

田原本町移動等円滑化基本方針、バリアフリー基本構想

(案)

令和6年 1月

田 原 本 町

目次

| | |
|---------------------------------|----|
| 1. 背景、目的、位置づけ | 1 |
| 1.1 目的 | 1 |
| 1.2 バリアフリー法について | 2 |
| 1.2.1 バリアフリー法に関する社会的背景と経緯 | 2 |
| 1.2.2 バリアフリー法の概要 | 3 |
| 1.3 本計画の位置づけ | 6 |
| 1.4 計画の目標年次 | 6 |
| 2. 田原本町の現況の整理 | 7 |
| 2.1 移動等円滑化の観点からの田原本町の現状 | 7 |
| 2.1.1 位置、地勢、特性 | 7 |
| 2.1.2 人口等 | 8 |
| 2.1.3 公共交通 | 11 |
| 2.1.4 道路 | 17 |
| 2.1.5 自動車交通 | 18 |
| 2.1.6 田原本駅の周辺地区の状況 | 21 |
| 2.2 上位関連計画 | 25 |
| 2.2.1 国の法律等 | 25 |
| 2.2.2 県の計画、条例 | 28 |
| 2.2.3 町の計画 | 30 |
| 3. 課題 | 36 |
| 4. 検討対象地区（移動等円滑化促進地区、重点整備地区）の設定 | 37 |
| 4.1 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方 | 37 |
| 4.1.1 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の要件 | 37 |
| 4.1.2 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方 | 40 |
| 4.2 移動等円滑化促進地区・重点整備地区（候補）の設定 | 44 |
| 4.3 実態調査の実施 | 46 |
| 4.3.1 まち歩き点検 | 46 |
| 4.3.2 視覚障害者へのヒアリング調査 | 67 |
| 4.3.3 町民の意見（既存の住民アンケート結果） | 71 |
| 4.4 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定 | 73 |
| 5. 移動円滑化の基本方針 | 74 |
| 5.1 町全体の移動等円滑化の基本方針 | 74 |
| 5.1.1 町全体のバリアフリー化の基本理念 | 74 |
| 5.1.2 町全体のバリアフリー化の基本方針 | 75 |
| 5.2 重点整備地区における移動等円滑化の基本方針 | 76 |

| | | |
|-------|-------------------------------------|-----|
| 5.3 | 生活関連施設、生活関連経路並びにこれらの移動等円滑化の促進に関する事項 | 78 |
| 5.3.1 | 生活関連施設の選定 | 78 |
| 5.3.2 | 生活関連経路の選定 | 84 |
| 5.3.3 | 生活関連施設、生活関連経路の移動等円滑化の方針 | 86 |
| 5.4 | 届出制度 | 87 |
| 5.4.1 | 届出制度の概要 | 87 |
| 5.4.2 | 届出の対象となる範囲 | 88 |
| 6. | 重点整備地区における移動等円滑化の事業、その他の事項 | 89 |
| 6.1 | 移動等円滑化に関わる事業の取組方針 | 89 |
| 6.1.1 | 生活関連施設の整備方針 | 89 |
| 6.1.2 | 生活関連経路の整備方針 | 90 |
| 6.1.3 | 心のバリアフリーに関する取組方針 | 90 |
| 6.2 | 特定事業、その他の事業 | 91 |
| 6.2.1 | 特定事業とは | 91 |
| 6.2.2 | 特定事業の設定 | 93 |
| 6.2.3 | その他、重点整備地区における移動等円滑化のための必要な事項 | 101 |
| 7. | 計画の継続的な見直し | 102 |
| 8. | 用語集 | 103 |

1. 背景、目的、位置づけ

1.1 目的

田原本町は、人口減少・少子高齢化が進行するとともに、まちの経済活動や社会活動を担う生産年齢人口の人口減少も著しく、若年層の人口定着も課題となっている。

これに対して、田原本町第4次総合計画では、まちの将来像を「子どもから高齢者まで 誰もがいきいきとした暮らしを楽しむまち たわらもと」とし、子育て支援、定住支援などをはじめ、各種の取り組みを進めているところである。

我が国では共生社会実現を目指したバリアフリー化の一層の推進に向け、平成30年と令和2年に「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)が改正され、ハード面、ソフト面が一体となったより一層のバリアフリー化が求められている。

以上のような背景を踏まえ、田原本町における移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想を策定することにより、田原本町第4次総合計画に掲げるまちの将来像の実現に向け、田原本町都市計画マスタープラン・立地適正化計画(平成31年4月)などに示されたまちづくりと連携して、子育て世帯、高齢者、障害者等、誰もが生活しやすいように、また、来訪者等が移動しやすいように、より一層のバリアフリー化を推進する。

1.2 バリアフリー法について

1.2.1 バリアフリー法に関する社会的背景と経緯

1) ハートビル法と交通バリアフリー法

今日の我が国では、本格的な高齢社会の到来や、ノーマライゼーションの理念の浸透、ユニバーサルデザインの考え方の導入により、あらゆる人の利用を念頭においた環境づくりが求められている。

このような背景の中、平成6年に、不特定多数の人たちが利用し、または、主に高齢者、身体障害者等が利用する建築物のバリアフリー化を進めるため、「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」と記す。）が制定された。

さらに、平成12年には、公共交通機関と駅などを中心とした地区のバリアフリー化を目標として「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」と記す。）が制定された。

2) バリアフリー法

平成18年には、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的として、ハートビル法と交通バリアフリー法を統合し、新たに「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」と記す。）が制定された。

3) 改正バリアフリー法

平成26年に批准した国連の「障害者の権利に関する条約（障害者権利条約）」、平成28年に施行した「障害を理由とする差別の解消の推進に関する法律（障害者差別解消法）」などを受け、共生社会を実現し、社会的障壁を除去する法の理念を明確に示すとともに、2020年東京オリンピック・パラリンピック競技大会の開催を契機としたさらなる取組の推進を図るため、平成30年11月に改正バリアフリー法が一部施行（平成31年4月には全部施行）された。

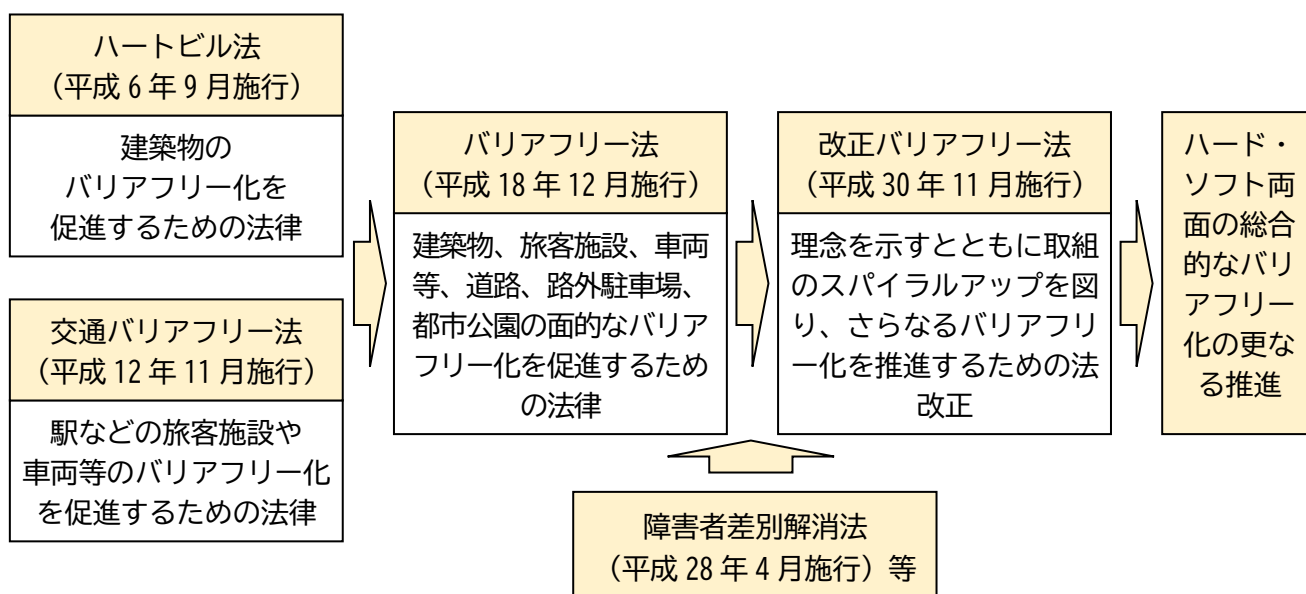


図1 バリアフリー法の経緯

1.2.2 バリアフリー法の概要

1) 目的

バリアフリー法では、高齢者、障害者等^{※1}の、移動や施設利用の利便性や安全性向上を促進するために、公共交通機関、建築物、公共施設等のバリアフリー化を促進することとされている。

