

大津市移動等円滑化促進方針 (マスタープラン) 【案】

2024年(令和6年)12月時点
大津市

目 次

1 移動等円滑化促進方針について	1
1-1 計画策定にあたって	1
1-2 計画の位置づけと構成	2
1-3 計画期間	2
2 本市の現況	3
2-1 人口の動向	3
2-2 障害者の状況	6
2-3 鉄軌道駅の状況	8
3 H22バリアフリー基本構想における取組状況	11
3-1 H22バリアフリー基本構想における取組状況	11
3-2 利用者等の意見聴取	16
3-3 バリアフリーに関する現状と課題	23
4 市全域のバリアフリーに関する方針	24
4-1 基本理念	24
4-2 基本方針	24
4-3 基本方針1 一体的なバリアフリー整備	26
4-4 基本方針2 継続したバリアフリー整備	28
4-5 基本方針3 バリアフリーに関する理解の増進と定着	30
5 移動等円滑化促進地区の設定	42
5-1 移動等円滑化促進地区の選定	42
5-2 移動等円滑化促進地区、生活関連施設、生活関連経路の設定	50
5-3 行為の届出に関する事項	72
6 計画の推進に向けて	74
6-1 指標について	74
6-2 計画の推進について	75
参考資料	76
1 用語解説	76

1 移動等円滑化促進方針について

1-1 計画策定にあたって

(1) 策定の背景

わが国では急激に少子高齢化が進み、総人口は2008年(平成20年)をピークに減少に転じており、今後、さらに加速していくものとみられています。このような社会的背景の下、国においては、高齢者や障害者等の移動や施設利用の利便性、安全性の向上を促進するために、建築物や公共交通機関などのバリアフリー化を推進することを目的とした法整備や各種制度が整えられてきました。

特に、2018年(平成30年)には、バリアフリー法が改正され、市町村が移動等円滑化基本方針を定めることができるようになり、また、2020年(令和2年)の改正では、「心のバリアフリー」の推進などが明確化されています。

【ハートビル法】(1994年(平成6年))

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

【交通バリアフリー法】(2000年(平成12年))

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

【バリアフリー法】(2006年(平成18年))

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

【2018年(平成30年)】改正

「移動等円滑化促進方針(マスタープラン)制度」の創設 など

【2020年(令和2年)】改正

「心のバリアフリー」をはじめとするソフト対策の強化 など

図：バリアフリーに関する法制度の変遷

本市では、「交通バリアフリー法」に基づき、2003年(平成15年)3月に、「大津市交通バリアフリー基本構想」を策定し、市全域の交通バリアフリー化を目指すとともに、「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ました。さらに、2011年(平成23年)3月には、「バリアフリー法」に基づき、「大津市バリアフリー基本構想」(以下「H22バリアフリー基本構想」とする。)を策定し、市全域のバリアフリー化を目指すとともに、重点整備地区「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、新たに「JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区」を設定し、重点的なバリアフリー化に取り組んできました。

H22バリアフリー基本構想は、2024年度(令和6年度)が目標年次となっていることから、近年のバリアフリー法の改正を踏まえ、市全域の新たなバリアフリーに係る方針として、「大津市移動等円滑化促進方針(マスタープラン)」(以下「促進方針」とする。)を策定するものです。

1-2 計画の位置づけと構成

(1) 計画の位置づけ

本計画は、「バリアフリー法」、「だれもが住みたくなる福祉滋賀のまちづくり条例」、「滋賀県障害者差別のない共生社会づくり条例」をはじめとする関係法令や、「大津市総合計画」と整合を図り、策定します。また、「大津市都市計画マスタープラン」、「おおつゴールドプラン2024<第9期大津市高齢者福祉計画・介護保険事業計画>」、「おおつ障害者プラン<大津市障害者計画・大津市障害福祉計画(第7期計画)・大津市障害児福祉計画(第3期計画)>」などの関連計画等の施策や取組と整合や連携を図ります。

(2) 計画の構成

本市は、「バリアフリー法」に基づき、以下の構成で「促進方針(マスタープラン)」を新たに策定するとともに、「大津市バリアフリー基本構想(実行計画)」(以下「バリアフリー基本構想」とする。)を改定します。

表:促進方針とバリアフリー基本構想の構成

	促進方針 (マスタープラン)	バリアフリー基本構想 (実行計画)
根拠法令	バリアフリー法第24条の2	バリアフリー法第25条
趣旨	市全域にわたるバリアフリー化に関する指針を示した上で、 移動等円滑化促進地区 に設定したエリアにおける、 面的・一体的なバリアフリー化の理念や方針 を示す。	重点整備地区 に設定したエリアにおいて、公共交通、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機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、 具体的な事業 を位置づけた計画を定める。
期待される効果	市としてバリアフリー化の方針を示すことで、関係者間の 機運の醸成 等に繋げる。	バリアフリー化の具体的な事業を位置づけることにより、より一層の 整備推進 が可能になる。
定める事項	① 市全域の バリアフリー化の方針 ② 移動等円滑化促進地区の設定 ③ 同地区内のバリアフリー化の方針 ④ 生活関連施設および生活関連経路の設定ならびにこれらのバリアフリー化の方針 ⑤ 心のバリアフリー等のソフト対策に関する取組 ⑥ その他バリアフリー化に必要な事項 ⑦ 評価に関する事項	① 重点整備地区の設定 ② 同地区内のバリアフリー化の方針 ③ 生活関連施設および生活関連経路の設定ならびにこれらのバリアフリー化の方針 ④ 実施すべき 特定事業、その他事業に関する事項 ⑤ その他バリアフリー化に必要な事項 ⑥ 評価に関する事項

1-3 計画期間

2025年度(令和7年度)から2034年度(令和16年度)までの10年間

計画期間は令和7年度から10年間とし、目標年次を令和16年度とします。概ね5年ごとに移動等円滑化促進地区におけるバリアフリー化の実施状況について、調査や分析、評価を総括し、必要に応じて内容を見直します。

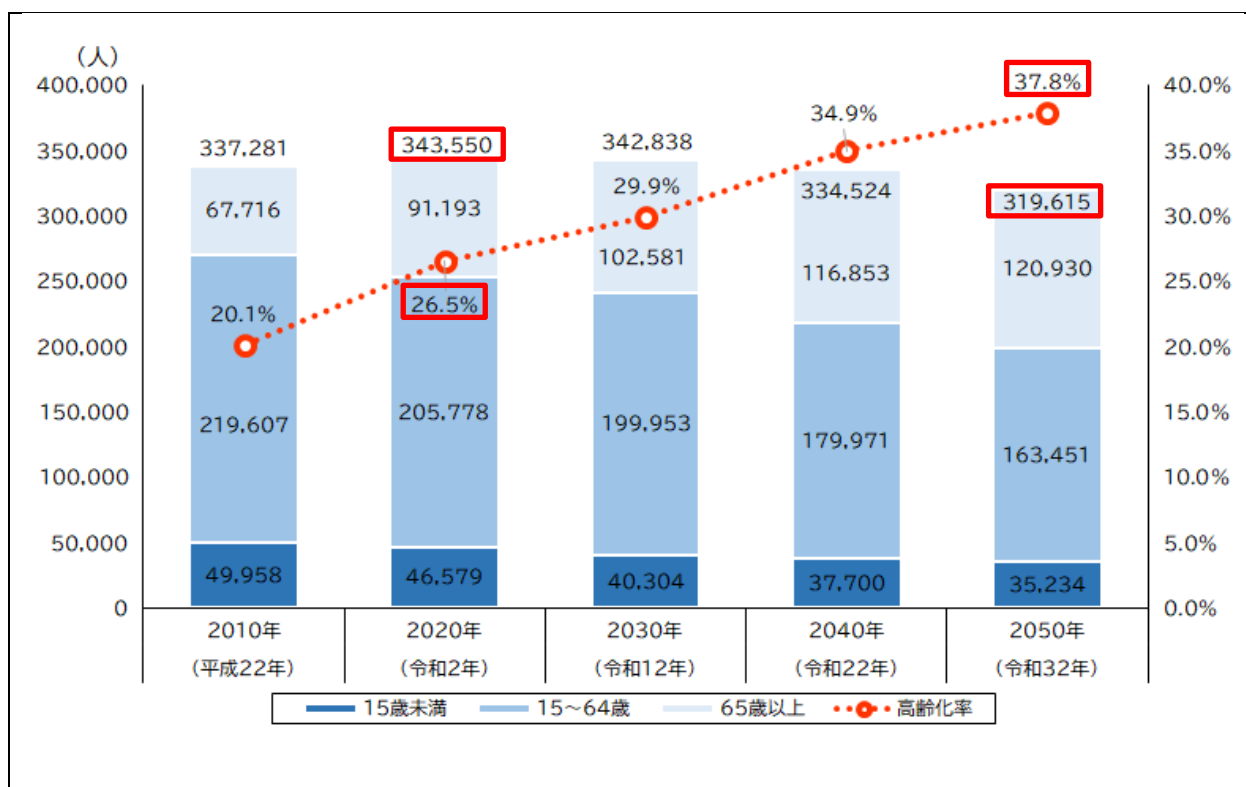
2 本市の現況

2-1 人口の動向

(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)3月末時点では343,550人となっています。しかし、令和6年度の大津市人口ビジョンによると、2050年(令和32年)には約32万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)3月末の時点で26.5%と超高齢社会^{※2}となっており、2050年(令和32年)には37.8%まで増加すると推計されています。



資料:大津市人口ビジョン(令和12年～令和32年)

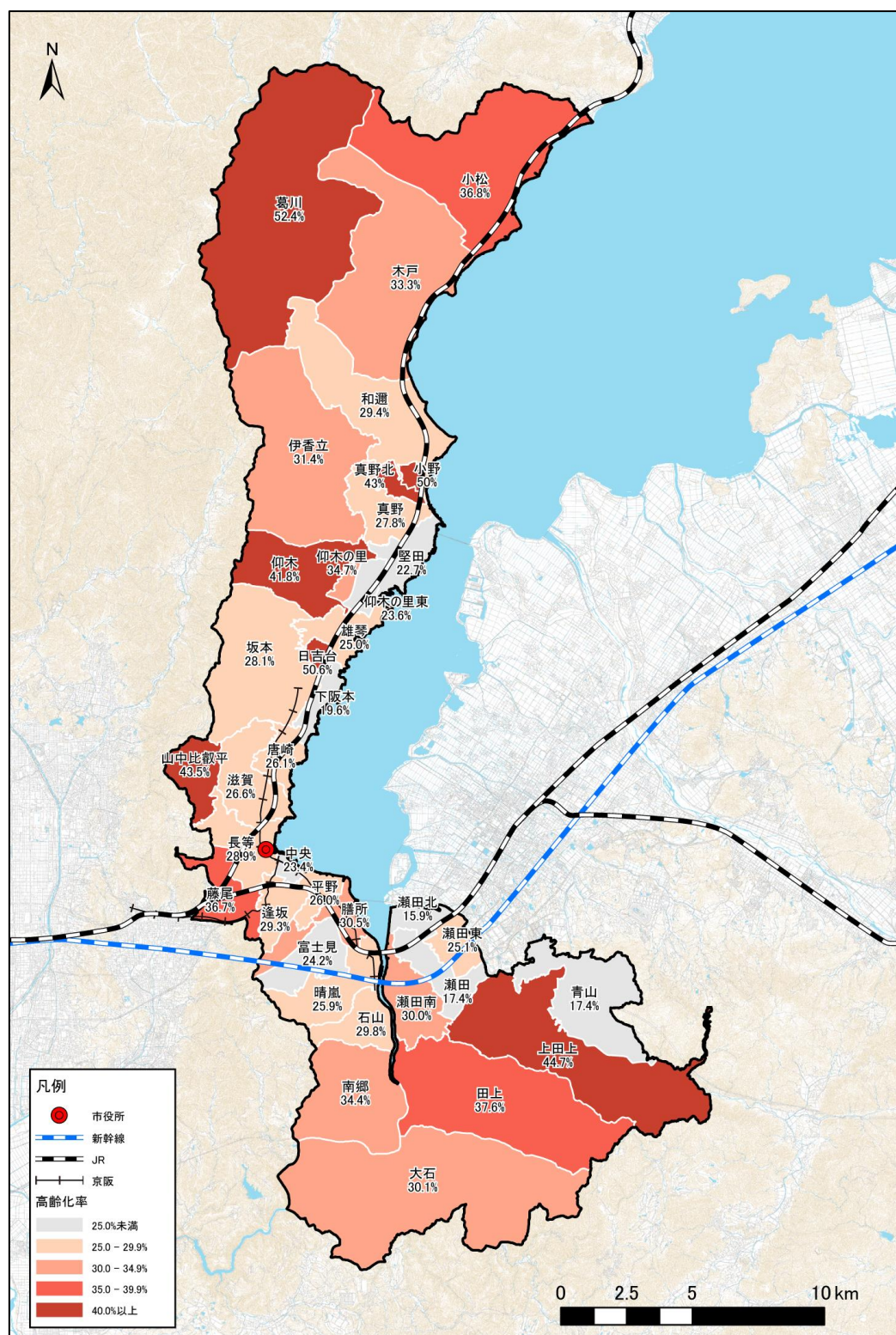
図:年齢別人口と高齢化率

※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

(3) 地区別高齢者率

本市の地区別高齢化率は、2023年(令和5年)3月末時点で主に市北部と南東部が高く、40%以上の地区も見られます。



資料:大津市人口統計(令和5年3月31日)

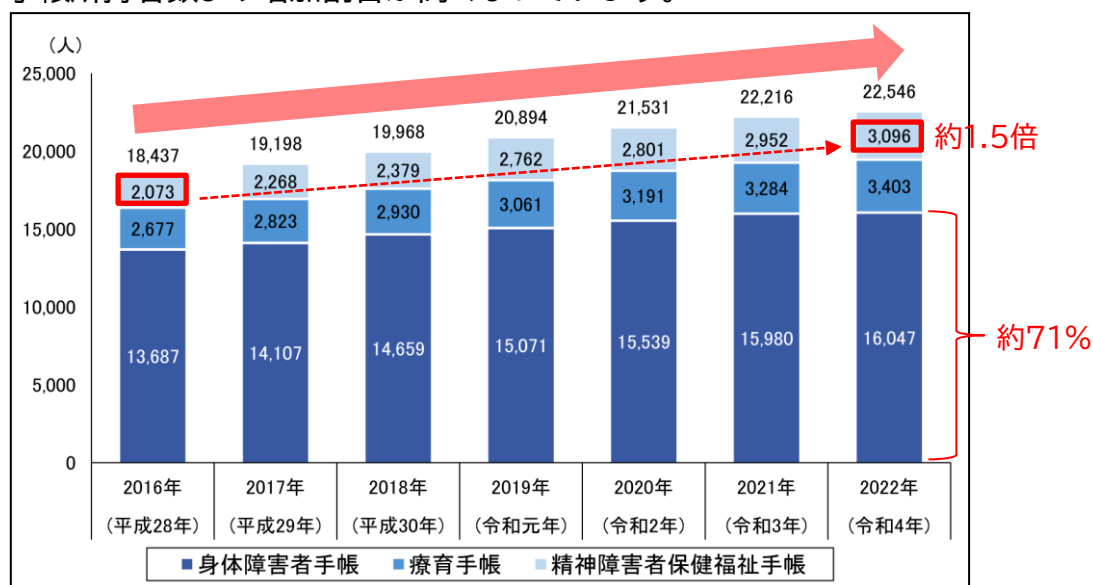
図:地区別高齢化率

2-2 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所持者数は、いずれの種別も増加傾向にあり、2022年(令和4年)3月末の時点で身体障害者手帳の所持者数が最も多く、16,047人と全体の約71%を占めています。

また、精神障害者保健福祉手帳の所持者数は2016年(平成28年)に比べ約1.5倍と、ほかの手帳所持者数より増加割合が高くなっています。

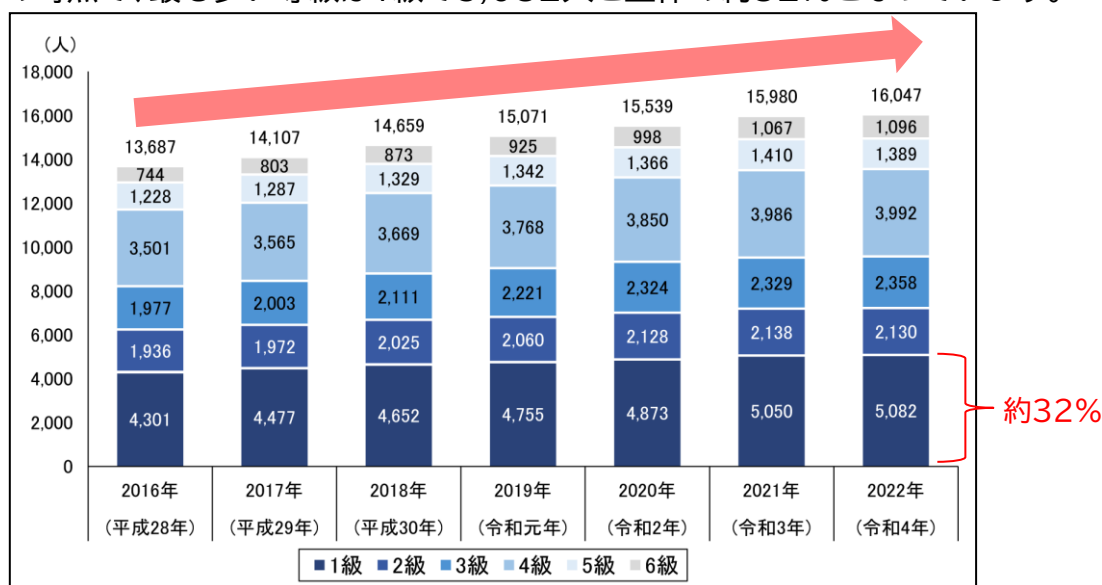


資料:大津市福祉の概要

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)3月末の時点で、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。

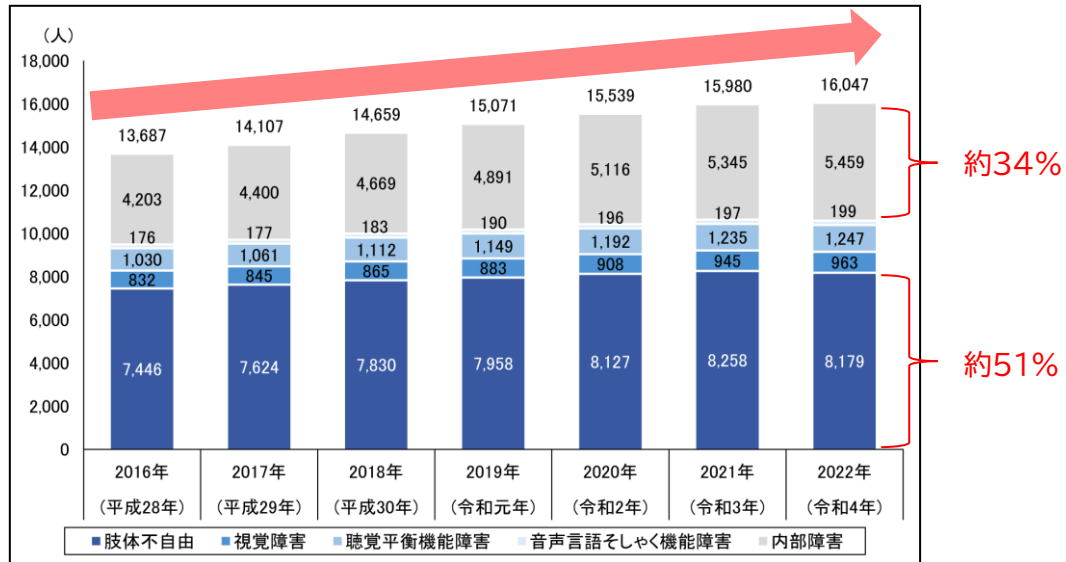


資料:大津市福祉の概要

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)3月末の時点で、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:大津市福祉の概要

