点など、様々な立場から駅・道路のバリアフリー化の状況を確認いただきたいため、本協議会メンバーの各団体から参加者を募りたいと考えています。

また、鉄道事業者においては駅調査へのご協力をお願いいたします。行政関係者においては行政の立場からバリアフリー化の取組など説明いただければと考えております。

各地区20名から30名程度を予定しており、駅を中心に調査する班と、道路等を中心に調査する班に分けて実施いたします。

参加メンバーについては現行の基本構想等の会議後改めて事業者・関係団体の皆様と調整いたします。

(3) 対象エリア

まち歩きは、重点整備地区である「JR大津駅・びわ湖浜大津駅周辺」「JR膳所駅・京阪膳所駅周辺」の2つのエリアと、また、JR湖西線と京阪の駅を有し、市役所・公園など公共施設や商業施設といった生活関連施設候補が集積している「JR大津京・京阪大津京駅周辺」の合計3つのエリアで12月以降に実施する予定です。

※今回まち歩きを実施するエリアを促進地区・重点整備地区として決定するものではありません。

表：まち歩き実施予定エリア

予定エリア	選定の理由
JR大津駅・びわ湖浜大津駅周辺	重点整備地区に指定済みであり、現行の基本構想の進捗と残された課題が確認できる。
JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区	重点整備地区に指定済みであり、現行の基本構想の進捗と残された課題が確認できる。
JR大津京・京阪大津京周辺地区	JRと京阪の乗換駅であり利用者が多い駅を有し、公共施設、公園、学校等が集積し、徒歩での利用が考えられる施設が多く見られる。