また、本法律では、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（移動等円滑化促進地区、重点整備地区）において、公共交通機関、建築物、道路、路外駐車場、都市公園、信号機等の「面的・一体的なバリアフリー化」を推進するために市町村が作成するものとして、移動等円滑化促進方針（いわゆる、バリアフリーの「マスタープラン」）や、移動等円滑化基本構想（以下、「バリアフリー基本構想」と記す。）を規定している。



図 2 移動等円滑化促進方針、バリアフリー基本構想のイメージ

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（国土交通省総合政策局、令和3年3月）

※1 高齢者、障害者等：高齢者、障害者（身体障害者・知的障害者・精神障害者・発達障害者を含む全ての障害者）だけではなく、妊産婦やけが人等が含まれる。

2) 法律の枠組み

改正バリアフリー法では、基本理念を示すとともに、旅客施設、車両等、道路、路外駐車場、都市公園、建築物について、新設時の基準適合義務や既存施設への基準適合の努力義務を定めている。

また、マスタープラン及びバリアフリー基本構想制度によって、バリアフリー化事業の重点的かつ一体的な推進を図る枠組みを定めている。あわせて、心のバリアフリー^{※2}の推進や当事者による評価を行うこととしている。

※2 心のバリアフリー：住民その他の関係者が、バリアが人々の意識や物的環境等により生じているという「社会モデル」の考え方を理解し、ハード整備のみならず、住民その他の関係者による理解や協力などにより市民がバリアフリー化の重要性や高齢者、障害者等に対する理解を深めること。

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)の概要

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- 基本構想の指針
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 情報提供に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- 基本構想の指針
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- 情報提供に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

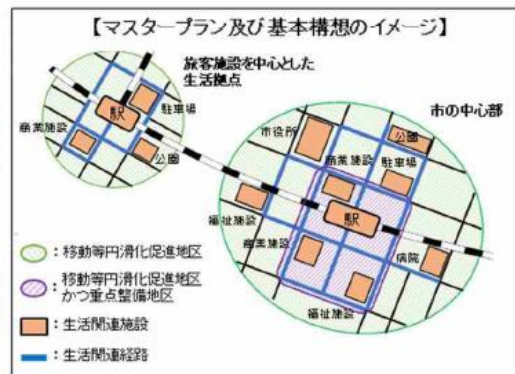
3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

- ▶ ハード面の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
- ▶ 各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための**広報・啓発活動の努力義務**
- ▶ 公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関するソフト基準の遵守(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への応諾義務
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の努力義務
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の報告・公表義務(一定規模以上の公共交通事業者等)



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進
- ・マスタープランにおいて、その他の記載事項として記載可能だった「**心のバリアフリー**」に関する事項を計画に明記することを求めることとし、移動等円滑化に係るソフト面での取組を推進
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び「**心のバリアフリー**」に関する**教育啓発特定事業**を位置づけることで、関係者による事業の実施を促進(マスタープランには**具体的な事業**について位置づけることは不要)
- ・定期的な評価・見直しの努力義務



5. 当事者による評価

- ・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・評価(移動等円滑化評価会議)

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン(国土交通省総合政策局、令和3年3月)

3) 移動等円滑化促進方針、バリアフリー基本構想で定める事項

市町村は、国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づき、移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想を策定するよう努めることとされている（努力義務）。

表 1 に示すように、移動等円滑化促進方針とバリアフリー基本構想で定めるべき事項は概ね重複しているが、移動等円滑化促進方針では、市町村による方針、重点的に取り組む対象地区（移動等円滑化促進地区）を設定し、バリアフリー基本構想では、事業を実施する地区（重点整備地区）において、面的・一体的なバリアフリー化を推進するために必要な事業を特定事業として定めることとしている（図 3 参照）。

表 1 移動等円滑化促進方針、バリアフリー基本構想で定める事項

| 移動等円滑化促進方針で定める事項 (法第 24 条の 2 等) | バリアフリー基本構想で定める事項 (法第 25 条等) |
|---|---|
| 1. 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進に関する基本的な方針 | 1. 重点整備地区における移動等円滑化に関する基本的な方針 |
| 2. 移動等円滑化促進地区の位置及び区域 | 2. 重点整備地区の位置及び区域 |
| 3. 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化の促進に関する事項 | 3. 生活関連施設及び生活関連経路並びにこれらにおける移動等円滑化に関する事項 |
| 4. 移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項（心のバリアフリーに関する事項） | 5. 実施すべき特定事業その他の事業に関する事項 |
| 5. 行為の届出等に関する事項 | |
| 6. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項 | 4. 市町村が行う移動等円滑化に関する情報の収集、整理及び提供に関する事項 |
| 7. その他移動等円滑化促進地区における移動等円滑化の促進のために必要な事項 | 6. ①「5」と併せて実施する市街地開発事業において移動等円滑化のために考慮すべき事項 ②自転車等の駐車施設の整備等移動等円滑化に資する市街地の整備 ③その他重点整備地区における移動等円滑化のために必要な事項 |
| 8. 移動等円滑化促進方針の評価に関する事項 | 7. 基本構想の評価に関する事項（スパイラルアップに向けた継続した取組） |
| ※1、6、8は任意記載事項 | ※1、4、7は、任意記載事項 |

出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（国土交通省総合政策局、令和3年3月）をもとに整理。なお、表中の番号は、ガイドラインに記載された番号にあわせてある。

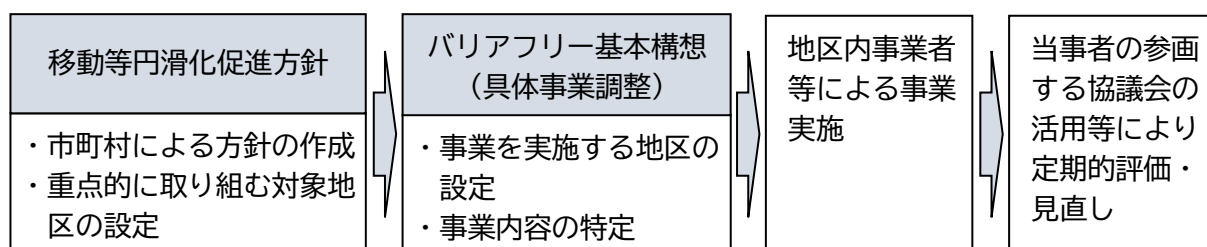


図 3 バリアフリー化の取り組みの流れ（イメージ）

1.3 本計画の位置づけ

田原本町では、前項で示したバリアフリー法を踏まえ、移動等円滑化促進方針とバリアフリー基本構想を一体的に検討し、「(仮称) 田原本町移動等円滑化基本方針、バリアフリー基本構想」を策定することを想定する。

なお、「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2に規定する移動等円滑化促進方針及び同法第25条に規定するバリアフリー基本構想を一体的に策定する。

バリアフリー基本構想等は、バリアフリー法及び国が定める「移動等円滑化の促進に関する基本方針」に基づいて策定する。また、策定にあたっては、田原本町第4次総合計画後期基本計画(令和4年3月策定)をはじめとする上位・関連計画の考え方を踏襲し、整合性について十分に考慮する。