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

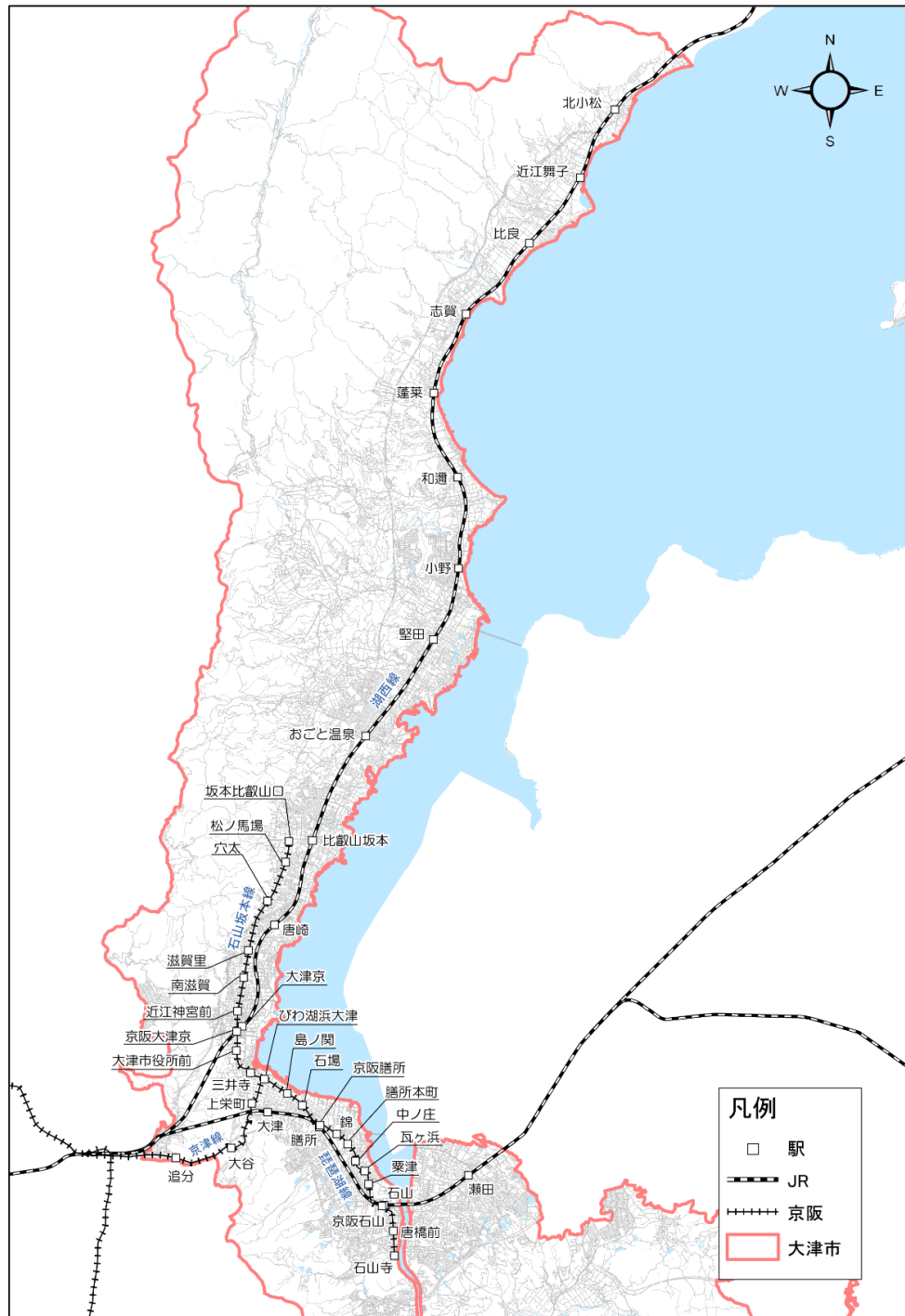
「障害者基本法」では、障害者の定義は「身体障害、知的障害、または精神障害があるため長期にわたり日常生活、または社会生活に相当な制限を受ける者」とされており、障害の種類は、大きく「身体障害」、「知的障害」、「精神障害」と分けられています。また、身体障害者福祉法により身体障害については『肢体不自由』、『視覚障害』、『聴覚平衡機能障害』、『音声言語そしゃく機能障害』、『内部障害』の5つに大きく分けられています。

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

2-3 鉄軌道駅の状況

(1) 鉄軌道駅数

本市には、JRの琵琶湖線に4駅、湖西線に12駅の計16駅があり、京阪電車の石山坂本線に21駅、京津線に3駅の計24駅があり、あわせて40駅があります。



図：市内の鉄軌道駅

(2) 鉄軌道駅別の利用者数

市内各駅の1日当たりの平均利用者数は、2022年度(令和4年度)で、JRでは石山駅が39,880人と最も多く、京阪電車では京阪石山駅が6,147人と最も多くなっています。

バリアフリー法における特定旅客施設に該当する1日当たりの平均利用者数が5,000人以上の駅は、JRが9駅、京阪電車が3駅あります。また、国の移動等円滑化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1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅(特定旅客施設以外)は、JRが2駅、京阪電車が1駅あります。

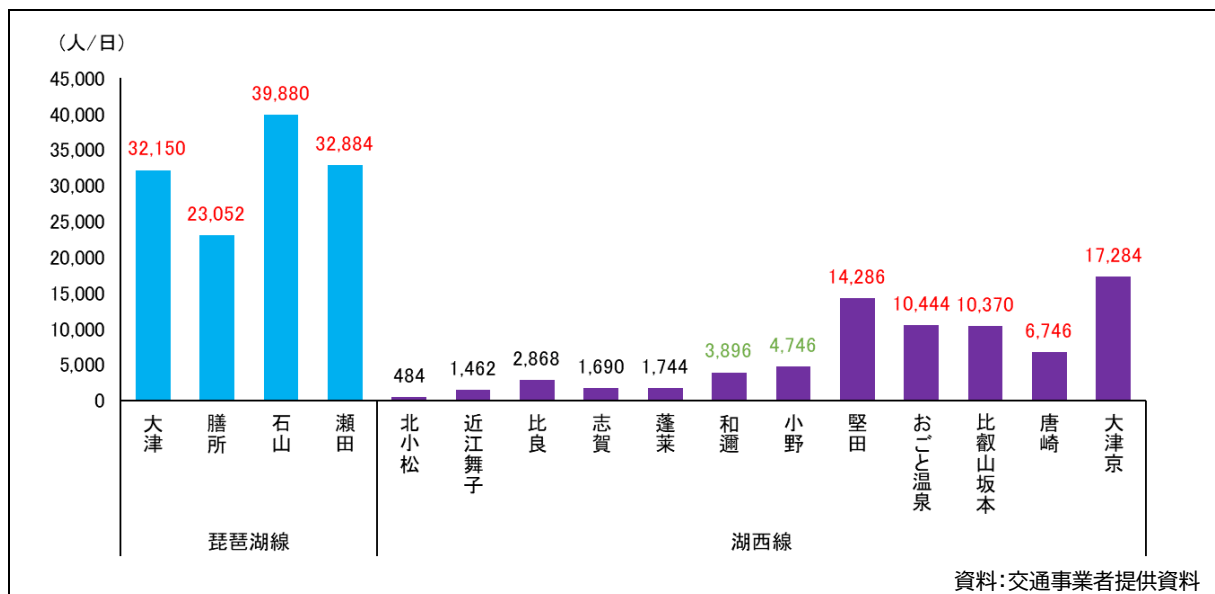


図:1日当たりの平均利用者数(JR)

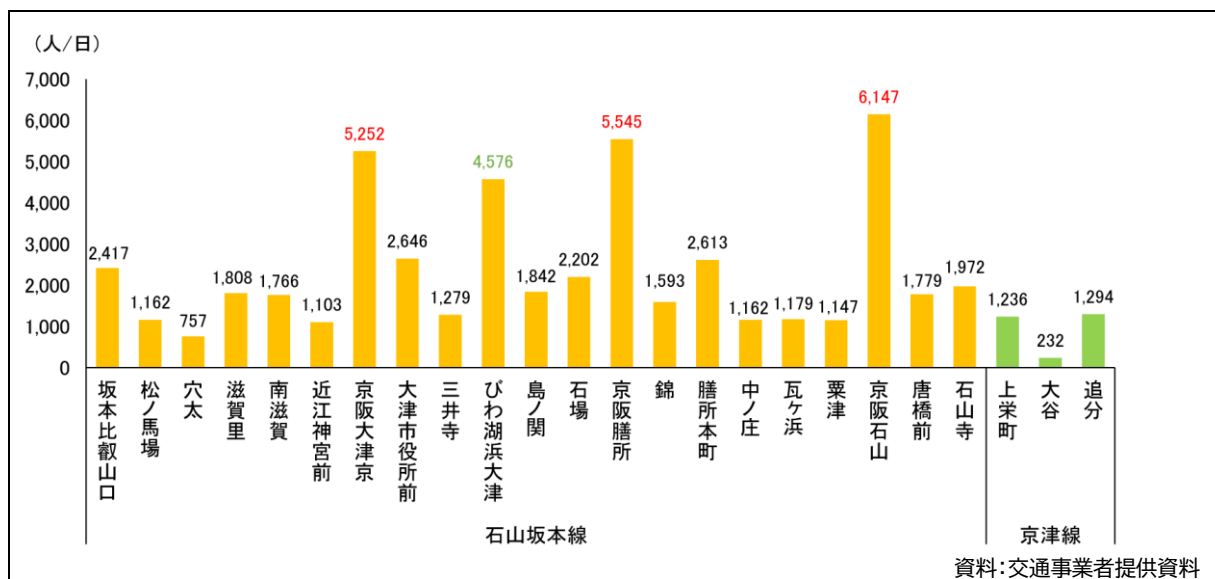


図:1日当たりの平均利用者数(京阪電車)

(3) 鉄軌道駅のバリアフリー化の状況

市内鉄軌道駅のバリアフリー化の状況について、視覚障害者誘導用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が設置されていない駅が見られます。

表：市内鉄軌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	視覚障害者誘導用ブロック	車いす対応トイレ	券売機			構内案内
			車いす可 (道路～改札)	エレベーター (改札～ホーム)	幅広改札機 の設置			音声案内	点字案内	テンキー	触知案内図
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	△	○	○	○	○	×	○	○	○
京阪電車	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

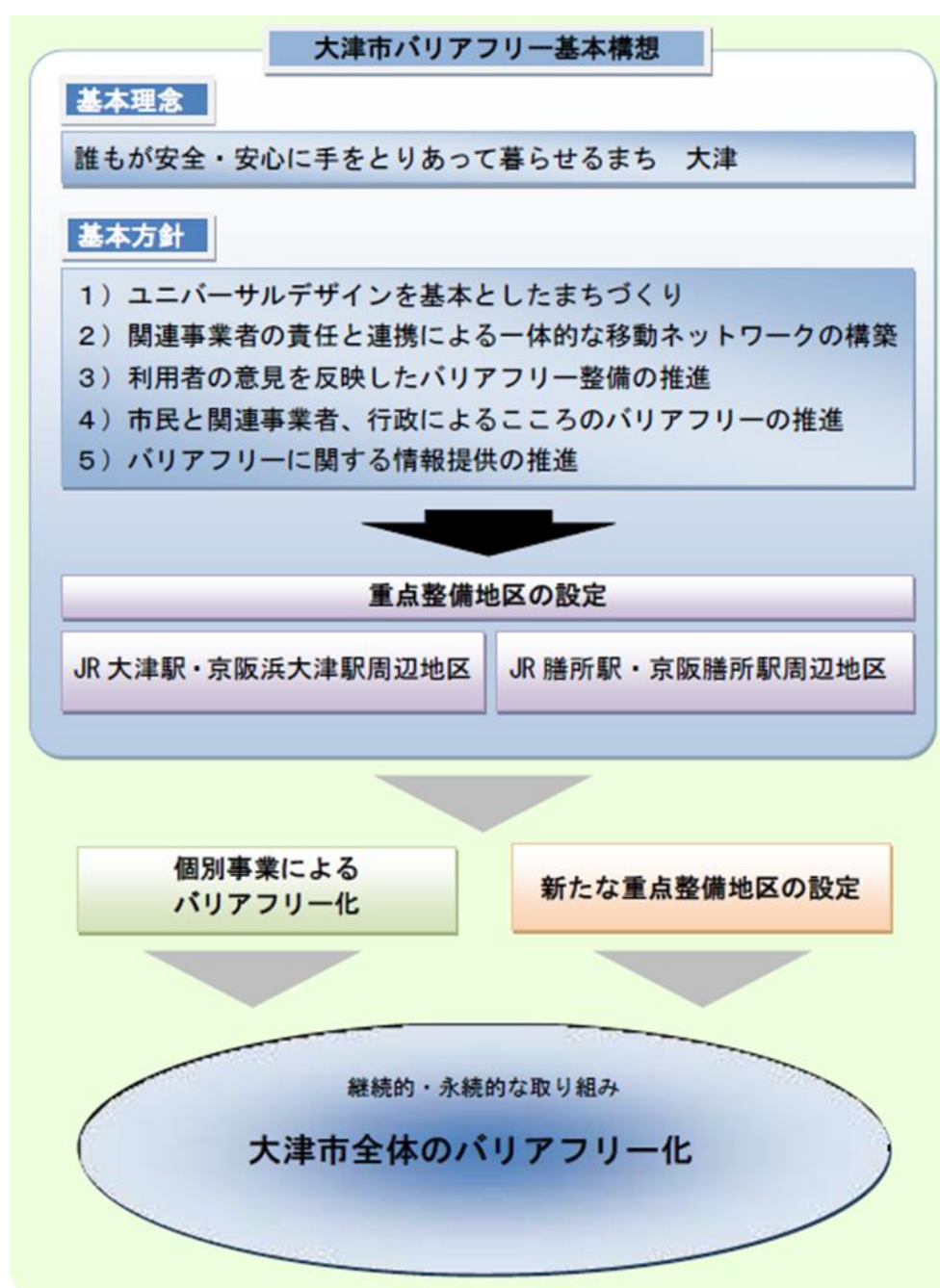
3 H22バリアフリー基本構想における取組状況

3-1 H22バリアフリー基本構想における取組状況

(1) H22バリアフリー基本構想におけるバリアフリー化の進め方

平成23年3月に策定した大津市バリアフリー基本構想では、下表に示す「基本理念」と5つの「基本方針」の下、「JR大津駅・京阪浜大津駅周辺」及び「JR膳所駅・京阪膳所駅周辺」を重点整備地区に設定し、公共交通機関や歩道等の一体的なバリアフリー整備を推進するとともに、その他の地域においても、道路改良事業や土地区画整理事業、開発許可事業などと合わせて、バリアフリー整備を推進してきました。

表:H22バリアフリー基本構想の体系図



これまでの実績として、2024年(令和6年)3月末までに、対象事業数105事業に対して、約78%が整備完了しています。

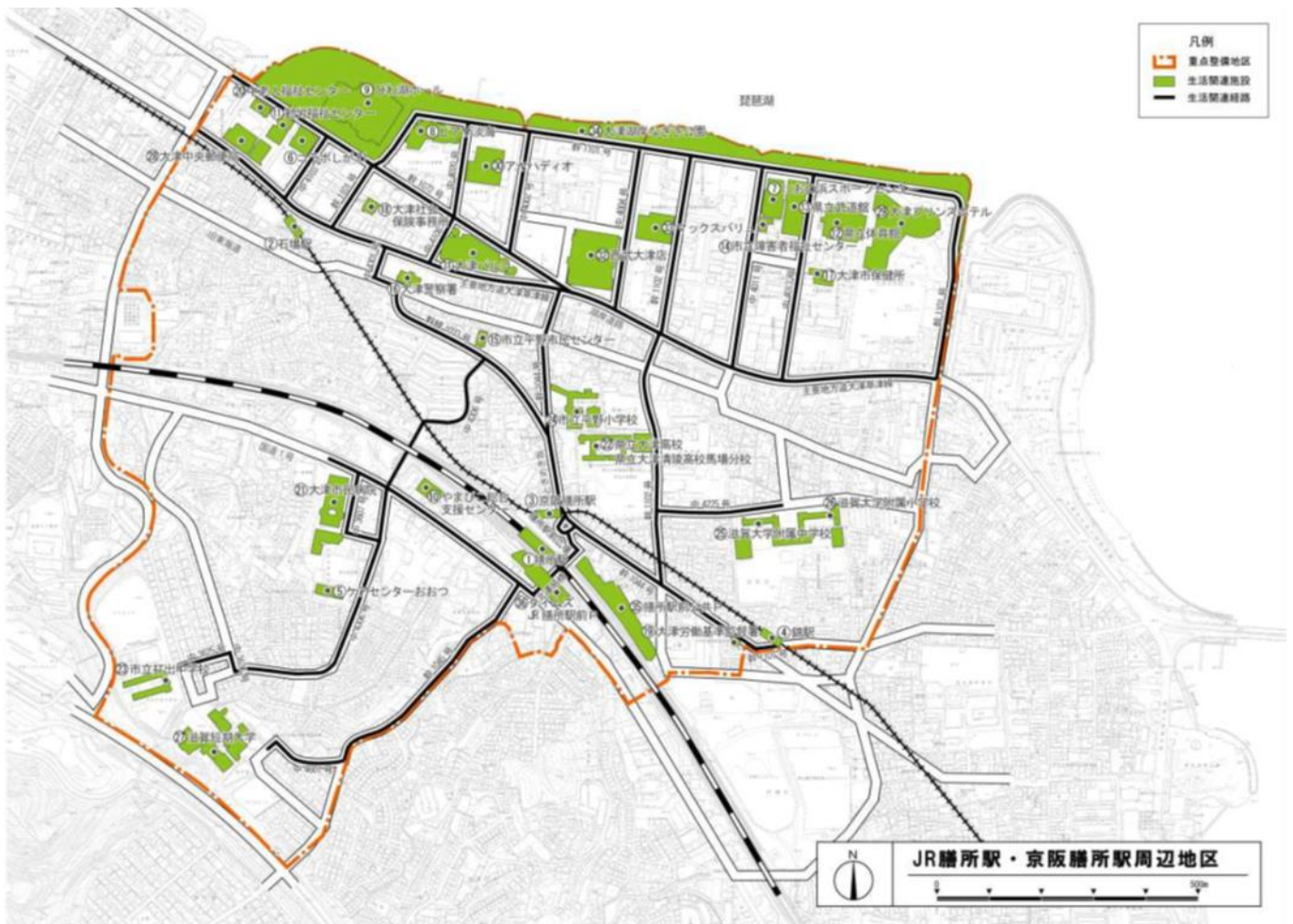
なお、2025年(令和7年)3月末までに実施が困難な事業としては、設備更新時に実施することとなる券売機や自動販売機の障害者対応などがあります。

道路特定事業については、歩道設置・拡幅などの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)