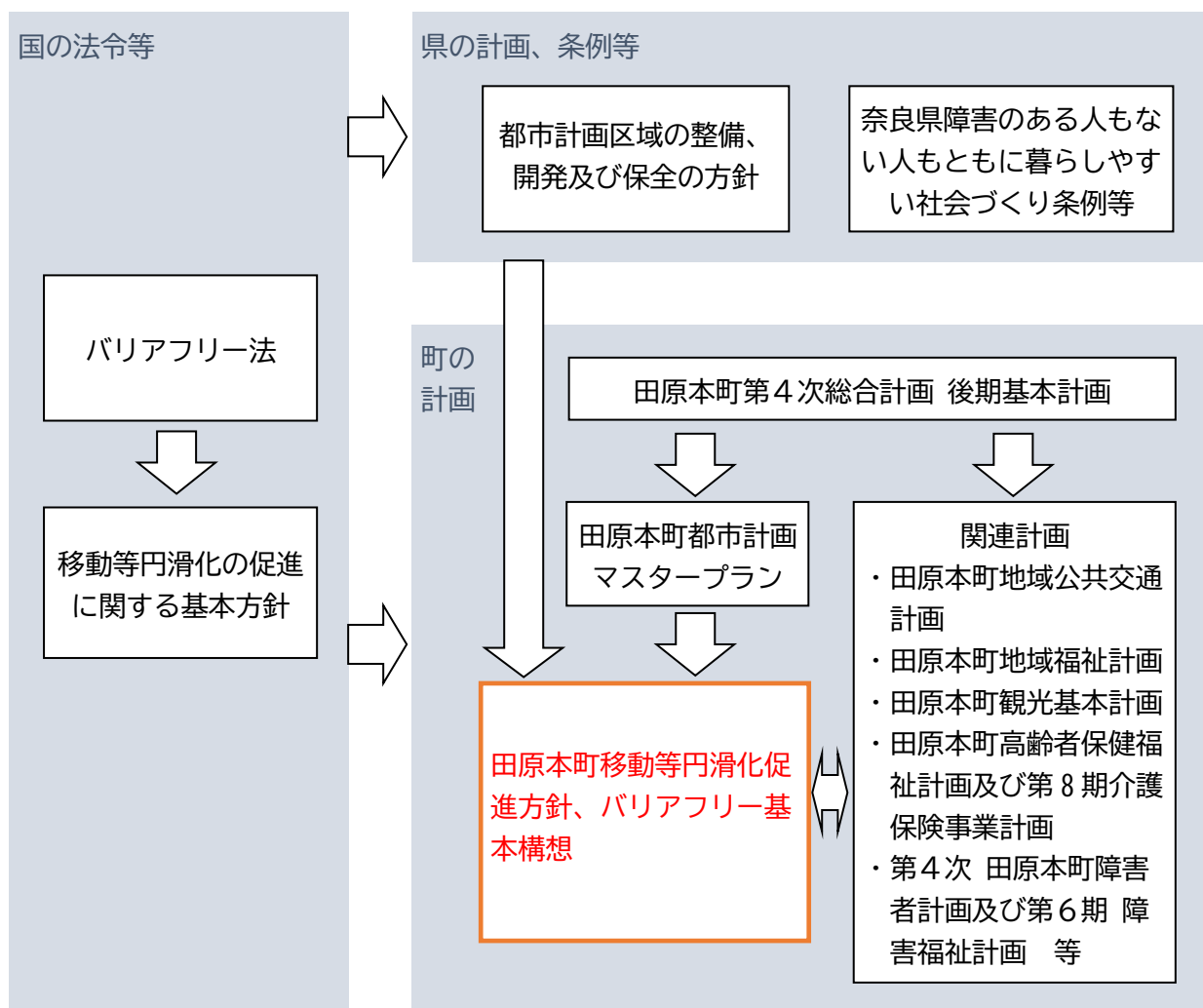


図4 本計画の位置づけ

1.4 計画の目標年次

令和6(2024)年度からの10年間を計画期間と想定し、目標年次を令和15(2033)年とする。なお、策定から概ね5年後に中間見直しを行うことを想定する。

2. 田原本町の現況の整理

2.1 移動等円滑化の観点からの田原本町の現状

2.1.1 位置、地勢、特性

田原本町は、奈良盆地の中央部に位置する町である。町内には、大和川（初瀬川）、寺川、飛鳥川、曾我川が北流し、これらの河川にはさまれた平坦地として形成されている。

近鉄田原本駅及び近鉄西田原本駅を中心に市街地が形成され、周囲に田園が広がる自然豊かな町である。大和平野が広がる田原本町は「大和国中（くんなか）」と呼ばれ、周りを山々に囲まれた奈良県の典型的な平野部を形成するまちである。町域は南北 6.1 km、東西 5.8 km、総面積 21.09 km²で、北は磯城郡三宅町、南は橿原市、東は天理市・桜井市、西は北葛城郡広陵町に囲まれ、比較的狭小な町域であり、生活圏を他市町と共有している。

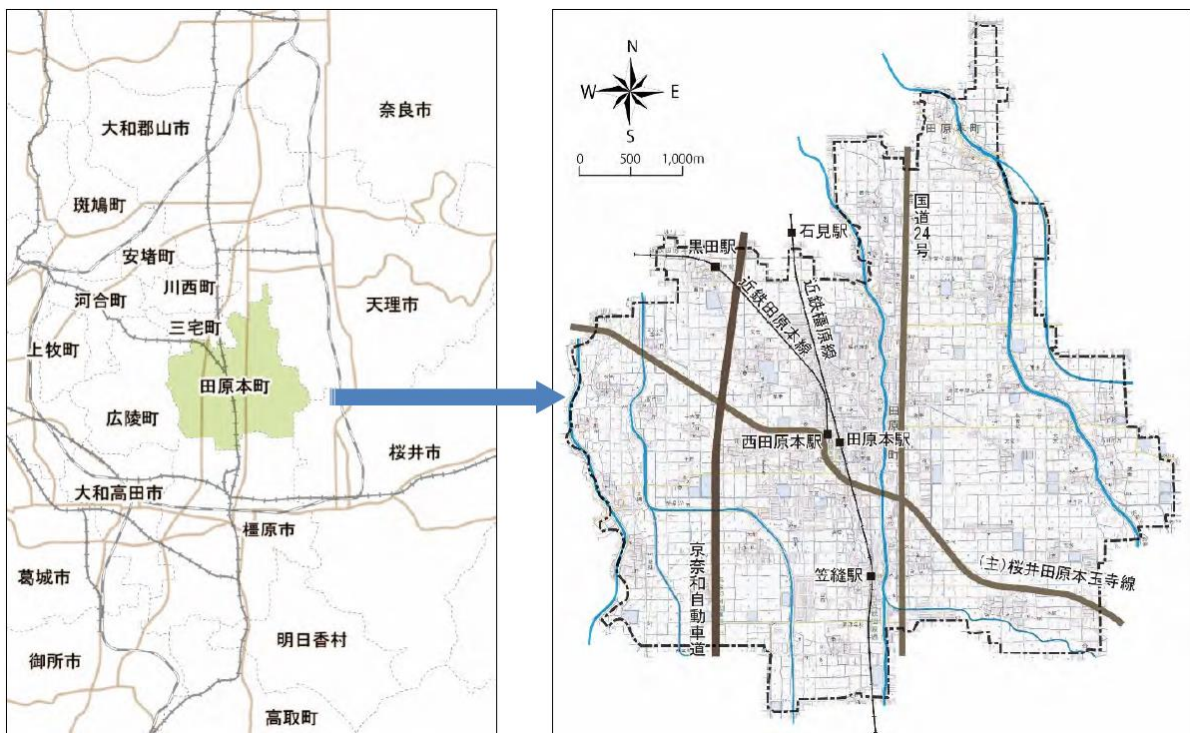


図 5 田原本町の位置及び主要交通

資料：田原本町都市計画マスタープラン（田原本町、平成 31 年）

本町は、弥生時代前期から古墳時代前期まで続いた唐古・鍵遺跡、古代条里制の区画が残され、中ツ道などの古道があり、古くから発達してきた町である。中心市街地はかつての寺内町・陣屋町に由来する街並みを受け継いでいる。

昭和 42 年頃からは住宅地の造成が活発になり、大阪方面への通勤者も増えて郊外住宅都市として発展してきた。現在でも、就業者のうち、約 65%が町外で就業し、約 13%が大阪で就業するなど、ベッドタウンを有する町である。道路は町の中央部を国道 24 号、西部を京奈和自動車道大和区間が南北に縦断し、桜井田原本王寺線が北西部から南東部へ横断している。京奈和自動車道が全国各地へのアクセス性を高めている。また鉄道では奈良市へ 30 分、大阪市・京都市へ約 1 時間でアクセスできる、幹線交通による町外との交通利便性が高い地域となっている。

2.1.2 人口等

1) 総人口、世帯数

田原本町の人口は、大阪・京都方面への通勤者のベッドタウンとして、住宅開発が進み、昭和30年代より人口が増加し、ピーク時の平成12年ごろには33,000人を超えるほどとなった。しかし平成10年代に入ってから、一貫して人口減少が進み、2020（令和2年）年の国勢調査結果では、31,177人となった。

また、核家族化が進むことで、人口が減少する一方、世帯数は増加を続け、2020（令和2年）年には11,905世帯となっている。

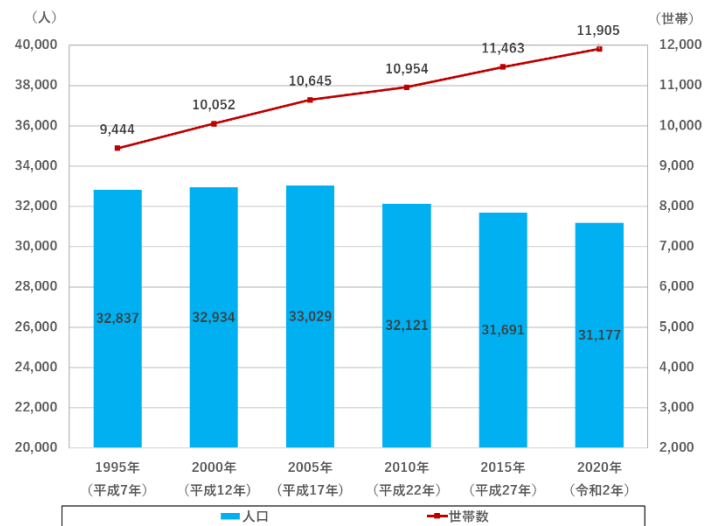


図6 田原本町の人口と世帯数の推移

資料：実績値は各年度「国勢調査」、推計値は国立社会保障人口問題研究所資料

国立社会保障・人口問題研究所が公表した推計(平成30年3月)によると、令和27(2045)年には24,409人まで減少し、平成27(2005)年と比較すると、30年間で7,000人以上、約23%減少すると予測されている。

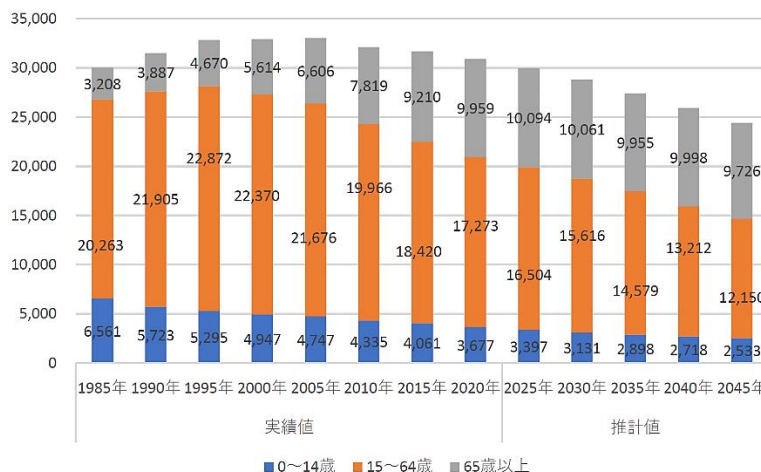


図7 田原本町における総人口の推移

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）

2) 年齢別人口

年齢3区分別人口推移をみると、2005年（平成17年）に20%であった高齢化率が、2020年（令和2年）には32.1%に達した。一方、0～14歳の子どもが占める割合は年々減少しており、2020年（令和2年）には11.8%となり、少子高齢化が進んでいる。

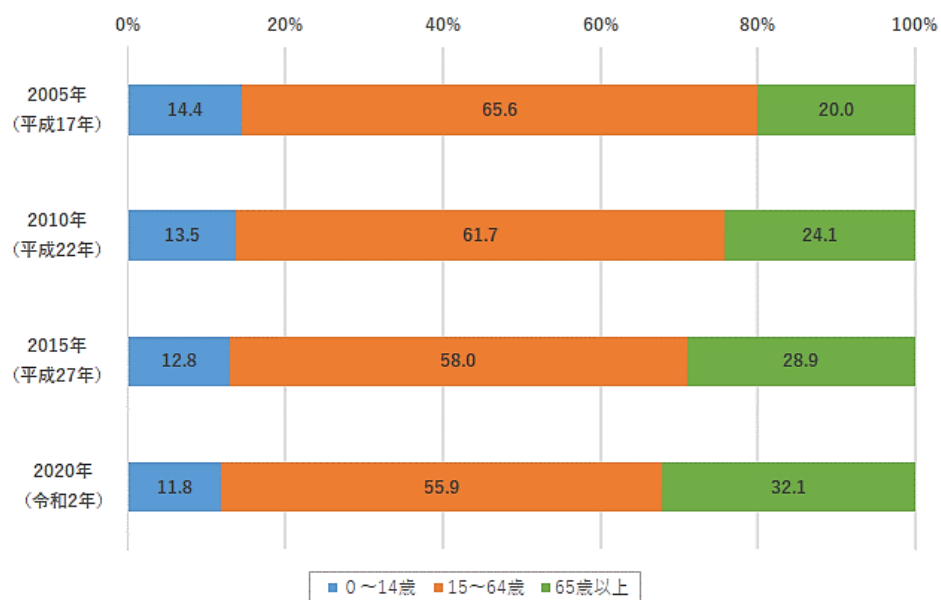


図 8 年齢3区分別人口の推移

資料:国勢調査(各年)

※総人口には年齢不詳を含むため、四捨五入の関係で各年齢の比率の合計が100%にならない場合がある。

3) 障害者の状況

平成 27 年からの各種障害者手帳の所持者数の推移をみると増加傾向で推移し、2019 年（令和元年）には 1,829 人となっている。

障害種別にみると、身体障害者手帳の所持者は、障害者手帳所持者数の 7 割を占める。また、精神障害者保健福祉手帳の所持者数の変化率は 64.9%とであり、ほかの障害種と比べ大きく増加している。