JR大津・京阪浜大津(びわ湖浜大津) 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 (上段：整備完了事業数／下段：整備率)			
				2021年 (令和3年) 3月末	2022年 (令和4年) 3月末	2023年 (令和5年) 3月末	2024年 (令和6年) 3月末
1	公共交通特定事業	6	6	1 16.7%	1 16.7%	1 16.7%	1 16.7%
2	建築物特定事業	37	29	21 72.4%	24 82.8%	24 82.8%	24 82.8%
3	都市公園特定事業	5	5	4 80.0%	4 80.0%	4 80.0%	4 80.0%
4	路外駐車場特定事業						
5	交通安全特定事業	2	2	2 100.0%	2 100.0%	2 100.0%	2 100.0%
6	道路特定事業	61	61	48 78.7%	48 78.7%	51 83.6%	51 83.6%
	(うち歩道に資する整備)	58	58	47 81.0%	47 81.0%	50 86.2%	50 86.2%
7	その他事業	2	2	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%	0 0.0%
総 計		113	105	76 72.4%	79 75.2%	82 78.1%	82 78.1%

② JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区



図：JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区

(参考写真)バリアフリー整備の状況



これまでの実績として、2024年(令和6年)3月末までに、対象事業数129事業に対して、約71%が整備完了しています。

なお、今後も実施が困難な事業として、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などの事業があります。

表:特定事業の実施状況(JR膳所駅・京阪膳所駅周辺地区)

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 (上段:整備完了事業数/下段:整備率)			
				2021年 (令和3年) 3月末	2022年 (令和4年) 3月末	2023年 (令和5年) 3月末	2024年 (令和6年) 3月末
1	公共交通特定事業	12	12	8 66.7%	9 75.0%	9 75.0%	9 75.0%
2	建築物特定事業	40	25	14 56.0%	18 72.0%	20 80.0%	21 84.0%
3	都市公園特定事業	5	5	4 80.0%	4 80.0%	4 80.0%	4 80.0%
4	路外駐車場特定事業	1	1	1 100.0%	1 100.0%	1 100.0%	1 100.0%
5	交通安全特定事業	3	3	3 100.0%	3 100.0%	3 100.0%	3 100.0%
6	道路特定事業	80	80	38 47.5%	45 56.3%	51 63.8%	52 65.0%
	(うち歩道に資する整備)	78	78	36 46.2%	43 55.1%	49 62.8%	50 64.1%
7	その他事業	3	3	2 66.7%	2 66.7%	2 66.7%	2 66.7%
総 計		144	129	70 54.3%	82 63.6%	90 69.8%	92 71.3%

(3) 重点整備地区の特定事業の整備状況の課題について

未完了となる事業には、整備手法等の再検討を要する事業もあり、計画期間中の事業内容等の見直しが不十分な面もありました。これらの課題を踏まえ、バリアフリー基本構想では、施設設置管理者と整備内容や整備期間等を十分に協議し、特定事業を設定するとともに、設定した特定事業も新たな課題等が発生していないか定期的に検証し、事業の見直しや改善を図る必要があります。

3-2 利用者等の意見聴取

(1) まち歩きの実施

今後の市全域のバリアフリー化の方針を検討するにあたり、バリアフリー化の必要性を理解し共有することを目的に、バリアフリー推進協議会構成員の方などと、まちのバリアフリー化の状況を実際に見て体験する「まち歩き」を実施しました。

様々な立場の方が様々な視点で施設や経路を点検することで、まちのバリアフリー化に向けた気づきを得ることができました。

第1回	実施日	令和5年12月20日 10時～12時
	場 所	JR大津京駅周辺の施設と経路
	参加者	12名
第2回	実施日	令和6年8月19日 10時～12時
	場 所	皇子が丘公園体育館、皇子が丘公園
	参加者	17名

① 第1回 まち歩きの概要

第1回のまち歩きは、JR湖西線と京阪石山坂本線の駅を有し、市役所・公園などの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」で、2つの班(1班:JR大津京駅と周辺道路、2班:京阪大津京駅と周辺道路)に分かれて実施しました。

また、まち歩きの際には、車いすの体験乗車や高齢者疑似体験キットにより、高齢者の体の動きや見え方等について体験しました。

(参考写真)まち歩き・ワークショップの様子【第1回】



② 第1回 まち歩きの見聞等

箇所	意見等
【JR 大津京駅周辺】	
①市道中 1729 号線	・ 車止めの金具の出張りが危険である。 ・ 交差点の擦り付け勾配が大きい。
②大津京駅前交差点	(特になし)
③タクシー乗り場 ④バス停 ⑤市道中 1705 号線 ⑥市道幹 1031 号線	・ 駅前広場出口部の街路樹によって見通しが悪い。 ・ 駅前広場のバス・タクシーの乗降場所と屋根の位置が合っていない。 ・ 駅前広場の障害者用の乗降場所がわからない。 ・ バス停の乗降場所に段差がある。 ・ 集水桝の周囲に段差がある。 ・ 点字ブロックの色がはげている。 ・ 車道と歩道との段差が大きい。 ・ スロープの勾配が大きい。
【京阪大津京駅周辺】	
①(主)伊香立浜大津線 ②交差点(横断歩道)	・ 横断歩道の青時間が短い。 ・ 点字ブロックが色あせている。 ・ 点字ブロックが欠けている。 ・ 舗装の傷み、段差がある。 ・ 歩道のタイルがはがれている。
③市道幹 2128 号線 ④踏切	(特になし)
⑤市道中 1729 号線	※【JR 大津京周辺】①市道中 1729 号線と同内容
⑥皇子が丘公園口交差点	・ 横断歩道に向かう点字ブロックの配置がおかしい。 ・ 横断歩道信号が音響に対応していない。 ・ 押しボタン信号のボタンの位置がわかりにくい。
【JR 大津京駅高架下】	
	(市管理) ・ トイレに洋式便器がない。 ・ 便器の数が少ない。
【JR 大津京駅】	
	・ 券売機は車いす対応ではあるが上の方は手が届きにくい。 ・ 避難経路図の位置が高く向きが違うため見づらい。 ・ 高齢者体験キット着用者の意見として、上下移動が大変でエレベーター・エスカレーター的重要性がわかった。 ・ エレベーター・スロープは問題なし。 ・ 無人化されるとサポートが心配になる。 ・ 券売機までの誘導ブロックの配置は良いのか(2 本あるうち券売機に行くのは 1 本のみ)。
【京阪大津京駅】	
	・ 橋上駅より上下移動が少ないこのような駅の方が良い。 ・ 駅のホームの誘導ブロックの位置や誘導がわかりにくい。 ・ 券売機は車いす対応ではあるが手が届きにくい。 ・ 券売機がタッチパネルだと視覚障害者が買えない。

③ 第2回 まち歩き概要

第2回のまち歩きは、高齢者や障害者が多く利用されている皇子が丘公園及び公園内にある建築物の皇子が丘公園体育館で実施しました。

ア 利用実態ヒアリング

施設の改善方法や整備手法等の優先度を検討するために、障害者の方が、普段どのように公園や体育館を利用しているか、ヒアリングを実施しました。

ヒアリング項目	意見等	
普段どのように体育館や公園を利用していますか。	体育館	・ グラウンドゴルフ ・ 卓球 ・ 車いすバスケットボール
	公園	・ 散歩
どのような点をバリアフリー整備すると、利用しやすくなりますか。	体育館	・ バリアフリートイレの整備 ・ 駐車場のバリアフリー区画の利便性向上 ・ 駐車場から目的地までの動線の整備 ・ トイレまでの動線の整備 ・ 視覚障害者用の道具(卓球・バレー・野球等)の充実
	公園	・ バリアフリートイレの整備 ・ 駐車場のバリアフリー区画の利便性向上 ・ 駐車場から目的地までの動線の整備 ・ トイレまでの動線の整備
その他	・ テニスコートやプールの利用実態の把握が必要 ・ におの浜ふれあいスポーツセンターは視覚障害者用の卓球台が配置	

その後、事前のヒアリングで得られた意見等を参考に、皇子が丘公園体育館では、事務所までの動線やトイレまでの動線を中心に、バリアフリーチェックを実施しました。

また、皇子が丘公園は広大な公園であるため、特に、利用頻度が高い駐車場からの動線を中心に、バリアフリーチェックを実施しました。

(参考写真)まち歩き・ワークショップの様子【第2回】



④ 第2回 まち歩きの見聞等

箇所		意見等
皇子が丘公園体育館	【入口・玄関】	・ 点字ブロックで誘導しているドアが閉鎖されている。 ・ 泥落とし用のマットの収まりが悪く段差になっている。 ・ 排水口のグレーチングによる段差がある。
	【トイレ】	・ 洋式トイレは横向きより縦向きが使いやすい。 ・ トイレの入り口のスリッパが支障となる。 ・ 多目的トイレという名称は使わないほうがよい。(バリアフリートイレ) ・ 多目的トイレが狭く使いにくい。 ・ 「使用中」のランプが出て、すぐに消えない。
	【更衣室】	・ 台があって使いやすい(高さも適切)。 ・ 車いす利用者は着替えの際に擦れることがあるため、座布団のようなものがあると良い。
	【競技場】	・ 競技スペースは、特に問題ない。 ・ 観覧席に上がるエレベーターがあると良い。
	【各動線】	・ 貴重品ロッカーの下の方は使いにくいのではないかな。 ・ 館内案内板の文字が見にくい。 ・ 館内案内板は誰もが使えるものになっていない。 ・ 全体的に広く、移動がしやすい。
	【アプローチ】	・ スロープに手すりが無い。 ・ グレーチングの目が大きい。 ・ 木の根によって舗装に段差が生じている。 ・ コンクリート蓋とタイルに段差がある。 ・ 車止めが支障になる。
	【駐車場】	・ 車いすの乗降時には一定のスペースがいるという視点で、駐車区画を考える必要がある(優先駐車場も併せた駐車区画の検討が必要)。 ・ ラインが消えかかっている。
皇子が丘公園	【障害者専用駐車場】	・ 使用するにはバリケードを移動する必要がある。 ・ 舗装の状態が悪い。
	【トイレ】	・ 点字ブロックの誘導があると良い。 ・ 洋式トイレは横向きより縦向きが使いやすい。 ・ 多目的トイレが狭く使いにくい。
	【園路】	・ タイル(修景舗装)であると車いすの移動が難しい。 ・ ベンチと通路に段差がある。 ・ 仕方ないが、勾配がきつい。 ・ 電話ボックスと通路に段差がある。 ・ 園路は広い。

(2) 意見交換会の実施

① 意見交換会の概要

バリアフリー推進協議会において協議を進めるバリアフリー基本構想等の策定に係る意見交換会を、以下のとおり実施しました。

	障害者団体	高齢者団体	市民団体 (自治連合会等)
令和6年度	1回	1回	6回

② 意見交換会での意見等

視点	意見等
情報収集 について	バリアフリーについて、どこへ、どのように要望を伝えたらよいか示してほしい。 バリアフリーについて意見を言える場があるとよい。
情報提供 について	促進方針、バリアフリー基本構想について、だれもが分かりやすく、見やすい資料を作成してほしい。
歩行空間の整備 について	障害者や高齢者に配慮した安全な歩行空間を整備するために、場合によっては街路樹や植栽帯を撤去することも有効である。

(参考写真)意見交換会の様子



(3) 関係団体ヒアリングの実施

① 関係団体ヒアリングの概要

これまでの本市のバリアフリーに関する取組の課題や今後の取組の方向性などを検討するために、ヒアリングを実施しました。

ヒアリングの対象は、バリアフリー推進協議会構成団体を中心に、以下のとおり実施しました。

	障害者団体	高齢者団体	市民団体
令和5年度	1回	1回	1回
令和6年度	6回	1回	1回
計	7回	2回	2回

② 関係団体ヒアリングでの意見等

視点	意見等
優先度について	車いす利用者は、車を使って移動する人が比較的多い。
	バス停留所に視覚障害者誘導用ブロックを設置してほしい。(写真-1)
	避難所までの動線は、特に重要な経路と考えている。
	病院、銀行、郵便局、スーパーマーケット、コンビニの施設をよく利用している。
整備について	多目的トイレが普及し、機能を集約した結果、障害者が使えないことが多い。
	トイレの便器と壁のコントラストを付けてほしい。(便器の場所が分からない)
	車いす利用者としては、タイルの歩道は移動しにくい。(小さい段差でも支障になることも)
	外側線の色や厚み、道路舗装の材料の違い等から外側線を認識できる方もいるため、視覚障害者の方に対して、外側線の設置は安全対策として有効である。
	車いすを利用したUDタクシーの乗車は時間がかかる。乗車する上では、車両に課題を感じる。
	鉄軌道駅周辺に福祉施設を集約化してほしい。
	宿泊施設ではバリアフリールームがあるところも多いが、一般客室の改修によって、以前よりも使いづらくなってしまうことがある。
情報提供について	街路樹を撤去し、歩道拡幅することは効果的と考える。路線によっては安全対策も併せて実施する必要がある。
	オストメイトのマークを間違って表示しているところがある。
その他	バリアフリー設備が整備されていても情報を得る場がないとあまり意味がない。
	心のバリアフリーについて、その声かけを好意的に受け取っていただけるかわからないため、なかなか声はかけにくい。
	障害者の視点で施設や経路をチェックした結果を見ると、普段気づかない点が多くあるように感じた。こうした視点で得られた意見を活用していくことが必要である。
	視覚障害者の方がバスを利用する際は、バス停が上下線ある場合でも、一方のみを使う方もいる。(バス路線が環状線(ループ)している場合)



(写真-1 バス停までの誘導例(案):視覚障害者誘導用ブロック(点状)を横断的に設置)

(4) 利用者等の主な意見と対応方針

利用者等からいただいた意見などは、促進方針及びバリアフリー基本構想に反映します。

「促進方針」の基本理念・基本方針

・新たな視点の気づきを整備に反映

(意見)視覚障害者の方に対して、外側線の設置は安全対策として有効である。

⇒生活関連経路の整備の考え方に歩行空間の明確化等を位置づけます。

・利用頻度が高い設備を優先的に対策

(意見)トイレ、駐車場、案内表示があると利用しやすくなる。

(例:優先駐車区画も併せて整備。トイレ機能の分散。)

⇒生活関連施設のバリアフリーチェックの視点とします。

・様々な障害の特性に応じた整備

(意見)誰もが利用できるということが重要である。

⇒施設整備での対応が難しい場合は、人的対応等も必要であり、心のバリアフリーを積極的に推進します。

・様々な意見を得る手段を検討

(意見)バリアフリー整備について、何処にどのように要望を伝えてよいかわからない。

⇒各種関係団体を通じて、要望等の把握に努めます。

・整備を必要とされている個別箇所の整備を実施

(意見)利用者が必要とする個別具体の整備も必要。

⇒利用者や地域の要望等を踏まえ、継続した整備を実施します。

・バリアフリー施設の情報発信

(意見)バリアフリー施設があっても情報がないと利用できない。

⇒バリアフリーマップの作成を検討します。

・歩行空間の確保

(意見)歩道の段差解消や幅員確保など、障害者や高齢者が安全に通行できる歩行空間の確保が必要。

(例:植栽や看板など歩行空間を侵しているものの排除など)

⇒継続的なバリアフリー整備の考え方に歩行空間の確保を位置づけます。



図:車いす使用者用駐車施設と優先駐車区画の違い



写真:トイレの機能分散の例

「移動等円滑化促進地区」の設定

・生活関連施設の設定

(意見)銀行をよく利用するのでバリアフリー化してほしい。

⇒延べ床面積500㎡以上の金融機関を生活関連施設に設定します。

(意見)災害時の身近な避難所もバリアフリー化してほしい。

⇒学校や福祉避難所を生活関連施設に設定します。

「バリアフリー基本構想」

・バリアフリーチェックシートの充実

(意見)障害者の視点で得られた意見を活用することが重要。

⇒利用者目線で得られた意見や気づきを踏まえ、バリアフリーチェックのマニュアル化を図ります。

・鉄軌道駅のバリアフリー化の推進

(意見)鉄軌道駅にはエレベーターの設置が必要。

⇒上下移動のバリアフリーが未整備の鉄軌道駅には、エレベーターの設置を特定事業計画に位置づけます。

3-3 バリアフリーに関する現状と課題

バリアフリーに関する現状や課題、意見等を踏まえ、策定等のポイントを整理しました。

現 状

少子高齢化の進行

障害者の増加

市内には地域の移動等の中心拠点となる鉄軌道駅が多数ある。

H22バリアフリー基本構想(平成23年3月)が策定から10年以上が経過

これまでの取組における主な課題等

少子高齢化の進行や障害者の増加に対応したバリアフリー化の推進

地域の移動等の中心拠点となる鉄軌道駅でバリアフリー未整備駅がある。

現行の整備基準に則さない箇所がある。

整備が完了した箇所で劣化等も確認

経済性や効率性から未整備事業が残る。

危険箇所への早期のバリアフリー対応

街路樹等によるバリアへの対応

公共施設バリアフリーチェックの結果の活用が不十分

合理的配慮の提供事例集の活用が不十分

バリアフリーに関する情報収集、情報発信、情報共有が不十分

利用者等の主な意見

障害者や高齢者に配慮した安全な歩行空間の整備が必要

鉄軌道駅へのエレベーター設置が必要

障害者や高齢者の視点で得られた意見の活用

バリアフリーに関する相談窓口が必要

バリアフリーに関する情報提供の充実

「促進方針」の策定と「バリアフリー基本構想」の改定のポイント

市全域にわたるバリアフリー化の方針の必要性

面的・重点的なバリアフリー化の方針の必要性

一体的なバリアフリー整備の必要性

継続したバリアフリー整備の必要性

バリアフリーに関する理解の必要性

「心のバリアフリー」の取組の継続的な実施

バリアフリーに関する取組の評価と見直しの継続的な実施

4 市全域のバリアフリーに関する方針

4-1 基本理念

促進方針では、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などの全市的な取組を進めていくための考え方を定めます。

まず、基本理念は、本市のバリアフリー化を推進するにあたっての根本となる考え方であり、長期的な視野に立って定めるものであることから、本市の上位関連計画における理念や将来像、本市のバリアフリー化の課題等を踏まえ、以下のとおりとします。

基本理念

ともに支え合い、安全・安心・快適に過ごせるまち 大津

私たちの社会には、高齢者や障害者、ケガ人、妊産婦、外国人など、様々な人々が生活しており、これらの人々が自立した日常生活や社会生活を営むことのできる環境づくりが必要となっています。その実現には、高齢者、障害者等の全ての人々が平等にまちづくりに参加できることが不可欠です。

そこで、本市のバリアフリー化へ向けた基本理念を「ともに支え合い、安全・安心・快適に過ごせるまち 大津」とし、日常の移動や施設の利用について、ハードやソフトの両面からバリアを取り除き、全ての人々にとって、安全・安心・快適なまちを目指します。

4-2 基本方針

市全域のバリアフリー化を推進するため、より具体的なバリアフリー化の取組の方向性を示す基本方針に、以下の3つを定めます。

基本方針1 一体的なバリアフリー整備

「一体的なバリアフリー整備」では、移動等円滑化促進地区において、地区の重点的・一体的な整備を促進するために、各施設設置管理者と調整し、重点整備地区を設定するとともに、具体的なバリアフリーの取組となる特定事業を設定し、実施します。