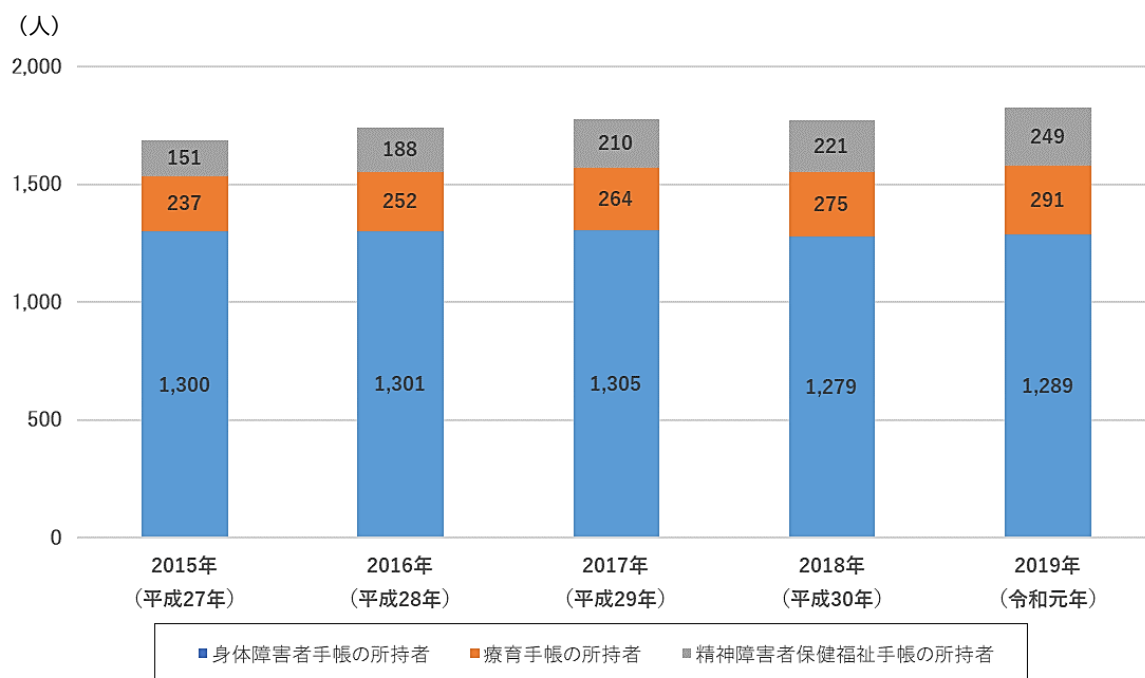


図 9 障害者手帳所持者数の推移

資料：第 4 次田原本町障害者計画及び第 6 期障害者福祉計画・第 2 期障害児福祉計画（田原本町、令和 3 年 3 月）をもとに整理。（元資料：健康福祉課調。各年 4 月 1 日データ）

表 2 障害者手帳所持者数の推移・変化率

（単位：人）

| | | 平成27年 | 平成28年 | 平成29年 | 平成30年 | 令和元年 | 変化率 (H27⇒R1) |
|-----------------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------|
| 総 数 | | 1,688 | 1,741 | 1,779 | 1,775 | 1,829 | 8.4% |
| 身体障害者手帳 | 所持者数 | 1,300 | 1,301 | 1,305 | 1,279 | 1,289 | -0.8% |
| | 所持率 | 4.0% | 4.0% | 4.0% | 4.0% | 4.0% | - |
| 療育手帳 | 所持者数 | 237 | 252 | 264 | 275 | 291 | 22.8% |
| | 所持率 | 0.7% | 0.8% | 0.8% | 0.9% | 0.9% | - |
| 精神障害者 保健福祉手帳 | 所持者数 | 151 | 188 | 210 | 221 | 249 | 64.9% |
| | 所持率 | 0.5% | 0.6% | 0.7% | 0.7% | 0.8% | - |

資料：第 4 次田原本町障害者計画及び第 6 期障害者福祉計画・第 2 期障害児福祉計画（田原本町、令和 3 年 3 月）をもとに整理。（元資料：健康福祉課調。各年 4 月 1 日データ）

※所持率は各都市の手帳所持者数を住民基本台帳（各年 3 月 31 日現在）の人口で除した値

※身体障害者手帳：身体障害者手帳は、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
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
精神障害者保健福祉手帳：一定程度の精神障害の状態にあることを認定する手帳

2.1.3 公共交通

1) 公共交通の変遷

田原本町内の公共交通としては、近鉄橿原線、近鉄田原本線（次項参照）に加えて、かつては奈良交通（エヌシーバスを含む）の路線バスが運行されていた。

しかし奈良交通の路線バスは、21世紀に入って順次廃止されていき、2017年（平成29年）年にはすべての路線が廃止された。

2010年（平成22年）9月～2018年（平成30年）6月には、路線バスの廃止を受けて、田原本町では乗合型デマンドタクシー「ももたろう号」の運行に取り組んだ。

その後、「ももたろう号」は特定の利用者への利用の偏り等の理由から廃止し、2018年（平成30年）7月以降は通常タクシー初乗り運賃を助成する「タワラモトンタクシー」に移行した。

2022年（令和4年）現在、田原本町内に乗り入れている路線バスは広陵町のコミュニティバス「広陵 元気号」のみである。その他、国保中央病院と奈良県総合リハビリテーションセンターへ、それぞれの団体により無料送迎バスが運行されている。

表 3 田原本町における公共交通の変遷

| 年月 | 内容 |
|---------------------|---|
| 平成13年9月 | 奈良交通路線バス 奈良橿原線廃止 |
| 平成16年4月 | 奈良交通（エヌシーバス）路線バス 桜井百済線 廃止 |
| 平成16年4月 | 奈良交通（エヌシーバス）路線バス 田原本為川線 廃止 |
| 平成25年4月 | 奈良交通路線バス リハビリセンター線 廃止 ⇒ リハビリセンター無料送迎バス |
| 平成29年4月 | 奈良交通（エヌシーバス）路線バス 国保中央病院線 廃止 ⇒ 国保中央病院無料送迎バス |
| 平成22年9月 ～平成30年6月 | デマンド型乗合タクシー「ももたろう号」運行 |
| 平成30年7月～現在 | タクシー初乗り運賃助成制度「タワラモトンタクシー」開始 |

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）

2) 鉄道の現状

田原本町には大和西大寺・京都方面、大和八木・橿原方面を繋ぐ近鉄橿原線、王寺方面を繋ぐ近鉄田原本線の2路線があり、それぞれ、田原本駅、笠縫駅、西田原本駅と黒田駅の計4駅がある。田原本駅は急行停車駅であり、平日、休日とも1日当たり200本以上の列車が停車する。1時間あたりでは、平日、休日両方向とも平均10本程度の列車が停車する。

西田原本駅は平日、休日とも1日当たりおよそ60本の列車が停車し、1時間あたり平均3本程度の列車が停車する。乗降客数は、2022年（令和3年11月）において田原本駅11,088人、西田原本駅において4,766人となっている。

（資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年））

表 4 駅別1日乗降客数（令和3年11月）

| 路線名 | 駅名 | 乗降客数 |
|--------|-------|---------|
| 近鉄橿原線 | 田原本駅 | 11,088人 |
| | 笠縫駅 | 2,044人 |
| 近鉄田原本線 | 西田原本駅 | 4,766人 |
| | 黒田駅 | 641人 |

資料：近畿日本鉄道ホームページより作成

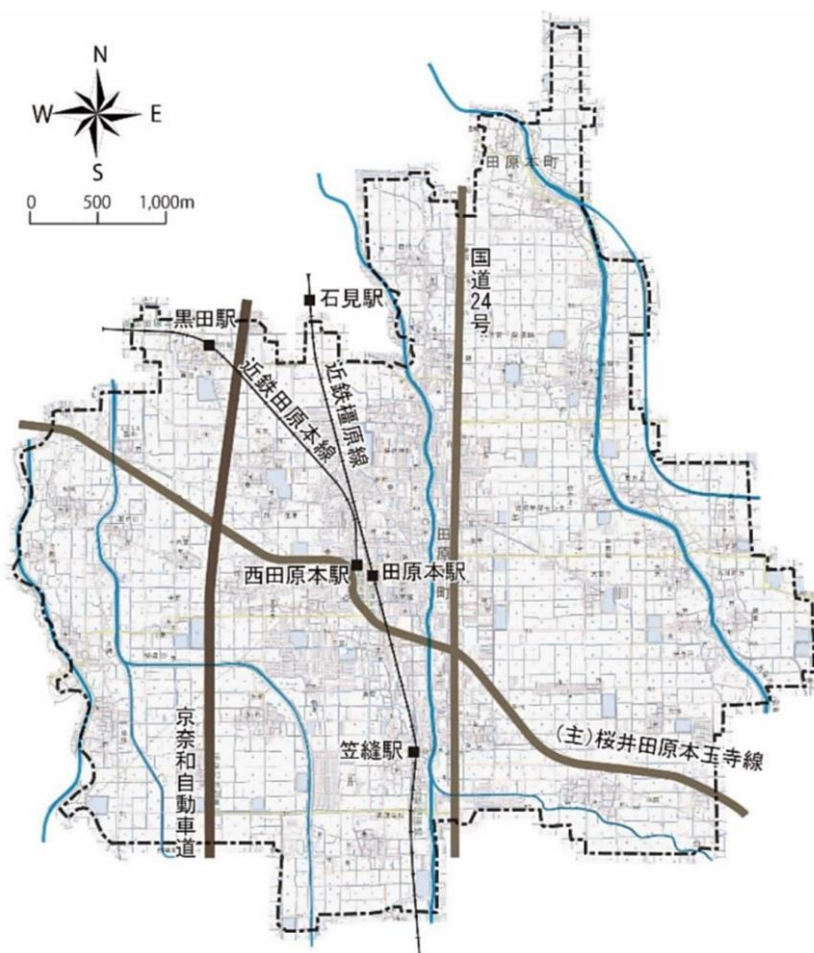


図 10 田原本町の鉄道と駅

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）

3) バス、タワラモトンタクシーの現状

A. 路線バス

令和4年11月現在、田原本町内における奈良交通（エヌシーバスを含む）の路線バスはすべて廃止されている。町内を運行する路線バスとしては、広陵町のコミュニティバス「広陵元気号」が、1日に4本、国保中央病院まで乗り入れているのみとなっている。

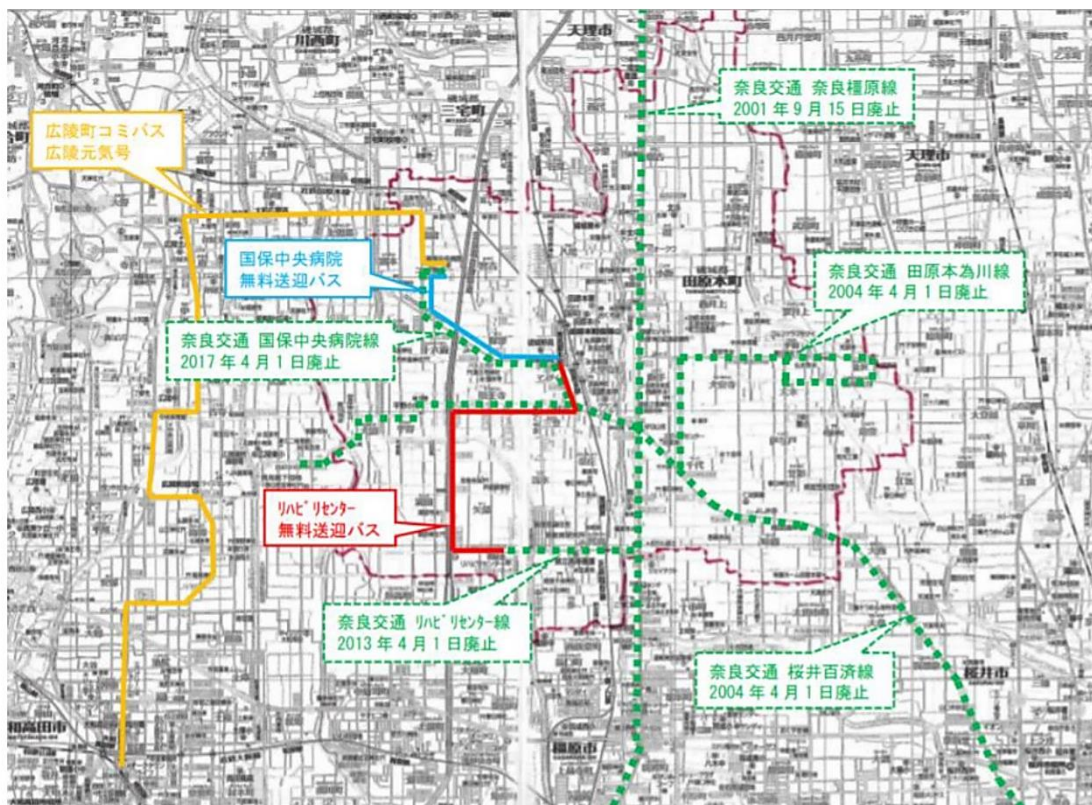


図 11 田原本町内を走るバス（病院等の送迎バスを含む）と廃止されたバス路線

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）

（元資料：奈良交通（株）資料など）

表 5 広陵町コミュニティバス「広陵元気号」時刻表（田原本町関係路線）

| バス停留所 | 3便 | 4便 | 5便 | 6便 |
|------------|------|-------|-------|-------|
| 近鉄高田駅 | 8:00 | 10:00 | 12:00 | 14:00 |
| イズミヤ広陵店 | 8:07 | 10:07 | 12:07 | 14:07 |
| 国保中央病院（着） | 8:41 | 10:41 | 12:41 | 14:41 |
| 国保中央病院（発） | 8:46 | 10:46 | 12:46 | 14:46 |
| イズミヤ広陵店広陵店 | 9:20 | 11:20 | 13:20 | 15:20 |
| 近鉄高田駅 | 9:27 | 11:27 | 13:27 | 15:27 |

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）

B. 病院などの無料送迎バス

＜国保中央病院の無料送迎バス＞

奈良交通の路線バス、国保中央病院線の廃止後、田原本駅（西口）～国保中央病院間に運行されているもので、現在の運行状況は次のとおりである。

- ・ 運行本数：平日は 19 往復、第 1・第 3・第 5 土曜日は 12 往復運行
- ・ 運行委託先：吉野大峯ケーブル自動車（株）
- ・ 運賃：無料

国保中央病院の無料送迎バスの利用者数は、奈良交通が運行していた頃に比べると、その利用は増えている。

表 6 国保中央病院無料送迎バス 時刻表

| 近鉄田原本駅 → 国保中央病院 | | | | 国保中央病院 → 近鉄田原本駅 | | | |
|-----------------|----|-------------|----|-----------------|----|-------------|----|
| 平日 | | 第1・第3・第5土曜日 | | 平日 | | 第1・第3・第5土曜日 | |
| 時 | 分 | 時 | 分 | 時 | 分 | 時 | 分 |
| 7 | 35 | 7 | 53 | 7 | 44 | 7 | — |
| 8 | 16 | 8 | 16 | 8 | 05 | 8 | 05 |
| 9 | 04 | 9 | 13 | 9 | 28 | 9 | 25 |
| 10 | 12 | 10 | 14 | 10 | 00 | 10 | 04 |
| 11 | 32 | 11 | 17 | 11 | 20 | 11 | 07 |
| 12 | 04 | 12 | 51 | 12 | 41 | 12 | 41 |
| 13 | 47 | 13 | — | 13 | 35 | 13 | 45 |
| 14 | 20 | 14 | 25 | 14 | 04 | 14 | — |
| 15 | 20 | 15 | 25 | 15 | 07 | 15 | 12 |
| 16 | 30 | 16 | — | 16 | 17 | 16 | — |
| 17 | 19 | 17 | — | 17 | 09 | 17 | 29 |
| 18 | 16 | 18 | — | 18 | 03 | 18 | — |