- 駅や公共施設などの拠点、拠点同士を繋ぐ経路のバリアフリー整備の実施
- 特に、上下移動が必要となる高架駅におけるエレベーター設置の促進 など

基本方針２ 継続したバリアフリー整備

「継続したバリアフリー整備」では、地域の要望等を踏まえ、危険な箇所から優先的にバリアフリー整備を進めます。

なお、移動等円滑化促進地区以外についても、施設設置管理者と協力し、施設の更新時期等に併せたバリアフリー化を促進します。

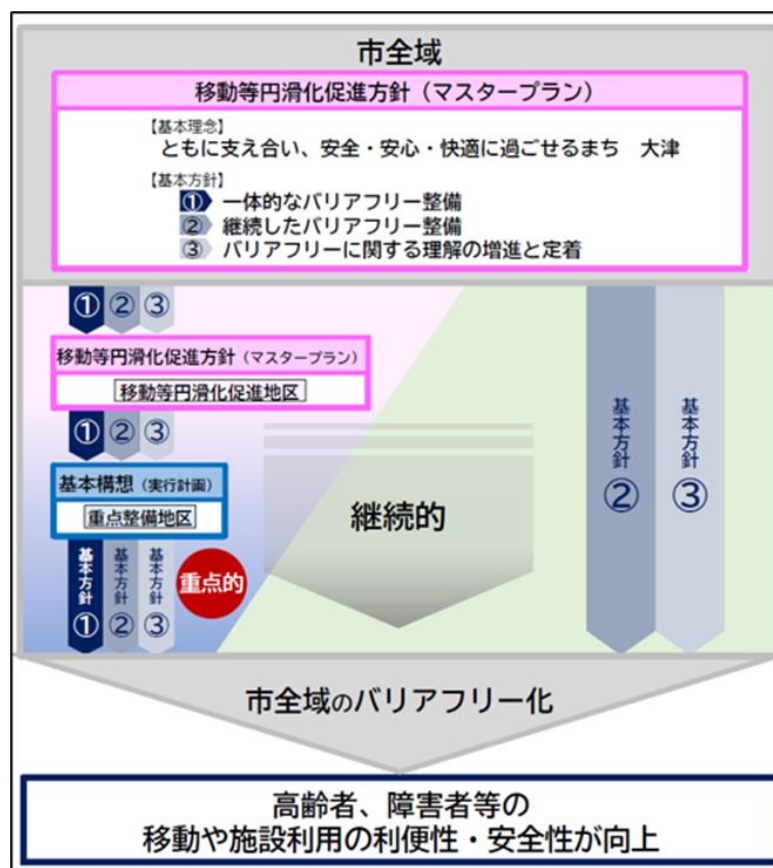
- 日常的な補修時に合わせて整備できる箇所のバリアフリー化を推進
- 整備済みの箇所についても点検を行い、定期的に補修等を実施 など

基本方針３ バリアフリーに関する理解の増進と定着

「バリアフリーに関する理解の増進と定着」では、施設や経路のハード面の整備だけでなく、ソフト対策も一体的に実施することが重要であることから、「心のバリアフリー」の取組を積極的に推進します。

- ソフト面でのバリアの解消への活動を充実し、意識醸成、マナー向上などの取組の推進 など

また、基本方針1～3の取組を継続的に実施し、市全域のバリアフリー化を目指します。



図：市全域のバリアフリー化の進め方

4-3 基本方針1 一体的なバリアフリー整備

一体的なバリアフリー整備を推進するにあたり、バリアフリーチェックを実施した結果、一定のバリアフリー整備が実施されている箇所でも、現在の基準や規格に適合していない箇所もあったことから、整備の考え方を以下のとおりとします。

(1)生活関連経路の整備の考え方

全体的な考え	<u>一体的なバリアフリー整備を展開し、わかりやすく・安心して歩ける道路</u>
①道路の構造	・歩道の構造がマウントアップ形式の箇所については、可能な限り勾配を緩和した形で整備。   マウントアップの歩道の改修 セミフラット歩道の例
②視覚障害者誘導用ブロック	・視覚障害者誘導用ブロックの設置が必要な箇所や、設置済みでも損傷している箇所を現在のJIS規格に<u>適合するように整備。</u>    損傷したブロックの改修 規格外のブロックの改修 規格外のブロックの改修
③歩道のない道路	・<u>歩行者の安全確保に向けた、歩行空間の明確化等。</u>   歩行空間の明確化の例 歩行空間の明確化の例

④歩道	・段差や勾配の大きな箇所・凹凸のある箇所については部分的に補修。 ・誘導ブロックの整備に併せて、舗装を改修。 ・グレーチングの網目が大きいものは細目に改修。 ・植栽、看板、自転車等で著しく歩行空間を侵しているものの適切な排除等。  勾配の大きな箇所の改善  凹凸のある箇所の改善  網目が大きい箇所の改善
⑤交差点	歩行者用信号の設置や音響信号や青時間延長ボタンの設置。  歩行者用信号(音響信号)の例  青時間延長ボタンの例

(2)生活関連施設の整備の考え方

施設については、**下記基準に整合した一体的な整備を目指します。**整備内容や時期について、施設設置管理者と十分に協議し、特定事業の設定を行います。



JR比良駅の整備完了写真

※バリアフリー整備に関する各施設の基準は、下記の省令で定められています。

- ・道路移動等円滑化基準 ・公共交通移動等円滑化基準
- ・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誘導基準

4-4 基本方針2 継続したバリアフリー整備

市全域のバリアフリー化を推進するためには、生活関連施設や経路に設定されていない箇所でも、バリアフリー化を推進していくことが重要なことから、市全域で個別の継続的な整備を実施します。

まずは障害者・高齢者にとって危険な箇所から優先的に整備していく必要があります。

(1)経路の整備の考え方

✓対策箇所の抽出方法

- ・各種団体からの要望、学区要望等
- ・道路パトロール等
- ・交通量が多い等

✓主な対策

- ・交差点部における誘導ブロックの設置
- ・部分的な歩道の段差解消(舗装補修、歩車道境界ブロック補修、街路樹帯の対策等)
- ・安全施設の補修(転落防止柵、横断防止柵、ポストコーン等)
- ・部分的な安全対策の実施(歩道帯の明示、区画線の改良等)
- ・区画線の補修
- ・歩行空間の確保(植栽・看板等で著しく歩行空間を侵しているものの適切な排除等)



交差点部における点字シートの設置



輝度比を確保した点字シートの設置



※植栽帯等によるバリアの解消

(2)施設の整備の考え方

✓対策箇所の抽出方法

- ・各種団体からの要望、学区要望等
- ・ヒアリング調査やアンケート調査等

✓主な対策

- ・各施設に応じたバリアフリー整備
- ・安全対策の実施
- ・危険箇所の注意喚起



身障者用駐車場の設置



(施工前)



(施工後)

手すりの設置



点字ブロックの改良



点字プレートの設置



触知案内図の設置

(3)公共交通に係る車両の考え方

公共交通に係る車両については、誰もが利用するため、バリアフリー化を推進していく必要があります。国の方針等を踏まえ、鉄道車両やバス、タクシーについてバリアフリー化に対応した車両の導入を促進します。

✓推進項目

- ・公共交通機関の車両等に関する移動等円滑化整備ガイドラインに沿った車両の導入
- ・ノンステップバスの導入
- ・UD タクシーの導入

4-5 基本方針3 バリアフリーに関する理解の増進と定着

高齢者・障害者等が安心して日常生活や社会生活を送ることができるようにするためには、施設整備(ハード面)だけではなく、高齢者・障害者等の特性を理解し支え合うという「心のバリアフリー」(ソフト面)の取組が重要です。

(1) 「心のバリアフリー」の推進

高齢者・障害者等が安心して日常生活や社会生活を送るためには、施設整備(ハード面)だけではなく、高齢者・障害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市民一人ひとりが関心を持ち、理解を深め、自然に支え合うことが重要であることから、「心のバリアフリー」を積極的に推進します。

「心のバリアフリー」とは

(ユニバーサルデザイン2020行動計画より)

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、支え合うことである。そのためには、一人ひとりが具体的な行動を起こし継続することが必要である。各人がこの「心のバリアフリー」を体現するためのポイントは、以下の3点である。

①【正しい理解】

障害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「障壁の社会モデル」を理解すること。

②【意識の醸成】

障害のある人(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【興味・理解・交流・バリアがない状態】

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、全ての人々が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

(2) バリアの種類

バリアフリーとは、高齢者や障害者等が生活していく上で障壁(バリア)となるものを除去(フリー)することで、大きく4つのバリアがあると言われています。

そのうち、意識上のバリアをなくすために大切なのが、一人ひとりの「心のバリアフリー」です。心のバリアフリーとは、バリアを感じている人の身になって考え、行動を起こすことです。

物理的なバリア



公共交通機関、道路、建物などにおいて、利用者に移動面で困難をもたらす物理的なバリアのこと。

文化・情報面でのバリア



情報の伝え方が不十分であるために、必要な情報が平等に得られないバリアのこと。

制度的なバリア



社会のルール、制度によって、障害のある人が能力以前の段階で機会の均等を奪われているバリアのこと。

意識上のバリア



周囲からの心ない言葉、偏見や差別、無関心など、障害のある人を受け入れないバリアのこと。

資料: 政府広報オンライン

(3) 心のバリアフリーの推進における役割

「心のバリアフリー」の取組の推進においては、市民や事業者、行政といった多様な関係者の協力のもと、それぞれの役割を理解しながら、バリアフリー施策の取組を一体的に推進することが大切です。

【行政の役割】	役割	行政は、市民一人ひとりのバリアフリーへの関心と理解が深まるよう、多様な関係者と協力しながら、広報活動、啓発活動、学びの活動等の心のバリアフリーを育む取組を計画的に推進する役割を担います。
	取組例	・バリアフリーマップの作成 ・まち歩き点検の定期的な開催 ・バリアフリーに関する学びの実施 ・心のバリアフリーの取組の情報収集と発信
【事業者等】 【施設設置管理者】	役割	交通事業者や施設設置管理者等は、社員・職員におけるバリアフリーの意識を高める教育を推進するとともに、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れながら、高齢者や障害者等の多様なニーズに応える商品やサービスの提供に努める役割を担います。
	取組例	・バリアフリーに関する研修 ・バリアフリーチェックの実施による施設の現状把握 ・合理的配慮の提供・サポート体制の構築 ・適正利用の情報発信や啓発 ・心のバリアフリーの取組の情報発信
【市民の役割】	役割	市民は、障害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「障害の社会モデル」を理解するなど、一人ひとりがバリアフリーへの関心を深めていくとともに、多様な相手とコミュニケーションを取りながら、お互いが理解し尊重できる環境づくりを推進する役割を担います。
	取組例	・バリアフリーに関する情報収集 ・バリアフリーに関する学び等への参加 ・バリアフリー施設の適正利用への理解 ・バリアフリーに関するサイン、シンボルマークを適切に理解

(4) 心のバリアフリーに関する取組

本市では、心のバリアフリーに関する取組として、以下の活動などを推進します。

■バリアフリーに関する情報提供

高齢者や障害者が安心して外出できるように、バリアフリールートやバリアフリー化された施設の情報を収集・整理して提供します。

心のバリアフリーに関する啓発資料について、情報提供します。



【事例】

・旅しがStyle!

滋賀県内の交通機関や宿泊施設のバリアフリー情報をまとめたウェブサイト

駅スタッフ	駅員の配置	窓口禁煙の標識あり
車いす駐車場（ロータリー）	駐車場の有無	無し
車いす駐車場	駐車場の有無	無し
車いす用	無し	無し
駐車場（狭小）	駐車料金	無料
	備考	一日最大600円

行政の役割	・バリアフリーに関する情報を収集・整理し、バリアフリーマップ等で高齢者・障害者等へ提供します。 ・心のバリアフリーに関する啓発資料について情報提供します。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・施設のバリアフリーの状況を市に情報提供するとともに、施設利用者へ情報提供します。
市民の役割	・提供された情報を活用します。 ・バリアフリーに関する問題点があれば市・施設設置管理者に報告します。 ・心のバリアフリーに関する情報を受け取り、理解し、実践します。

■従業員に対する適切な教育訓練

障害の種類によって、必要な対応は様々です。そのため、適切な対応が取れるように、職員・従業員の教育訓練を行い、高齢者や障害者をサポートします。



【事例】

交通事業者向け接客研修モデルプログラム(国土交通省)

接客研修・基本のモデルプログラム

プログラム②

法令や社会的背景から学ぶ「心のバリアフリー」の基本



お客様の立場に立った
「対話」をすることで
ともにユニバーサルな社会を作っていく

行政の役割	・職員に対し、教育訓練を実施します。 ・教育訓練に関する研修マニュアル・教育資材等を施設設置管理者等に提供します。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・従業員に対し、教育訓練を実施します。
市民の役割	・職員、従業員等として教育訓練を受講し、日常生活でも意識して行動できるよう努めます。

■バリアフリーに関する学び

バリアフリーの必要性、バリアフリーへの理解を深めるため、バリアフリーに関する学びを実施します。



【事例】

バリアフリーに関する学びについて バリアフリー教室の実施(近畿運輸局)



〈車椅子体験〉



〈視覚障害疑似体験〉

行政の役割	・バリアフリーに関する学びを実施します。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・バリアフリーに関する学びに協力します。
市民の役割	・バリアフリーに関する学びに参加します。 ・バリアフリーに関する学びの内容を理解し、子どもとバリアフリーについて話し合い、理解を深めます。

■違法駐輪・看板等の解消

歩行空間に違法駐輪や看板、庭木のはみ出しなどがあると歩行者が安全・円滑に通行できないため、これらの解消を図ります。



【事例】

条例に基づく違法駐輪の撤去

行政の役割	・違法駐輪・看板の撤去や指導を引き続き実施します。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・管理する施設において適切な駐輪場所の確保や看板の適切な設置を行います。
市民の役割	・外出時には駐輪場の利用を心がけ、違法駐輪をしないようにします。 ・道路の通行に支障にならないよう家の前の道路に駐車・駐輪をしない、物を置かない、庭木が路上にはみ出さないようにします。

■コミュニケーション支援ボード等の設置

コミュニケーション支援ボードとは、話し言葉によるコミュニケーションにバリアのある人(知的障害や自閉症、聴覚障害のある人や外国人など)を支援するツールで、イラストを指差すことでコミュニケーションを図ります。



【事例】

公共施設におけるコミュニケーション支援ボードの活用状況

行政の役割	・公共施設にコミュニケーション支援ボード等を設置し、活用します。 ・コミュニケーション支援ボード等の普及・啓発を行います。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・管理する施設にコミュニケーション支援ボード等を設置し、活用します。
市民の役割	・コミュニケーション支援ボード等について理解し、活用します。

■バリアフリーに関する支援

バリアフリーに向けた取組に対する支援や協力を募り、バリアフリーの推進を図ります。

【事例】

ベンチ設置事業

行政の役割	・バリアフリーに向けた取組を広く情報発信します。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・バリアフリーに向けた取組への協力や支援を行います。
市民の役割	・バリアフリーに向けた取組への協力や支援を行います。 ・取組を通して興味や関心を持つよう努めます。

■ヘルプマーク・ヘルプカードの配布

ヘルプマークは外見からは援助等を必要としていることが分からない義足や人工関節を使用している方、発達障害や精神障害、知的障害のある方、内部障害や難病の方、妊娠初期の方、認知症の方などが、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることで、援助を得やすくなるよう作成されたマークです。

ヘルプカードは、このような方が必要な支援や配慮等を周囲の人をお願いするためのカードです。



図：ヘルプマーク



図：ヘルプカード

行政の役割	・ヘルプマーク・ヘルプカードの配布を行うとともに、ヘルプマークの普及・啓発を行います。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・ヘルプマーク・ヘルプカード所有者への配慮・支援ができるように、従業員の教育を行います。
市民の役割	・ヘルプマーク・ヘルプカードについて理解し、状況に応じて配慮・支援を行うよう努めます。

■オレンジ協力隊

認知症に対する正しい知識と理解を持ち、地域で認知症の人やその家族に対して、できる範囲で手助けする応援者として「認知症サポーター」を養成し、認知症への理解と支援を行います。

さらに、認知症サポーター養成講座を受講された店舗・事業所の中から賛同・協力がいただける店舗は「オレンジ協力隊」となります。協力店舗・事業所にオレンジ協力隊ステッカーを見えやすい所に貼りだしてもらい、「認知症の人にやさしいお店・事業所」として発信し、認知症の人や認知症かもしれない人、ご家族を、地域の中で温かく見守り、また、地域住民に対しては、認知症関連の情報発信を行います。



図：オレンジ協力隊のステッカー

行政の役割	・認知症サポーター養成講座を普及・啓発し、受講した店舗・事業所にオレンジ協力隊への参加を促し、オレンジ協力隊に参加した店舗・事業所を公表します。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・認知症サポーター養成講座を受講し、オレンジ協力隊に賛同・協力します。
市民の役割	・オレンジ協力隊について理解し、オレンジ協力隊となっている店舗・事業所であることを理解し協力します。

■介護マークの配布・啓発

「介護マーク」は、介護をする方が、介護中であることを周囲に理解していただくため考案されたもので、厚生労働省が普及を図っています。



図：介護マーク

行政の役割	・介護マークの配布を行うとともに、介護マークの普及・啓発を行います。
事業者等 (施設設置管理者)の役割	・介護マーク所有者への配慮・支援ができるように従業員の教育を行います。
市民の役割	・介護マークについて理解し、状況に応じて配慮・支援を行うよう努めます。

(5) バリアフリーマップの作成

高齢者・障害者等が利用可能な施設を選択できるようにするためには、これらの施設が所在する場所を示したバリアフリーマップ等を作成することが効果的であることから、各施設におけるバリアフリー情報や各施設を接続する経路も含めた情報を一元的に収集・整理し、バリアフリーマップの作成・提供を検討します。

バリアフリーマップの作成に向けて検討を進め、作成の際には、必要に応じて各施設の設置管理者等へバリアフリー設備の有無等の情報提供を求めます。

また、収集したデータについては、国土交通省のバリアフリー・ナビプロジェクトによるオープンデータ化を進め、民間事業者等が提供するサービスとの連携等により、必要な情報が必要な人に届く仕組みを検討します。

また、必要な情報の絞り込みや効果的な情報提供及び更新に係る方法等について、バリアフリー推進協議会等において意見を聞くことで、障害者等の自立した日常生活及び社会生活をより効果的に支援します。

表：施設設置管理者等に提供を求める情報

施設の情報	バリアフリー経路・出入口の状況・トイレ(バリアフリースイートイレ・オストメイト対応設備・大型ベッド等の有無)等
経路の情報	視覚障害者誘導用ブロックの設置状況・音響式信号機の位置・急勾配や幅員が狭い等の危険箇所の明示等
その他	店舗等のバリアフリー配慮の好事例等

(6)多様な情報提供手段の普及

2022年(令和4年)5月に施行された「障害者情報アクセシビリティ・コミュニケーション施策推進法」は、全ての障害のある人が、あらゆる分野の活動に参加するためには、情報の十分な取得利用・円滑な意思疎通が極めて重要であるとの認識のもと制定されました。その趣旨を踏まえ、情報へのアクセシビリティの向上を図ります。

具体的には、コミュニケーション支援ボードを活用するといった身近な取組から、情報提供装置やICTを活用する等のハード整備と一体化した取組まで、様々な形態が考えられ、障害の特性を踏まえた多様な手段により、情報の提供を行います。

表:情報アクセシビリティ促進・支援の事例

取組内容
障害者ICTサポート総合推進事業 ①ICTサポートセンター等の設置・運営 【内容】 聴覚障害者が参加する会議などへヒアリンググループの貸出、障害者のパソコン利用に関する相談会の開催など ②パソコンボランティアの養成・派遣 【内容】 パソコンボランティアが障害者の自宅へ訪問し、実際に使用する機器を使用しながらの利用支援。地域の住民を対象としたパソコンボランティアの養成研修会の開催など ③地域情報を音声や点字などに加工・アップロード 【内容】 地域情報を障害者が利用しやすい媒体に加工し、サピエ(視覚障害者情報総合ネットワーク)等のネットワークにアップロード

5 移動等円滑化促進地区の設定

5-1 移動等円滑化促進地区の選定

(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、以下の要件にあてはまる地区になります。

- 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
- 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
- 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
- ④ 境界の設定等

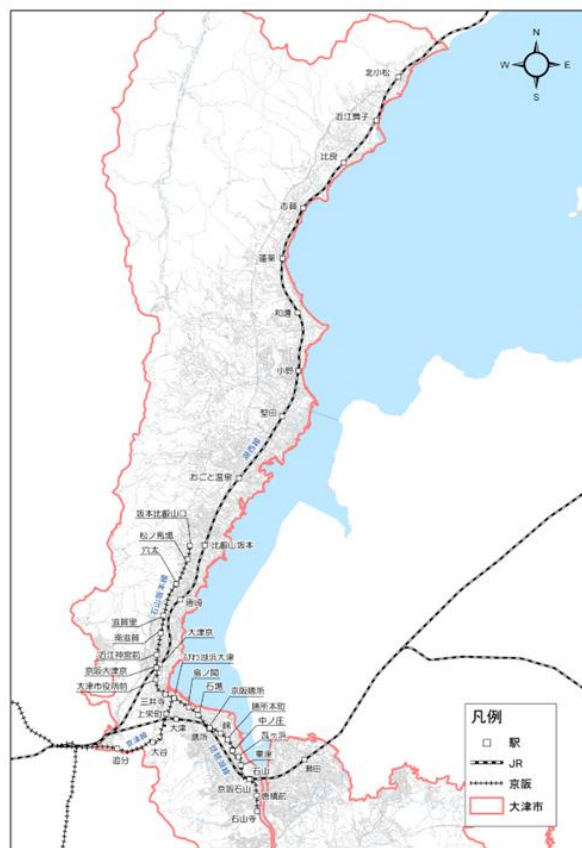
※高齢者、障害者等の移動等円滑化の促進に関する法律より

(2) 移動等円滑化促進地区の考え方

移動等円滑化促進地区は、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おり、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します。

本市の人口は、鉄軌道駅を中心に集積しており、交通(移動)の拠点である鉄軌道駅がまちの拠点となっています。

そこで、移動等円滑化促進地区については、鉄軌道駅を含む周辺から設定することとし、対象の鉄軌道駅は、JRと京阪電車の市内全40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：市内の鉄軌道駅

(3) 地区の中心となる拠点

「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、京阪電車4駅の計20駅が該当します。

【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、鉄軌道駅の1日当たりの平均利用者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駅**は、高齢者・障害者等にとって移動に大きな負担が生じ、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、駅の入口からホームまでに上下移動(スロープにより上下移動が可能な駅を除く)が必要かどうかを評価指標とします。

JRの鉄軌道駅で、1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅または上下移動を必要とする駅に該当する駅は、市内16駅全てとなります。

表: JRの鉄軌道駅の評価

路 線	駅 名	鉄軌道駅の1日 当たりの平均 利用者数(人) (R4年度実績)	【評価1】 平均利用者数 3,000人/日 以上の駅	【評価2】 上下移動を必要 とする駅	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	○	○	○

京阪電車の鉄軌道駅で1日当たりの平均利用者数が3,000人以上の駅は、市内24駅中4駅となります。上下移動を必要とする駅は、2駅となります。

表:京阪電車の鉄軌道駅の評価

路 線	駅 名	鉄軌道駅の1日 当たりの平均 利用者数(人) (R4年度実績)	【評価1】 平均利用者数 3,000人/日 以上の駅	【評価2】 上下移動を必要 とする駅	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			×
	栗津	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) 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

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を設定し、点数化します。**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

評価指標	評価指標の考え方・資料	評価基準及び配点	
(1) 駅平均利用者数[人] (R4年度実績)	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日当たり平均利用者数(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]	上下移動が必要でEVやスロープが未整備の駅はバリアフリー化の必要性が高い。	EV・スロープなど	無 20点 有 0点
(4) 駅勢圏後期高齢者人口[人]	鉄軌道駅から徒歩圏内の後期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 ^{※5} :1,018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]	鉄軌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 ^{※5} :444人)	2点
		基準値の-25%以上	1点
		基準値の-25%未満	0点
(6) 駅周辺 ^{※3} 高齢化率[%]	鉄軌道を利用できる範囲の高齢化率の高い地区はバリアフリー化の必要性が高い。【令和5年4月住民基本台帳】	基準値の+25%以上	3点
		基準値の+25%未満 (基準値 ^{※5} :26.6%)	2点
		基準値の-25%以上	1点
		基準値の-25%未満	0点
(7) 他線乗換駅[有・無]	他線へ乗換えできる駅は高齢者・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
(8) 路線バス運行本数 ^{※4} [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 ^{※5} :76本)	2点
		基準値の-25%以上	1点
		基準値の-25%未満 0本	0点
(9) 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 駅勢圏は鉄軌道駅から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 駅周辺は駅勢圏に含まれる学区として高齢化率は含まれる学区の平均値

※4 路線バス運行本数は鉄軌道駅最寄りのバス停留所を対象とする ※5 基準値とは地区の中心となる拠点20駅の平均値

(5) 評価結果

前述の評価基準に基づき、各拠点の評価を行った結果、以下のとおりとなりました。

このうち、点数が21点以上(満点50点のうち4割を超える得点)の13駅(◎)を中心とするエリアを、移動等円滑化促進地区として位置づけます。

表:評価結果

路線		駅名	(1)		(2)		(3)		(4)		(5)	
			駅平均利用者数		生活関連施設 候補数		上下移動の バリアフリー化		駅勢圏 後期高齢者人口		駅勢圏要介護 要支援人数	
			評価	点数	評価	点数	評価	点数	評価	点数	評価	点数
J R	琵琶湖線	大津	32,150人	10	38箇所	9	有	0	1,655	3	761人	3
		膳所	23,052人	9	34箇所	8	有	0	2,146	3	950人	3
		石山	39,880人	10	28箇所	7	有	0	1,113	2	553人	2
		瀬田	32,884人	10	21箇所	6	有	0	1,570	3	642人	3
	湖西線	北小松	484人	1	6箇所	2	無	20	25	1	36人	1
		近江舞子	1,462人	3	4箇所	2	無	20	80	1	90人	1
		比良	2,868人	4	2箇所	1	有	0	22	1	50人	1
		志賀	1,690人	3	8箇所	3	無	20	32	1	42人	1
		蓬莱	1,744人	3	4箇所	2	無	20	35	1	33人	1
		和邇	3,896人	5	14箇所	4	有	0	423	1	241人	1
		小野	4,746人	5	10箇所	3	有	0	1,184	2	418人	2
		堅田	14,286人	7	15箇所	4	有	0	939	2	324人	1
		おごと温泉	10,444人	7	12箇所	4	有	0	542	1	164人	1
		比叡山坂本	10,370人	7	15箇所	4	有	0	1,166	2	508人	2
		唐崎	6,746人	6	12箇所	4	有	0	1,342	3	563人	3
		大津京	17,284人	8	23箇所	6	有	0	1,571	3	642人	3
京阪電車	石山坂本線	京阪大津京	5,252人	6	25箇所	6	有	0	1,411	3	572人	3
	びわ湖浜大津	4,576人	5	47箇所	10	有	0	1,826	3	776人	3	
	京阪膳所	5,545人	6	37箇所	9	有	0	2,162	3	944人	3	
	京阪石山	6,147人	6	28箇所	7	有	0	1,121	2	568人	3	

表:評価結果

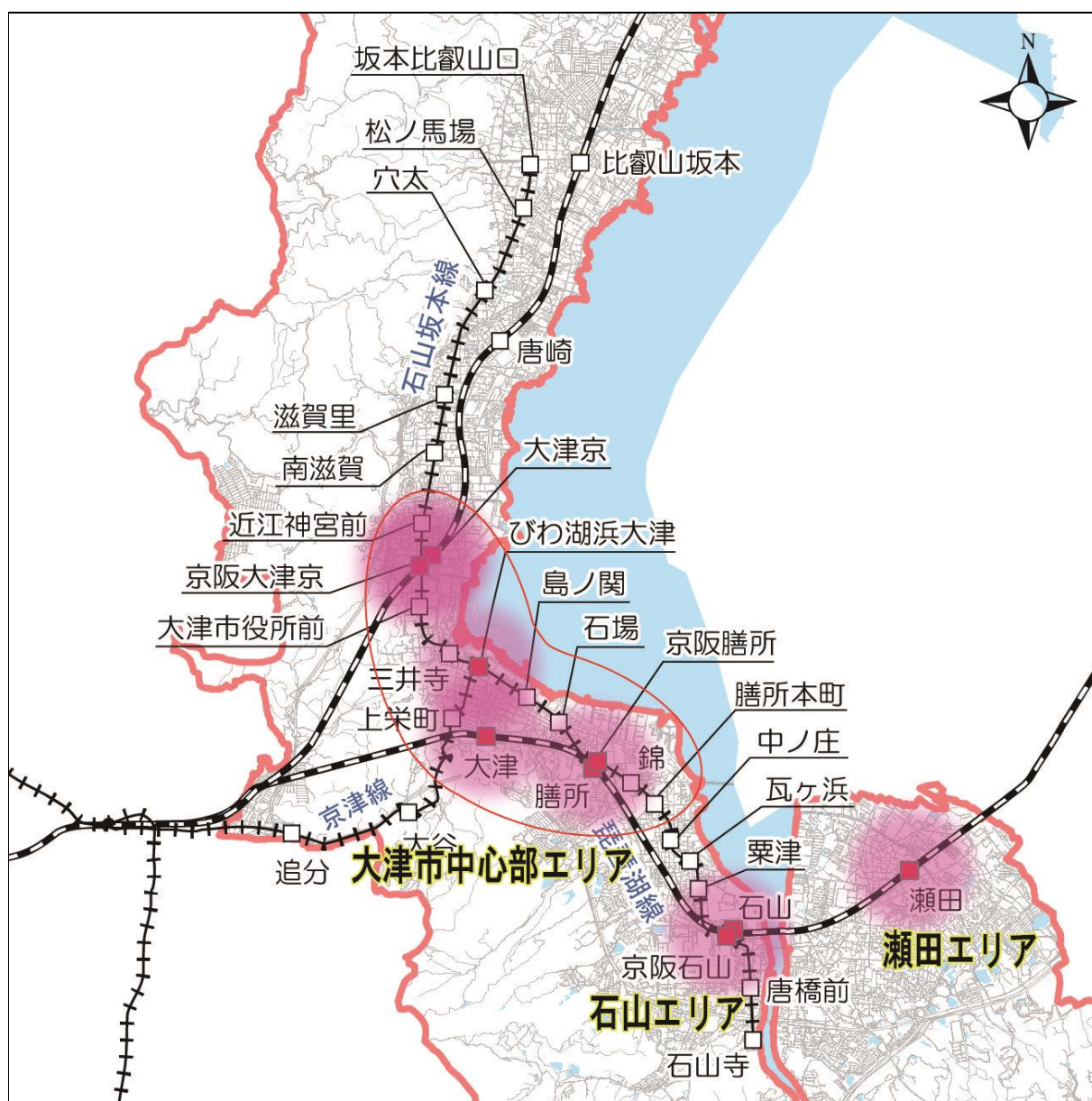
路線		駅名	(6) 駅周辺 高齢化率		(7) 他線乗換駅		(8) 路線バス 運行本数		(9) 停車列車種別		計	移動等円滑化 促進地区
			評価	点数	評価	点数	評価	点数	評価	点数	点数	
J R	琵琶湖線	大津	27.9%	2	ない	0	113本	3	停車する	1	31	◎
		膳所	28.2%	2	ある	2	19本	1	停車しない	0	28	◎
		石山	28.5%	2	ある	2	332本	3	停車する	1	29	◎
		瀬田	19.3%	1	ない	0	206本	3	停車しない	0	26	◎
	湖西線	北小松	36.5%	3	ない	0	0本	0	停車する	1	29	◎
		近江舞子	36.5%	3	ない	0	0本	0	停車する	1	31	◎
		比良	34.7%	3	ない	0	0本	0	停車しない	0	10	
		志賀	33.1%	2	ない	0	10本	1	停車しない	0	31	◎
		蓬莱	30.7%	2	ない	0	0本	0	停車しない	0	29	◎
		和邇	29.3%	2	ない	0	3本	1	停車しない	0	14	
		小野	35.3%	3	ない	0	81本	2	停車しない	0	17	
		堅田	24.4%	2	ない	0	127本	3	停車する	1	20	
		おごと温泉	27.8%	2	ない	0	75本	2	停車する	1	18	
		比叡山坂本	27.9%	2	ない	0	87本	2	停車する	1	20	
		唐崎	24.8%	2	ない	0	34本	1	停車しない	0	19	
		大津京	27.6%	2	ある	2	11本	1	停車する	1	26	◎
京阪電車	石山坂本線	京阪大津京	27.6%	2	ある	2	11本	1	停車しない	0	23	◎
	びわ湖浜大津	27.6%	2	ない	0	51本	1	停車しない	0	24	◎	
	京阪膳所	28.2%	2	ある	2	19本	1	停車しない	0	26	◎	
	京阪石山	27.8%	2	ある	2	332本	3	停車しない	0	25	◎	

(6) 移動等円滑化促進地区の選定

選定した移動等円滑化促進地区の位置は、以下のとおりです。

① 大津市中心部エリア、石山エリア、瀬田エリア

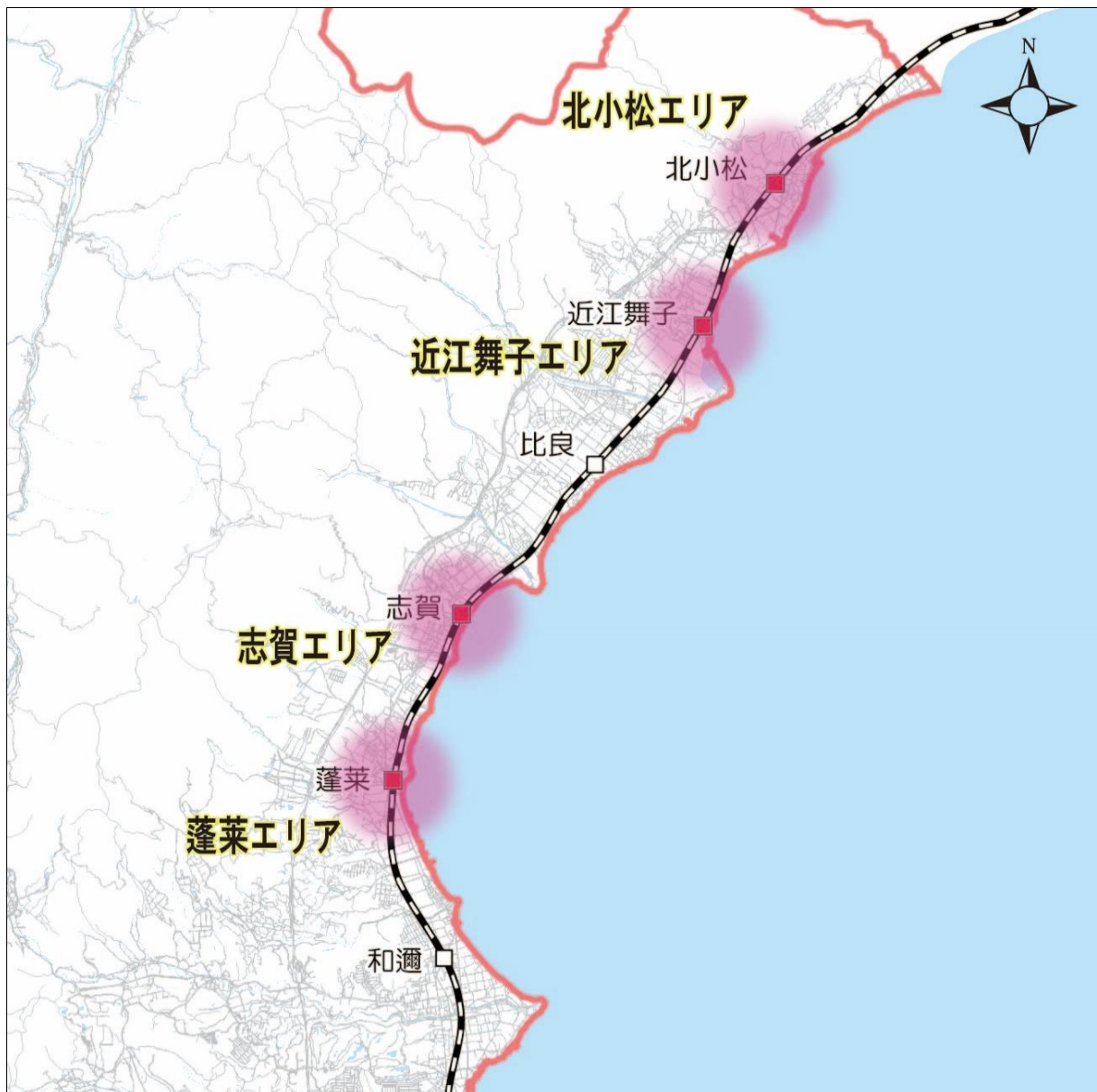
JR大津駅、びわ湖浜大津駅、JR大津京駅、京阪大津京駅、JR膳所駅、京阪膳所駅を中心とするエリアは、互いに隣接しているため、移動等円滑化促進地区としては、一体で位置づけます。



図：大津市中心部の移動等円滑化促進地区
【大津市中心部エリア、石山エリア、瀬田エリア】

② JR湖西線 北小松エリア、近江舞子エリア、志賀エリア、蓬萊エリア

JR湖西線の各駅については、駅間が広く、移動等円滑化促進地区としては、独立して位置づけます。



図：JR湖西線の移動等円滑化促進地区
【北小松エリア、近江舞子エリア、志賀エリア、蓬萊エリア】

5-2 移動等円滑化促進地区、生活関連施設、生活関連経路の設定

(1) 移動等円滑化促進地区の区域の設定方針

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、以下の要件にあてはまる地区となります。

- 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
- 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
- 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
- ④ 境界の設定等

※高齢者、障害者等の移動等円滑化の促進に関する法律より

移動等円滑化促進地区の区域は、選定したエリアにおいて「生活関連施設」及び生活関連施設を相互に結ぶ「生活関連経路」を設定した上で、それらの生活関連施設及び生活関連経路を含む一定の区域で明確な地形地物を基本として定めます。