資料：国保中央病院ホームページ（令和 4 年 7 月現在）

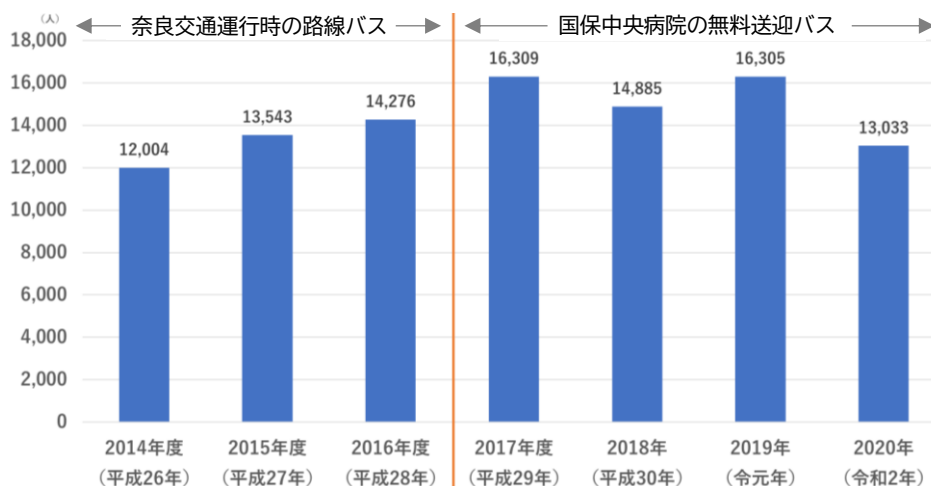


図 12 国保中央病院へのバス利用者数（現行の無料送迎バス）

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和 4 年）掲載の国保中央病院資料から整理

<奈良県総合リハビリテーションセンターの無料送迎バス>

田原本駅（西口）から奈良県総合リハビリテーションセンターまで、無料送迎バスが運行されている。運行状況は次のとおりである。

- ・運行日：平日のみ（土日祝及び年末年始は運行せず）
- ・運行本数：田原本駅（西口）発 18 本、リハビリテーションセンター発 19 本（うち 1 本は大和八木駅・橿原神宮前駅まで運行）
- ・運賃：無料
- ・運行委託先：(株) セノン

表 7 奈良県総合リハビリテーションセンター無料送迎バス時刻表

| 田原本駅 | | リハビリテーションセンター発 | |
|------|----------|----------------|----------|
| 8時 | 45 | 8時 | 35 |
| 9時 | 10 30 50 | 9時 | 00 20 40 |
| 10時 | 10 30 50 | 10時 | 00 20 40 |
| 11時 | 10 35 55 | 11時 | 00 25 45 |
| 12時 | 15 35 | 12時 | 05 25 |
| 13時 | 50 | 13時 | 40 |
| 14時 | 10 30 | 14時 | 00 20 |
| 15時 | 20 40 | 15時 | 10 30 |
| 16時 | 20 | 16時 | 10 40(注) |

(注) 16 時 40 分発の便は大和八木駅南口・橿原神宮前駅中央口まで運行
資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和 4 年）

表 8 奈良県総合リハビリテーションセンター無料送迎バス乗車人数

| | 令和2年9月 | 令和2年10月 | 令和2年11月 |
|----------|--------|---------|---------|
| 乗車人数 | 889 | 882 | 843 |
| 1日平均乗車人数 | 40.4 | 42.0 | 38.3 |

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和 4 年）

<タワラモトンタクシー助成制度の現状>

田原本町では、平成 22 年に策定した「田原本町地域公共交通総合連携計画」に基づき、定時型のデマンド交通「あいのりタクシー ももたろう号」を平成 22 年 9 月から平成 30 年 6 月までの間運行し、平成 30 年 7 月からは、タクシー初乗り運賃を助成するタワラモトンタクシー助成制度に移行した。タワラモトンタクシー助成制度は、70 歳以上の高齢者など日常生活で移動に困難を抱えている住民を対象に、町内のタクシー事業者 4 社（グリーン交通・田原本タクシー・西村タクシー・富士タクシー）で利用可能な、タクシー初乗り料金 680 円を助成するタクシー利用券（24 枚もしくは 12 枚）を申請に基づき発行するものである。発行実績については、その多くが 70 歳以上の高齢者向けに発行されているが、そのほか、妊産婦や就学前の児童の居る方、障害のある方、65 歳以上で自動車運転免許返納を行った方などが利用している。

表 9 タワラモトンタクシー助成制度におけるタクシー利用券発行対象と枚数

| 対象者 (下記のうちいずれか一つ選択する) | 一人当り 発行可能 枚数 | 各年度分発行実績枚数 (枚) | | |
|---------------------------|--------------------|----------------|--------|--------|
| | | 平成30年度 | 令和元年度 | 令和2年度 |
| 70歳以上 | 24 | 75,840 | 86,460 | 81,672 |
| 身体障害者手帳1級または2級を有する人 | 12 | 396 | 456 | 492 |
| 療育手帳A1またはA2を有する人 | 12 | 72 | 96 | 120 |
| 自主的な移動が困難であることを証する証明を有する人 | 12 | 96 | 0 | 72 |
| 出産予定があり母子健康手帳の交付を受けた人 | 24 | 1,848 | 2,808 | 4,440 |
| 就学前の児童 | 24 | 6,312 | 7,680 | 4,776 |
| 65歳以上で自動車運転免許返納を行った人 | 12 | 24 | 24 | 60 |

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）
（元資料：田原本町企画財政課資料より）

タワラモトンタクシーは、買い物、通院のほか、様々な目的で利用されている。

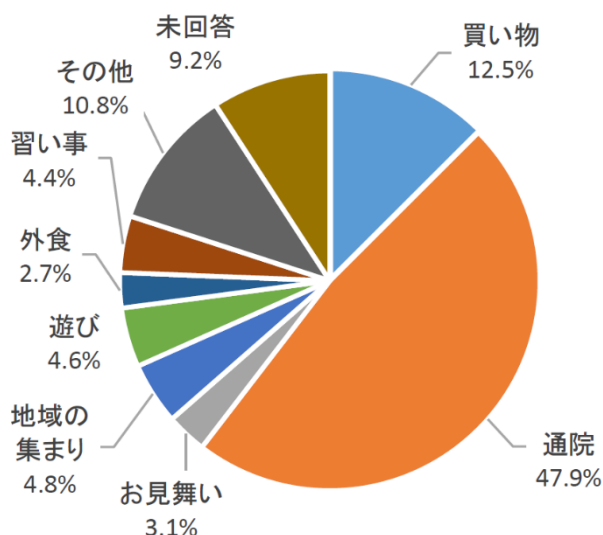


図 13 タワラモトンタクシーの利用目的地

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）
（元資料：田原本町企画財政課資料より）

4) 福祉系交通

田原本町では、一般車両による移動が困難な高齢者等及び身体障害者を対象に、福祉車両による「福祉有償運送サービス」や福祉タクシー券を提供し、外出を支援している。

2.1.4 道路

町の道路網は、南北に通る広域幹線道路である国道に県道などの幹線道路が接続する構成であり、それらに接続する生活道路は線形や接続の連続性や幅員が不十分になっている。



図 14 田原本町の道路網

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）

2.1.5 自動車交通

1) 自動車保有台数

世帯当たり自動車保有台数は1.34台（令和元年度）で、県全体や近隣市町と比べると、世帯当たり自動車保有台数は多く、自動車依存の高さを示している。

表 10 自動車保有台数（令和元年度）

| | 乗用車 | | | | 貨物自動車 | 世帯数 | 世帯当たり台数 (貨物自動車除く) |
|------|-------|-------|-------|--------|-------|--------|----------------------|
| | 普通車 | 小型車 | 軽自動車 | 小計 | | | |
| 田原本町 | 4,831 | 4,853 | 7,641 | 17,325 | 2,023 | 12,947 | 1.34 |

| | 乗用車 | 世帯数 | 世帯当たり台数 (貨物自動車除く) |
|-----|---------|---------|----------------------|
| 奈良県 | 639,423 | 596,741 | 1.07 |
| 葛城市 | 19,007 | 14,822 | 1.28 |
| 桜井市 | 30,130 | 24,754 | 1.22 |
| 宇陀市 | 17,196 | 12,919 | 1.33 |
| 斑鳩町 | 12,142 | 11,876 | 1.02 |
| 広陵町 | 17,357 | 13,178 | 1.32 |

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）
 ※世帯数…令和元年10月
 ※小計は乗合自動車、特殊用途車、大型特殊車を除く
 （元資料：奈良県統計年鑑、田原本町ホームページ）