図:移動等円滑化促進地区のイメージ

選定した移動等円滑化促進地区の候補エリアについては要件①～④のいずれにもあてはまる地区であるため、移動等円滑化促進地区の設定を下記フローに沿って行います。

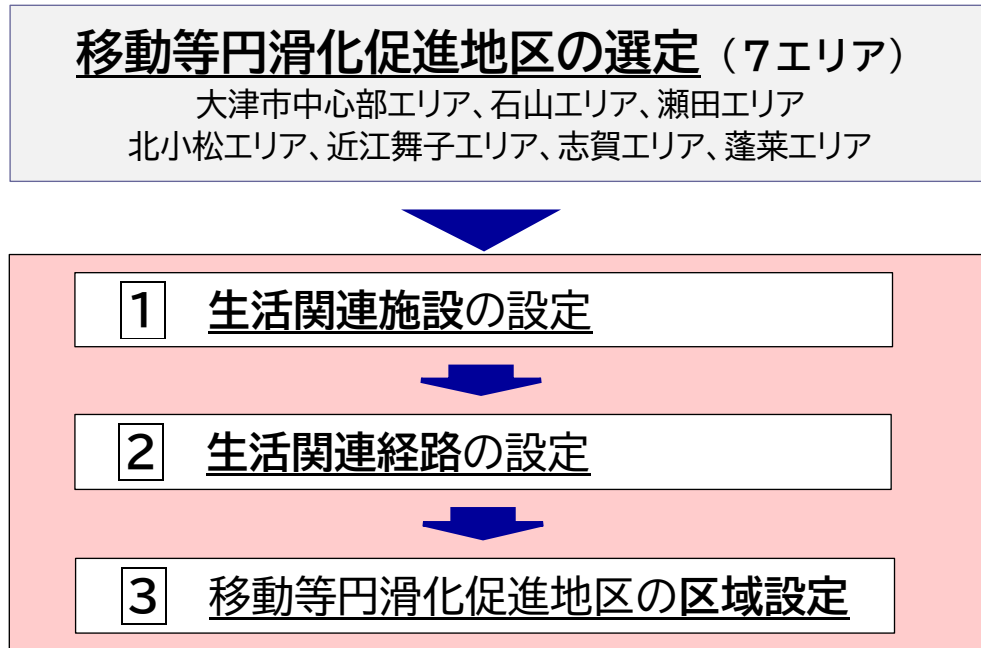


図:移動等円滑化促進地区の設定フロー

(2) 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、拠点駅からの徒歩圏である800m圏内を目安として、以下の施設から各地区に応じた生活関連施設を設定します。

- ① 周辺に生活関連施設が集積する鉄軌道駅
- 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 施設区分

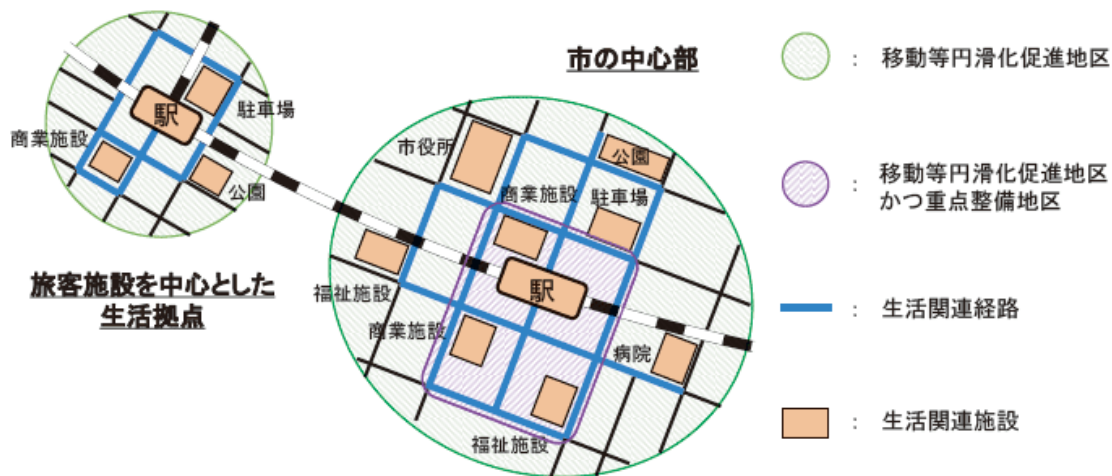
分 類		選定基準
交通拠点		拠点駅から800m以内の鉄軌道駅
建築物	公共施設	不特定多数の市民が利用される官公庁施設 福祉避難所
	病院	医療法で定める病院(20床以上の病床を有するもの) 該当する施設がない地区は利用実態に応じて設定
	教育施設	小学校、中学校、高等学校等
	金融機関	床面積500㎡以上で、窓口がある銀行等 該当施設がない地区は利用実態に応じて設定
	宿泊施設	床面積2000㎡以上で、客室の総数が50以上のホテル・旅館
	商業施設	生鮮食品を販売するスーパーマーケット、生協、ショッピングセンター
都市公園		都市公園のうち、多くの方が利用される都市基幹公園
路外駐車場		駐車料金を徴収する500㎡以上の駐車場等
その他		多くの地域住民が利用する施設等

(3)生活関連経路の設定方針

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設定し、生活関連経路と定義します。

生活関連経路の設定の考え方

- ・ 日常的に多くの人が利用する経路を選定する。
- ・ 生活関連経路は、生活関連施設に訪れる人等の利用頻度が高い経路や歩行者交通量の多い経路、バスルート等を優先的に選定する。
- ・ 生活関連施設相互のネットワークを確保する。
- ・ 生活関連施設相互の連絡に配慮し、移動等円滑化促進地区内のネットワークを構成するために重要度が高い経路を選定する。



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

なお、生活関連経路については、各経路の現状に見合った整備を進めます。

そのため、道路移動等円滑化基準に則した整備を中心に行う「生活関連経路」と、安全対策を中心とした整備を行う「準生活関連経路」を設定します。

「生活関連経路」

「道路移動等円滑化基準(国が定めた道路の整備基準)」及び「大津市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条例」に則した整備を中心に行う道路



写真:整備イメージ(歩道整備)

「準生活関連経路」

移動等円滑化促進地区内で、十分な歩行空間を確保できない道路において、安全対策を中心とした整備を行う道路(歩行空間の明示等)



写真:整備イメージ(歩行空間確保)

(4)移動等円滑化促進地区の設定

① 大津市中心部エリア

1 生活関連施設

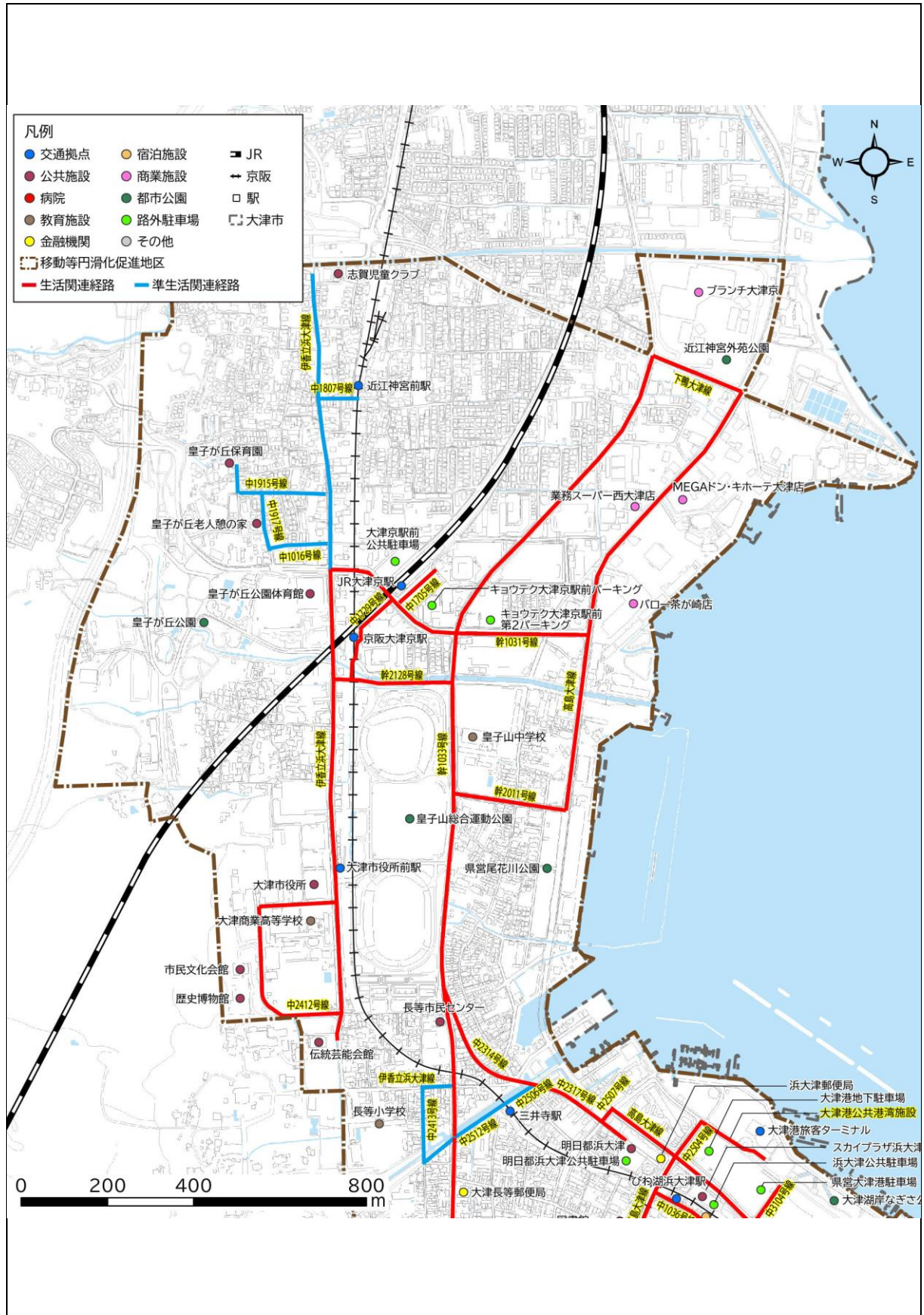
分類		施設名		
交通拠点		JR大津京駅 大津市役所前駅 島ノ関駅 大津港旅客ターミナル 錦駅	京阪大津京駅 JR大津駅 上栄町駅 JR膳所駅 石場駅	近江神宮前駅 びわ湖浜大津駅 三井寺駅 京阪膳所駅
建築物	公共施設	大津市役所 皇子が丘老人憩の家 歴史博物館 皇子が丘公園体育館 皇子が丘保育園 大津税務署 大津びわ湖合同庁舎 滋賀県庁東館 逢坂市民センター 大津市民会館・大津公民館 明日都浜大津 スカイプラザ浜大津 朝日が丘保育園 滋賀保護院 平野市民センター 県立体育館 やまびこ総合支援センター 中老人福祉センター におの浜ふれあいスポーツセンター 膳所ふれあいセンター	長等市民センター 市民文化会館 伝統芸能会館 志賀児童クラブ 大津合同庁舎 滋賀県庁新館 滋賀県庁本館 大津簡易裁判所・地方裁判所 中央市民センター 市立図書館 旧大津公会堂 長等創作展示館 逢坂保育園 大津警察署 県立武道館 ハローワーク大津 障害者福祉センター ピアザ淡海 びわ湖ホール 膳所保育園	
	病院	大津赤十字病院	大津市民病院	
	教育施設	皇子山中学校 大津商業高等学校 中央小学校 滋賀短期大学附属高等学校 滋賀大学教育学部附属小学校 大津高等学校 滋賀短期大学	長等小学校 逢坂小学校 打出中学校 平野小学校 滋賀大学教育学部附属中学校 大津清陵高等学校馬場分校 滋賀朝鮮初中級学校	
	金融機関	みずほ銀行大津支店 滋賀銀行大津駅前支店 関西みらい銀行 浜大津郵便局 大津中央郵便局 滋賀銀行膳所駅前支店	三井住友信託銀行大津支店 滋賀銀行本店 京都信用金庫大津支店 大津長等郵便局 京都銀行大津支店 京都信用金庫滋賀支店	
	宿泊施設	琵琶湖ホテル ホテル・アルファーワン大津 東横INN京都琵琶湖大津 アヤハレークサイドホテル	ホテルブルーレーク大津 ホテルテトラ大津・京都 びわ湖大津プリンスホテル	

分類		施設名	
	商業施設	バロー茶が崎店 ブランチ大津京 フレンドマート大津駅前店 浜大津アーカス フレンドマート大津西の庄店 バロー大津店	業務スーパー西大津店 MEGAドン・キホーテ大津店 フレンドマート大津なかまち コープぜぜ店 フレンドマート大津テラス店 マックスバリュ膳所店
都市公園		皇子山総合運動公園 皇子が丘公園 大津湖岸なぎさ公園	県営尾花川公園 近江神宮外苑公園 長等公園
路外駐車場		大津京駅前公共駐車場 キョウテック大津京駅前第2パーキング 滋賀ビル駅前駐車場 ナカマチパーキング 明日都浜大津公共駐車場 県営大津港駐車場 タイムズJR膳所駅前	キョウテック大津京駅前パーキング 大津駅北口公共駐車場 タイムズ大津駅前第15 大津港地下駐車場 浜大津公共駐車場 膳所駅前公共駐車場

2 生活関連経路

分類	道路種別	路線名		
生活関連経路	国道	一般国道1号		
	県道	県道7号 大津停車場線 県道18号 大津草津線 県道30号 下鴨大津線 県道47号 伊香立浜大津線 県道56号 大津インター線 県道103号 大津停車場本宮線 県道558号 高島大津線		
	市道	幹1031号線 幹1042号線 幹1045号線 幹1102号線 幹2128号線 中1036号線 中2314号線 中2504号線 中3010号線 中3315号線 中3507号線 中3625号線 中4259号線 中4011号線	幹1033号線 幹1043号線 幹1072号線 幹2014号線 中1705号線 中2412号線 中2507号線 中3104号線 中3317号線 中3604号線 中3644号線 中3607号線 中4013号線	幹1037号線 幹1044号線 幹1101号線 幹2011号線 中1729号線 中2317号線 中2524号線 中3204号線 中3401号線 中3624号線 中3824号線 中4004号線 中4101号線
	その他	JR大津駅地下道 大津港公共港湾施設 竜が丘連絡道路		

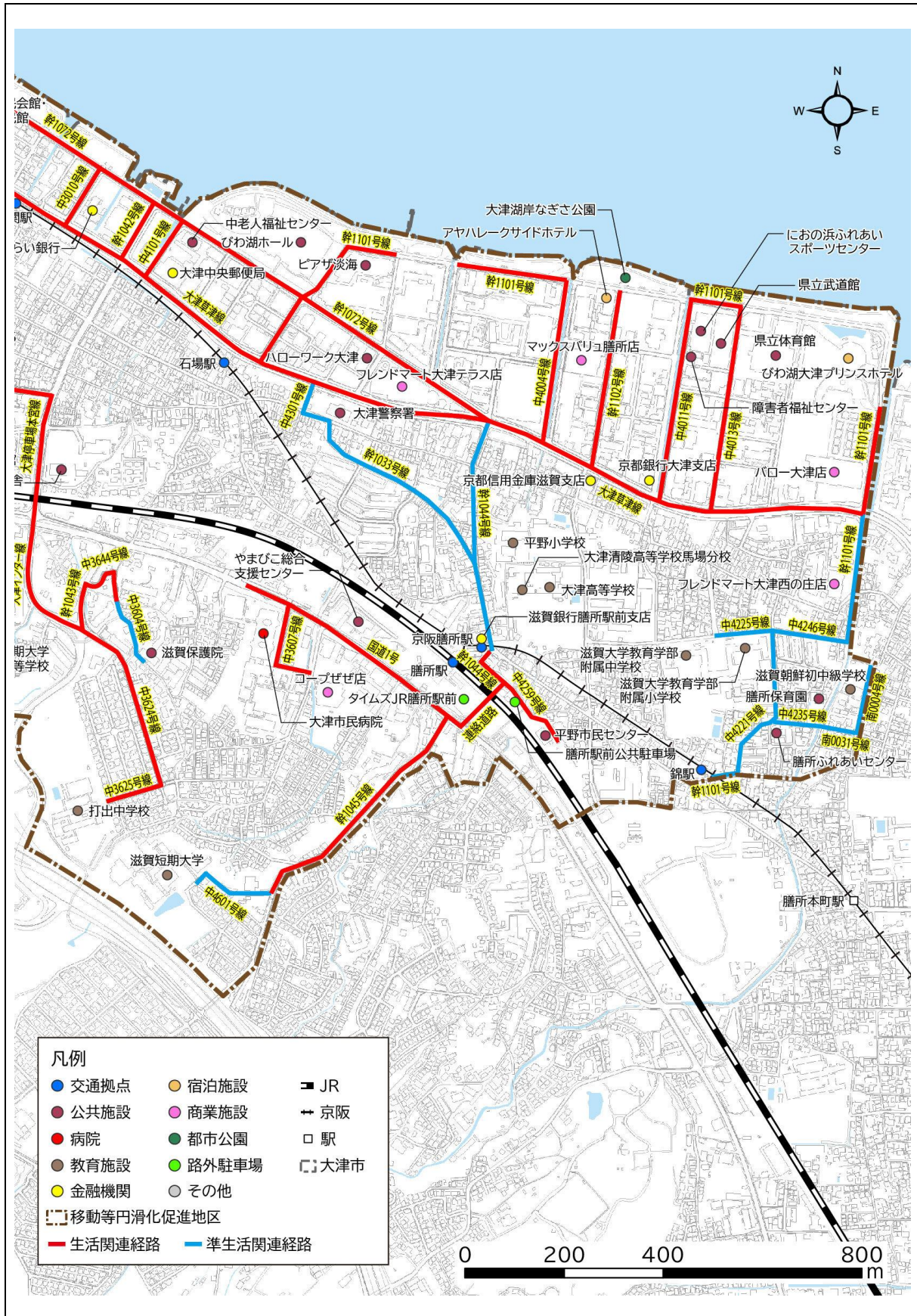
分類	道路種別	路線名
準生活関連経路	県道	県道47号 伊香立浜大津線
	市道	幹1101号線 幹1033号線 幹1041号線 幹1044号線 中1807号線 中1915号線 中1916号線 中1917号線 中2413号線 中2506号線 中2512号線 中2521号線 中2528号線 中3307号線 中3308号線 中3310号線 中3517号線 中3604号線 中3701号線 中4221号線 中4225号線 中4235号線 中4246号線 中4301号線 中4601号線 南0004号線 南0031号線



大津市移動等円滑化促進方針
(マスタープラン)



図：移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路
※JR大津駅・京阪びわ湖浜大津駅周辺の拡大図



図：移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路
※JR膳所駅・京阪膳所駅周辺の拡大図

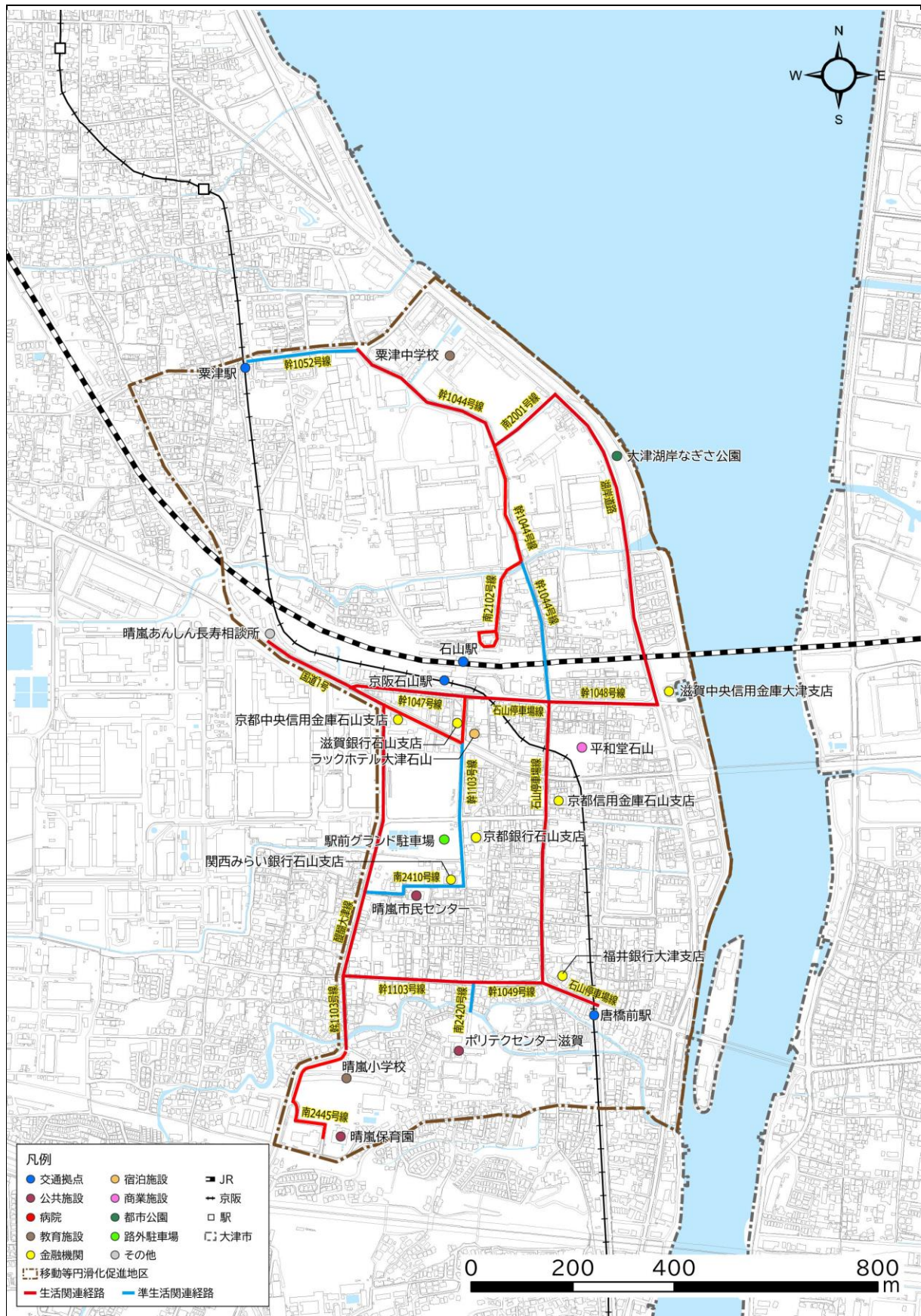
② 石山エリア

1 生活関連施設

分類		施設名
交通拠点		JR石山駅 京阪石山駅 唐橋前駅 粟津駅
建築物	公共施設	晴嵐市民センター ポリテクセンター滋賀 晴嵐保育園
	教育施設	晴嵐小学校 粟津中学校
	金融機関	滋賀銀行石山支店 滋賀中央信用金庫大津支店 京都銀行石山支店 京都中央信用金庫石山支店 京都信用金庫石山支店 関西みらい銀行石山支店 福井銀行大津支店
	宿泊施設	ラックホテル大津石山
	商業施設	平和堂石山
	その他	晴嵐あんしん長寿相談所
都市公園		大津湖岸なぎさ公園
路外駐車場		駅前グランド駐車場

2 生活関連経路

分類	道路種別	路線名		
生活関連経路	国道	一般国道1号		
	県道	県道104号 石山停車場線 県道102号 大津湖岸線 県道782号 醍醐大津線		
	市道	幹1044号線 幹1049号線 南2102号線	幹1047号線 幹1103号線 南2445号線	幹1048号線 南2001号線
準生活関連経路	市道	幹1044号線 南2410号線	幹1052号線 南2420号線	幹1103号線



図：移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路

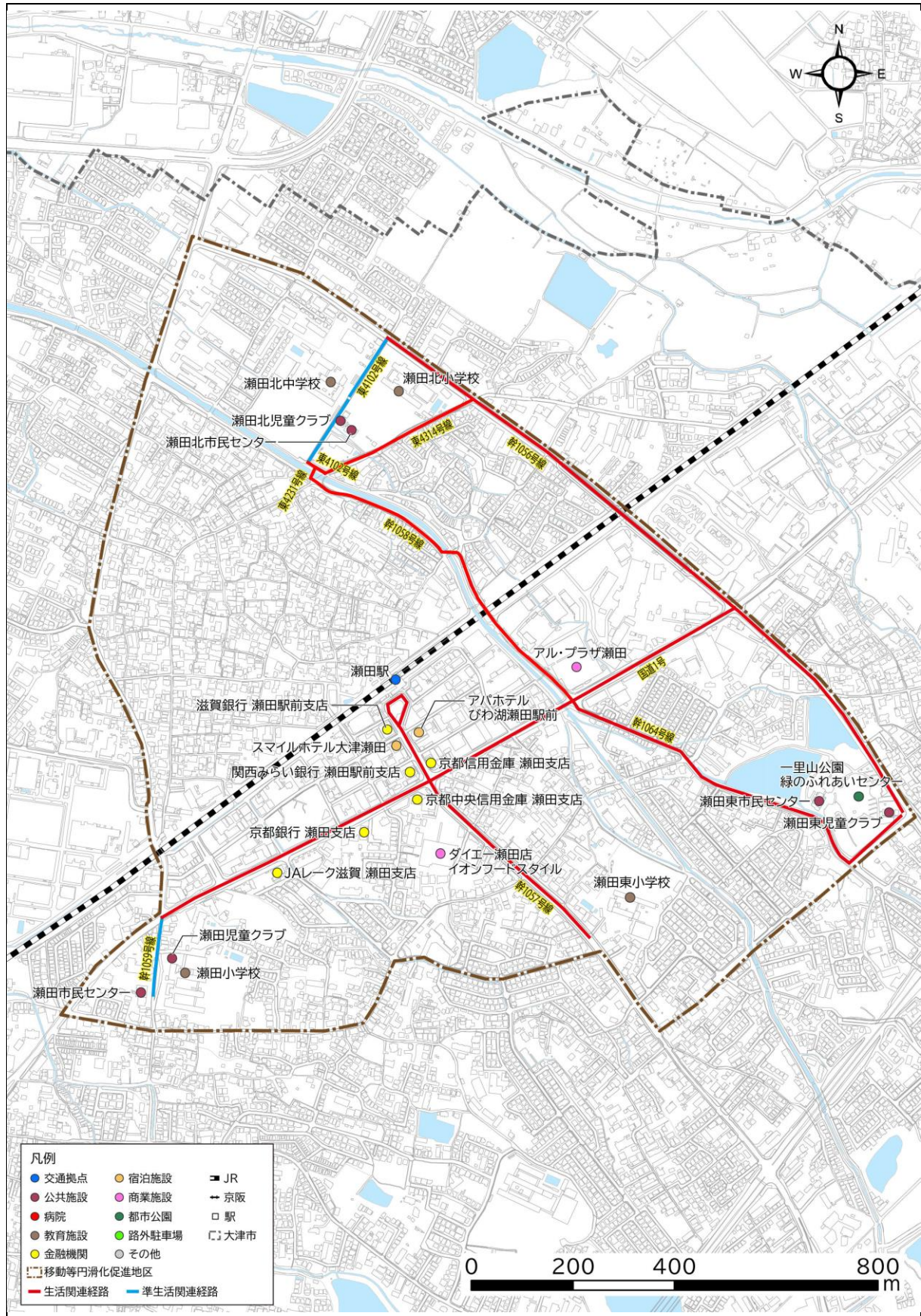
③瀬田エリア

1 生活関連施設

分類		施設名
交通拠点		JR瀬田駅
建築物	公共施設	瀬田北市民センター 瀬田市民センター 瀬田東市民センター 瀬田北児童クラブ 瀬田東児童クラブ 瀬田児童クラブ
	教育施設	瀬田小学校 瀬田東小学校 瀬田北小学校 瀬田北中学校
	金融機関	京都信用金庫 瀬田支店 京都中央信用金庫 瀬田支店 JAレーク滋賀 瀬田支店 関西みらい銀行 瀬田駅前支店 京都銀行 瀬田支店 滋賀銀行 瀬田駅前支店
	宿泊施設	スマイルホテル大津瀬田 アパホテルびわ湖瀬田駅前
	商業施設	アル・プラザ瀬田 ダイエー瀬田店イオンフードスタイル
都市公園		一里山公園緑のふれあいセンター

2 生活関連経路

分類	道路種別	路線名		
生活関連経路	国道	一般国道1号		
	市道	幹1056号線 幹1064号線 東4231号線	幹1057号線 東4102号線	幹1058号線 東4314号線
準生活関連経路	市道	幹1059号線	東4102号線	



図：移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路

④北小松エリア

1 生活関連施設

分類		施設名
交通拠点		JR北小松駅
建築物	公共施設	小松支所 北小松自治会館
	金融機関	志賀小松郵便局 JAレーク滋賀小松出張所

2 生活関連経路

分類	道路種別	路線名
生活関連経路	市道	幹2168号線 北8065号線 北8140号線
	その他	JR北小松駅前広場
準生活関連経路	市道	北8056号線 北8069号線
	その他	法定外道路等

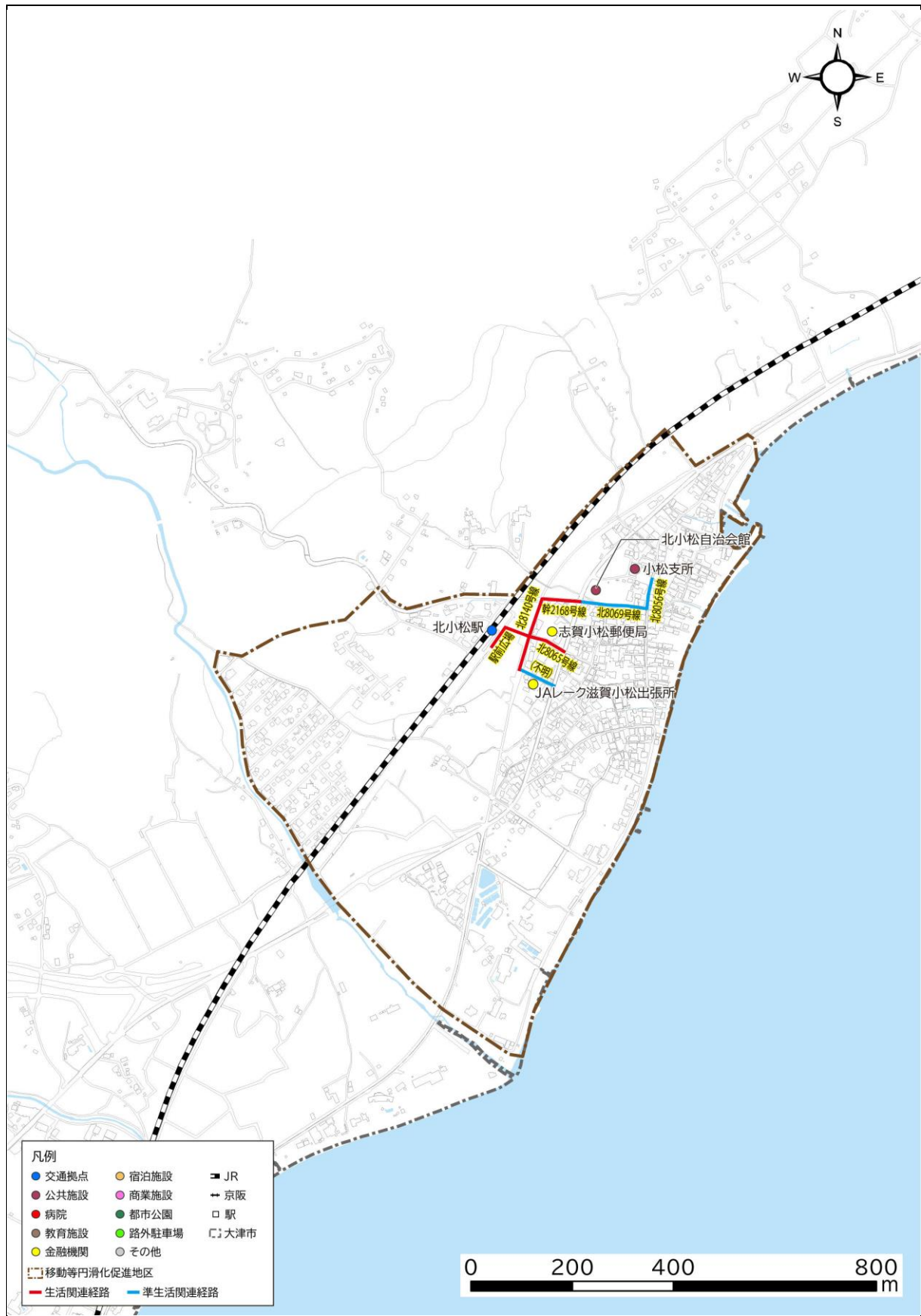


図:移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路

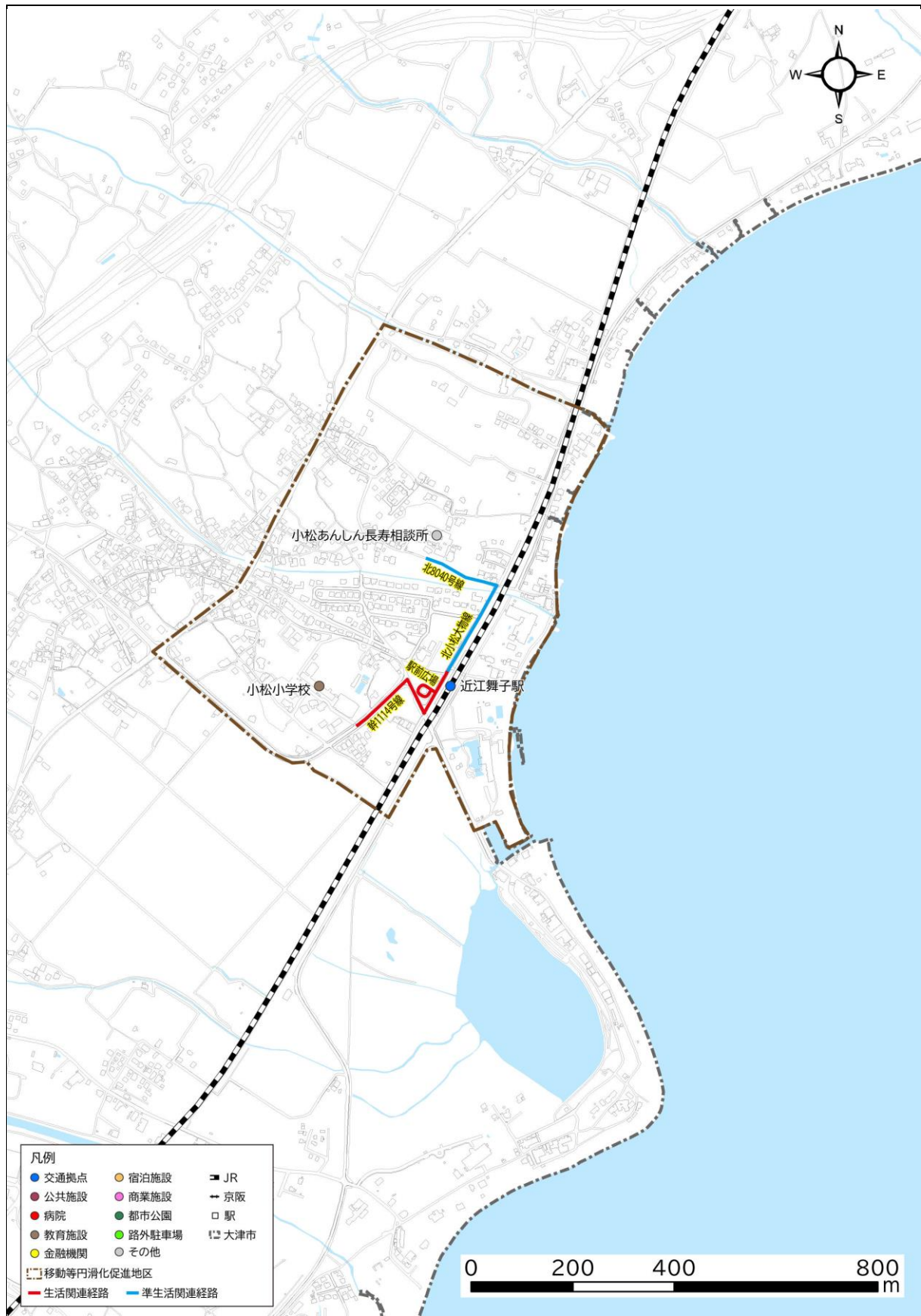
⑤近江舞子エリア

1 生活関連施設

分類		施設名
交通拠点		JR近江舞子駅
建築物	教育施設	小松小学校
	その他	小松あんしん長寿相談所

2 生活関連経路

分類	道路種別	路線名
生活関連経路	市道	幹1114号線
	その他	JR近江舞子駅前広場
準生活関連経路	県道	県道307号 北小松大物線
	市道	北8040号線



図：移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路

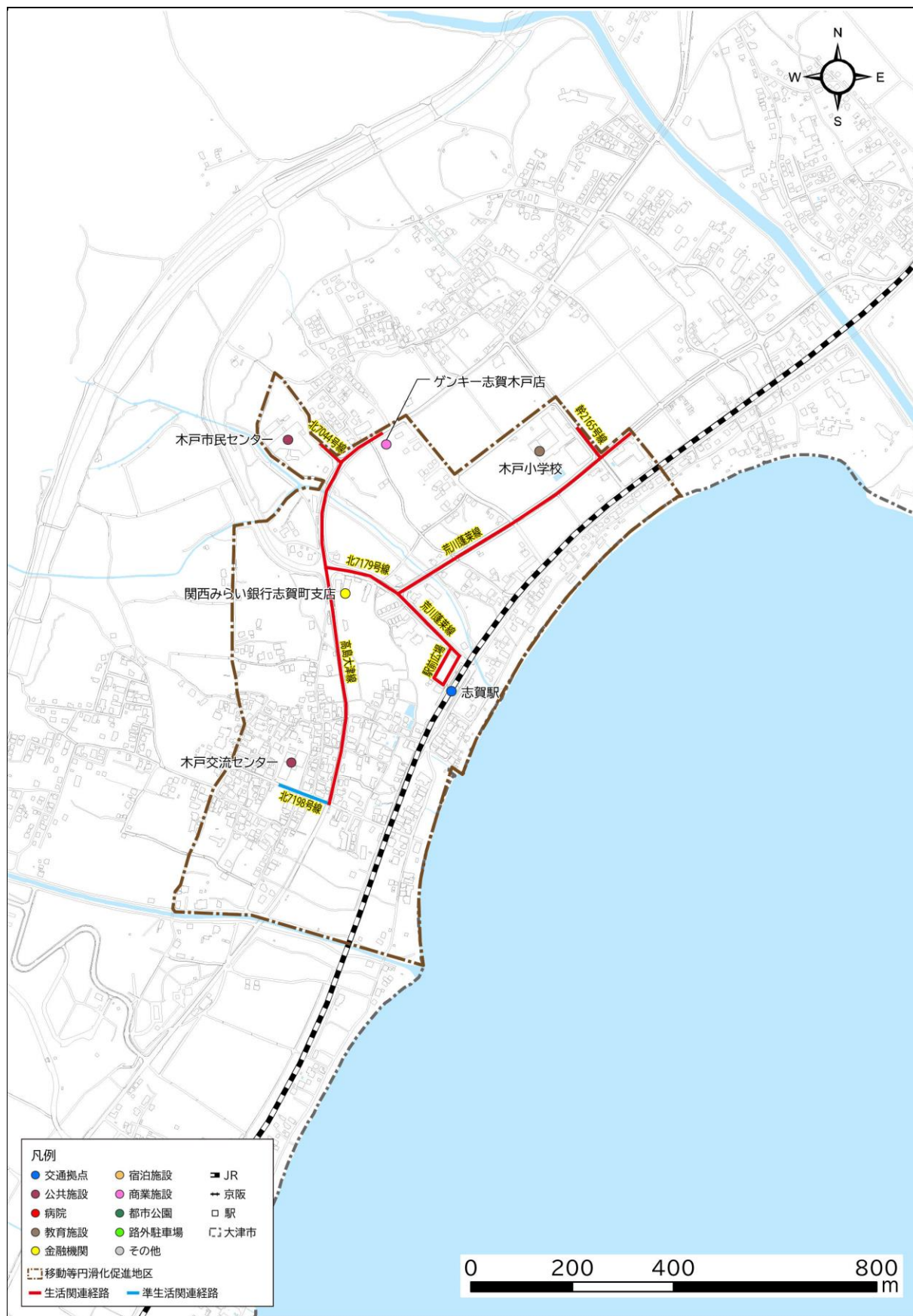
⑥志賀エリア

1 生活関連施設

分類		施設名
交通拠点		JR志賀駅
建築物	公共施設	木戸市民センター 木戸交流センター
	教育施設	木戸小学校
	金融機関	関西みらい銀行志賀町支店
	商業施設	ゲンキー志賀木戸店

2 生活関連経路

分類	道路種別	路線名
生活関連経路	県道	県道321号 荒川蓬萊線 県道558号 高島大津線
	市道	幹2165号線 北7044号線 北7179号線
	その他	JR志賀駅前広場
準生活関連経路	市道	北7198号線



図：移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路

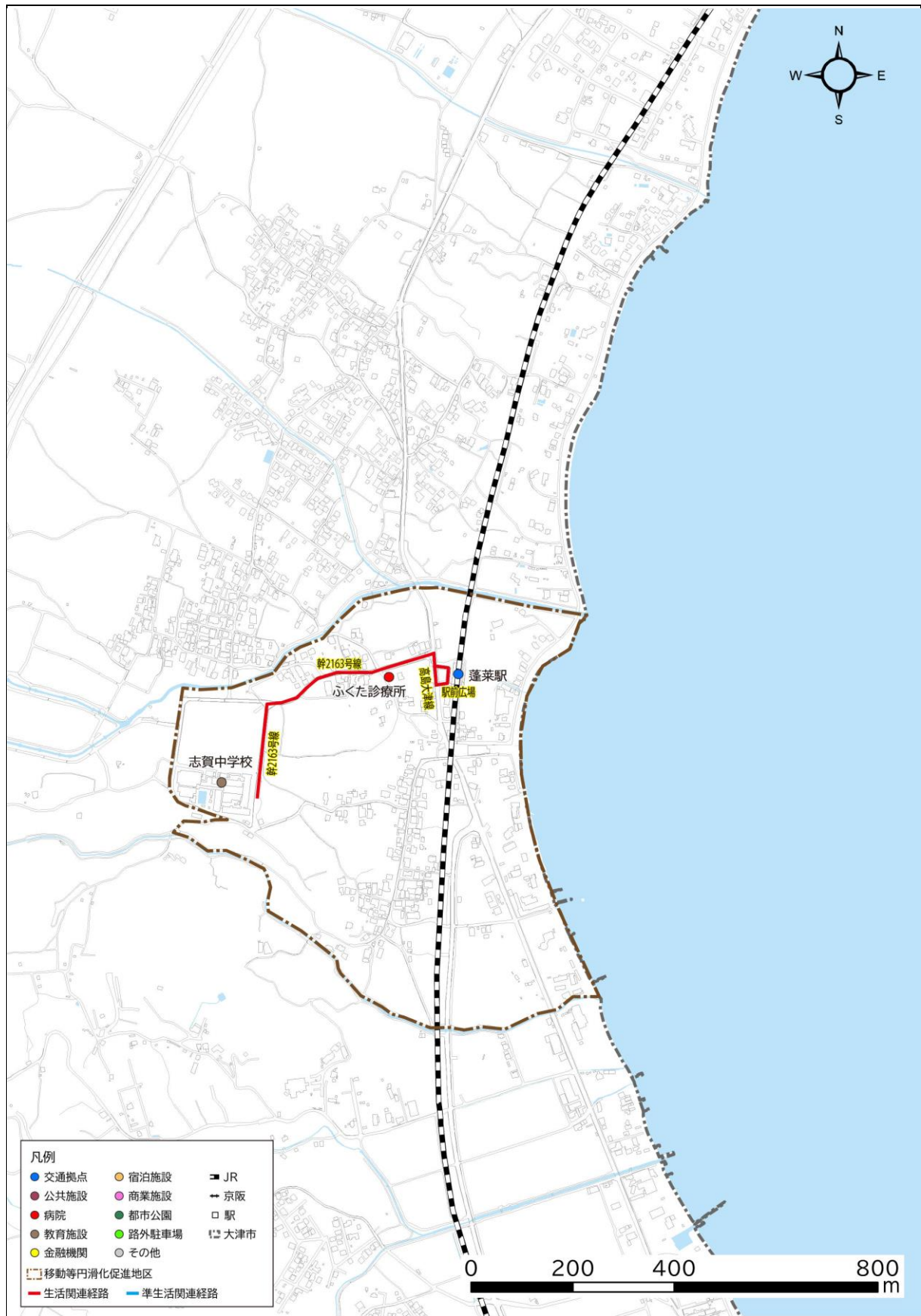
⑦ 蓬萊エリア

1 生活関連施設

分類		施設名
交通拠点		JR蓬萊駅
建築物	病院	ふくた診療所
	教育施設	志賀中学校

2 生活関連経路

分類	道路種別	路線名
生活関連経路	県道	県道558号 高島大津線
	市道	幹2163号線
	その他	JR蓬萊駅前広場



図：移動等円滑化促進地区・生活関連施設・生活関連経路

5-3 行為の届出に関する事項

(1) 届出制度の概要

公共交通事業者又は道路管理者は、移動等円滑化促進地区において、旅客施設や道路の改良等であって、他の施設と接する部分の構造の変更等を行う場合に、当該行為に着手する30日前までに市町村に届け出なければなりません。(バリアフリー法第24条の6)

市町村は、届出に係る行為がバリアフリー化を図る上で支障があると認めるときは、必要な措置を要請できます。

(2) 届出制度の対象となる範囲

旅客施設については、生活関連施設である旅客施設(以下「生活関連旅客施設」という)のうち、下記の範囲とします。

- 他の生活関連旅客施設との間の出入口
- 生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設との間の出入口
- バリアフリールート of 出入口

道路については、生活関連経路である道路のうち、下記の範囲とします。

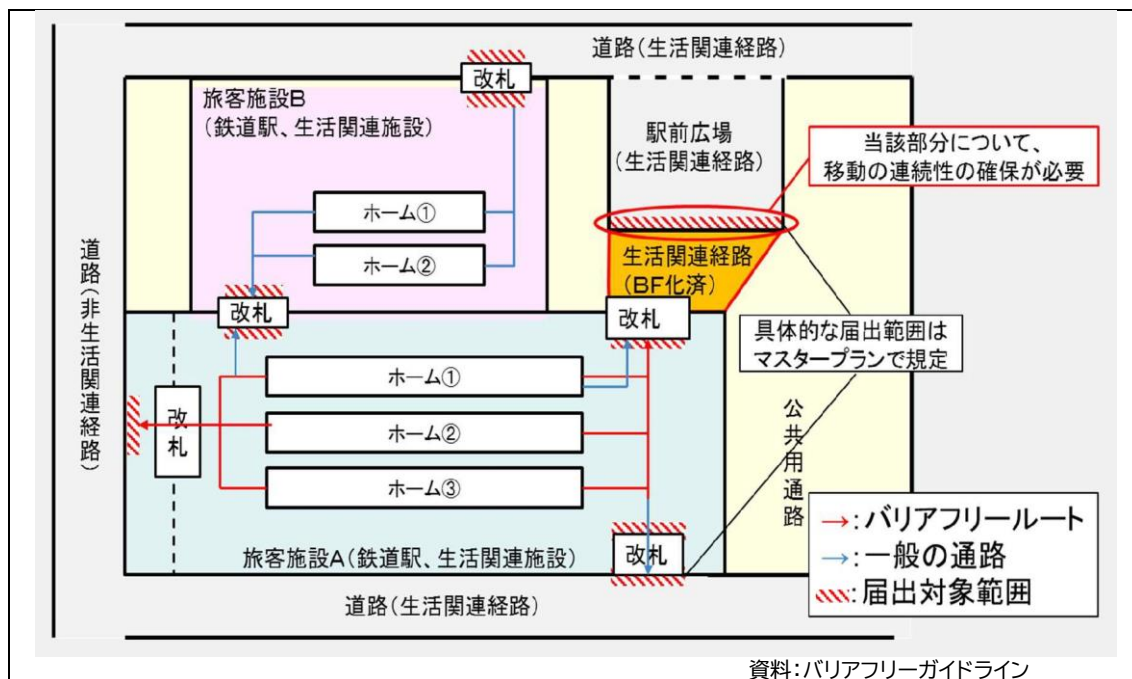
- 生活関連旅客施設の出入口又は市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設

促進方針において、生活関連施設として位置づける旅客施設については、バリアフリー法に基づく届出制度の対象範囲を設定します。

なお、促進方針で示すものは、道路と旅客施設の境界を表す模式図とし、事業実施の際には、各駅において道路管理者と施設設置管理者が締結している協定による管理区分等を踏まえ、両者による協議の上で、届出の対象とすべき範囲を確定するものとします。

表：届出制度の対象となる旅客施設

移動等円滑化促進地区	対象旅客施設
大津市中心エリア	JR：大津京、大津、膳所 京阪：近江神宮前、京阪大津京、大津市役所、三井寺、びわ湖浜大津、上栄町、島ノ関、石場、京阪膳所、錦 大津港旅客ターミナル
石山エリア	JR：石山 京阪：石山、栗津、唐橋前
瀬田エリア	JR：瀬田
北小松エリア	JR：北小松
近江舞子エリア	JR：近江舞子
志賀エリア	JR：志賀
蓬萊エリア	JR：蓬萊



図：届出対象のイメージ

6 計画の推進に向けて

6-1 指標について

目指すまちの姿を実現するため、基本方針ごとに指標を設定し、進捗管理を行うとともに、必要に応じて見直しを行います。

表：基本方針ごとの指標

項目		目標値 (目標設定)	目標年次
基本方針①一体的なバリアフリー整備			
	特定事業の進捗率(※1)	100%	令和16年度
	「継続して実施」事業の整備箇所数	10箇所以上/年	令和16年度
	新たに設定した特定事業	1回以上/年 (協議会等で報告)	—
	特定事業の整備事例の 整理と情報提供	1回以上/年 (協議会等で報告)	—
基本方針②継続したバリアフリー整備			
	障害者や高齢者等の意見収集と整理	1回以上/年 (協議会等で報告)	—
	要望箇所の把握	1回以上/年 (協議会等で報告)	—
	整備箇所の把握	1回以上/年 (協議会等で報告)	—
	個別箇所の整備事例の 整理と情報提供	1回以上/年 (協議会等で報告)	—
基本方針③バリアフリーに関する理解の増進と定着			
	まち歩きの実施回数	1回以上/年	—
	心のバリアフリーの取組事例の整理 と情報提供	1回以上/年 (協議会等で報告)	—

赤字についてはバリアフリー基本構想の評価指標を兼ねる。

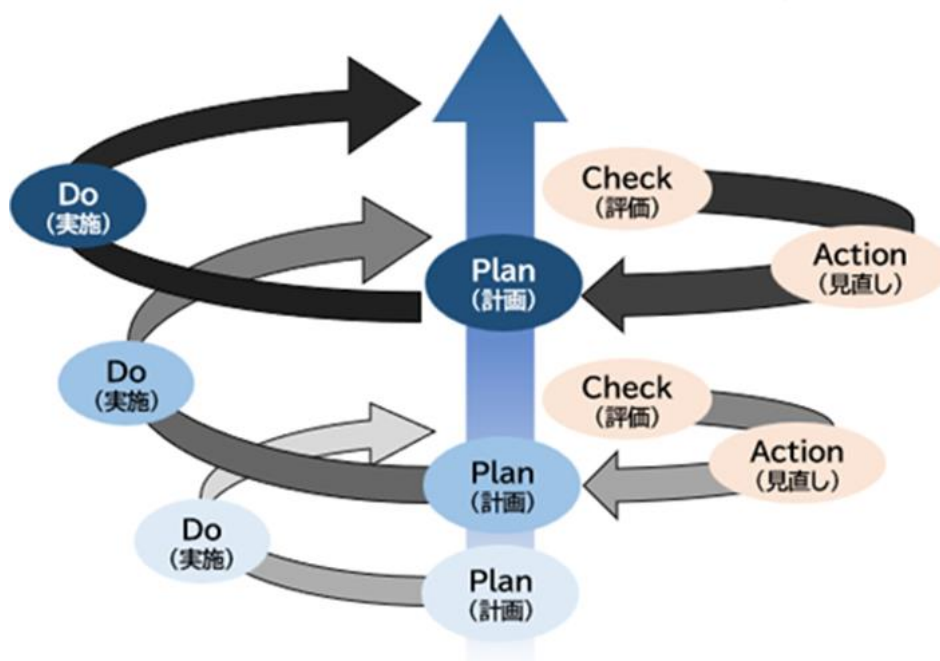
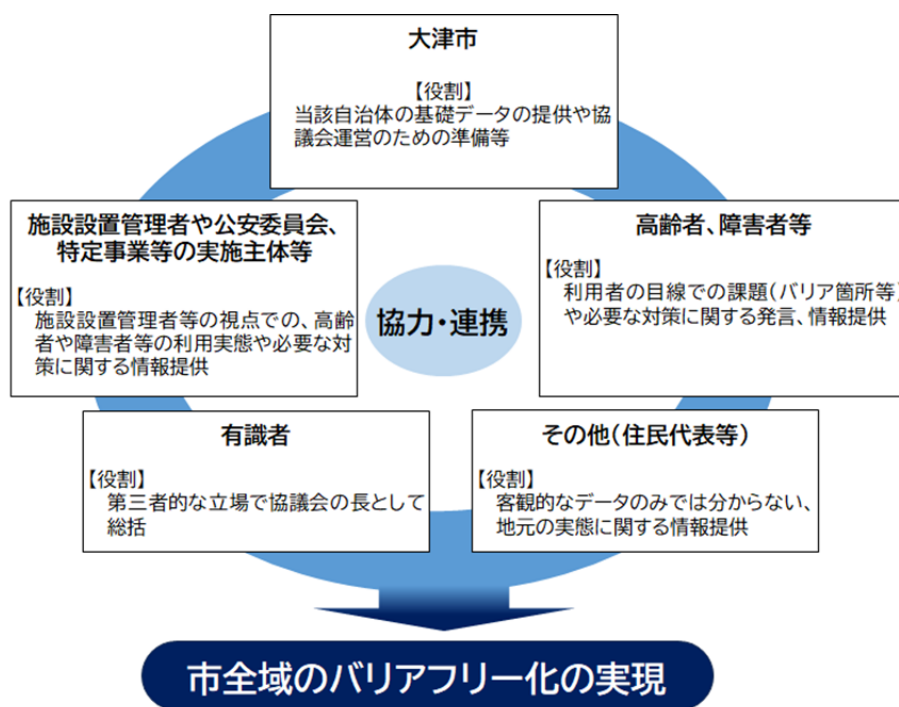
(※1)特定事業に整備目標年次を定めた取組項目の進捗率

6-2 計画の推進について

市全域のバリアフリー化を実現するためには、計画策定後の事業の着実な実施と評価・見直しを継続的に行い、現状に則した計画となるよう改善することが重要です。

評価・見直しにおいては、高齢者、障害者等の利用者や施設設置管理者等の関係者等で構成するバリアフリー推進協議会を積極的に活用し、スパイラルアップを図ります。

図：バリアフリー推進協議会の役割



図：評価と見直しの継続的な実施(イメージ)

参考資料

1 用語解説

あ行	
移動等円滑化	高齢者、障害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。
移動等円滑化促進地区	マスタープランで定める地区で、以下の要件に該当する地区のこと。 ・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 ・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 ・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
移動等円滑化促進方針 (マスタープラン)	バリアフリー化に関する取組の方針を示したもの(マスタープラン)。次のことを定める。 ・市全域のバリアフリー化の方針の設定 ・移動等円滑化促進地区の選定 ・生活関連施設及び生活関連経路の設定 ・移動等円滑化促進地区の区域の設定

か行	
高齢者、障害者等	高齢者又は障害者で日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受けるもの。 その他日常生活又は社会生活に身体の機能上の制限を受ける者(妊産婦やけが人等)。
心のバリアフリー	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。 「ユニバーサルデザイン2020行動計画」では、以下の3点とされている。 ・障害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「障害の社会モデル」を理解すること。 ・障害のある人(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。 ・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。

さ行	
重点整備地区	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。
視覚障害者誘導用ブロック(点字ブロック)	視覚障害者が足裏の触感覚で認識できるよう、突起を表面につけたもので、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されているブロック(プレート)のこと。
触知案内図	視覚障害者が安全かつ円滑に移動できるように、駅の構内や公共施設等の概要を手で触って捉えることができる案内図のこと。
身体障害者手帳	身体の機能に一定以上の障害があると認められた方に交付される手帳。身体障害者福祉法に基づき、都道府県、指定都市又は中核市において障害の認定や交付の事務が行われる。
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、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、福祉施設などの施設。
精神障害者保健福祉手帳	精神保健及び精神障害者福祉法に基づき、一定程度の精神障害の状態にあることを認定するもの。1級から3級までの等級があり、対象となる方々の自立と社会参加の促進を図るため、様々な支援策が講じられる。

た行	
透水性舗装	アスファルト舗装の一種で、透水性を有する材料を使用して、雨水を表層から基層、路盤に浸透させる構造をもつ。街路樹の保護や雨水の流出量抑制などのほか、雨天時の歩行性の向上が期待される。
特定事業	バリアフリー基本構想に位置づけられる事業で、主としてハード整備に関する6つの事業と、ソフト対策に関する事業をいう。 【ハード整備】 ・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 【ソフト対策】 ・教育啓発特定事業
特定事業計画	バリアフリー基本構想に基づき、施設設置管理者等が作成する計画。施設設置管理者等は特定事業計画に基づきバリアフリー整備を実施する。

は行	
バリアフリー	高齢者又は障害者などが日常生活や社会生活を営むうえで障害になっている障壁(バリア)を取り除く(フリーにする)こと。 とくに物理的なバリア、制度的なバリア、文化情報面のバリア、意識上のバリア(心のバリア)などの障壁を除去すること。
バリアフリー基本構想 (実行計画)	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「重点整備地区」を設定し、具体的な事業を記載した実行計画。
バリアフリー推進協議会	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)第24条の4及び第26条の規定に基づき設置される協議会。 バリアフリーを推進するため市町村、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・効率化を図るための組織。
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年法律第91号)。

や行	
ユニバーサルデザイン	バリアフリーは、障害によりもたらされるバリア(障壁)に対処するとの考え方に対し、ユニバーサルデザインは、あらかじめ、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいよう都市や生活環境をデザインする考え方。

ら行	
療育手帳	児童相談所又は知的障害者更生相談所において、知的障害があると判定された方に交付される手帳のこと。

英数字	
ICT	情報(Information)通信(Communication)技術(Technology)の略で、携帯電話やインターネットなどの情報通信技術を利用した産業やサービスの総称。