2) 交通手段別分担率

平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査の結果から田原本町での交通手段別分担率をみると、発生・集中とも自動車利用が過半を占めており、特に休日は約 7 割が自動車を利用している。また平日は鉄道利用も多く、町外への通勤通学では鉄道が利用されているものと考えられる。

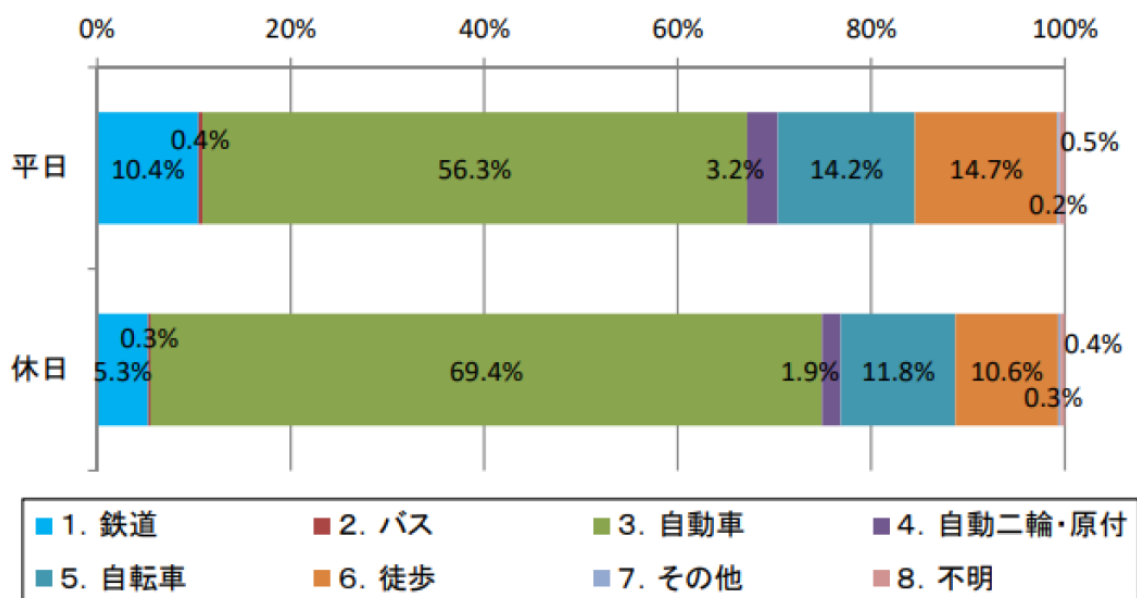


図 15 発生交通手段別分担率 (2010 年 (平成 22 年))

資料：田原本町地域公共交通計画 (田原本町、令和 4 年)

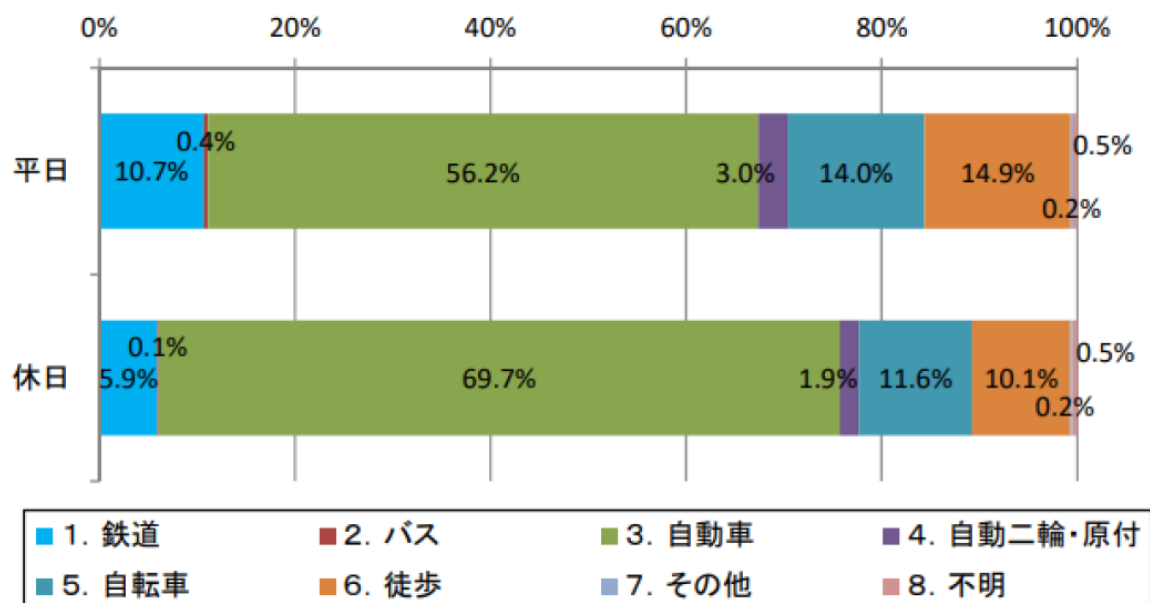


図 16 集中交通手段別分担率 (2010 年 (平成 22 年))

資料：田原本町地域公共交通計画 (田原本町、令和 4 年)

※発生…田原本町からある地点へ出発するトリップ

集中…ある地点から田原本町へ到着するトリップ

トリップ…人の動きを数える単位で、ある人が出発地から目的地まで移動すると「1トリップ」と数える。

3) 田原本駅を利用する際の交通手段（端末交通手段）

近鉄橿原線 田原本駅を利用する際の交通手段（端末交通手段）について、出勤目的と登校目的（年齢階層別）に着目してみると、どちらも徒歩が最も多く、次いで自転車の利用が多いが、3番目に自家用自動車が多い（出勤目的では101トリップ、登校目的では77トリップ）。これらの自家用車による駅の利用は、本人の運転による利用も考えられるが、現地概査やまち歩き点検での意見等から、多くは家族等により駅へ送迎されていることが想定される。なお、出勤目的では、25歳～65歳まで幅広い年齢層での利用がみられる。

表 11 田原本駅を出勤・登校目的で利用する際の端末交通手段（年齢階層別）

単位：トリップ数

| 目的 | 手段コード | 手段 | 5- | 10- | 15- | 20- | 25- | 30- | 35- | 40- | 45- | 50- | 55- | 60- | 65- | 70- | 75- | 計 |
|----|-------|--------|----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|
| 出勤 | 2 | バス | | | | | | | | | | | 23 | | | | | 23 |
| | 3 | 自家用自動車 | | | | | 10 | | | 39 | | | 28 | 24 | | | | 101 |
| | 4 | タクシー | | | | | | | | | | 36 | | | | | | 36 |
| | 6 | 自動二輪 | | | | 33 | | | | 40 | | | | | | | | 73 |
| | 7 | 自転車 | | | | 36 | 67 | 178 | 73 | 75 | 22 | 21 | 21 | 8 | 13 | 8 | | 522 |
| | 8 | 徒歩 | | | | 27 | 136 | 68 | 130 | 111 | 126 | 20 | 54 | 25 | 18 | | | 715 |
| | 99 | 不明 | | | | | 10 | | | | | | 1 | | 2 | | | 13 |
| 登校 | 3 | 自家用自動車 | | | 77 | | | | | | | | | | | | | 77 |
| | 6 | 自動二輪 | | | | 40 | | | | | | | | | | | | 40 |
| | 7 | 自転車 | | | | 374 | 105 | | | | | | | | | | | 479 |
| | 8 | 徒歩 | | 47 | 456 | 45 | | | | | | | | | | | | 548 |
| | 99 | 不明 | | | | 2 | | | | | | | | | | | | 2 |

資料：平成 22 年近畿圏パーソントリップ調査

東口



西口



写真 1 田原本駅での自家用車による送迎の様子

2.1.6 田原本駅の周辺地区の状況

1) 施設の立地状況

町役場や駅を中心とした田原本町中心部には、開業医を中心とした医療機関や小売店舗など生活関連施設が集中している。

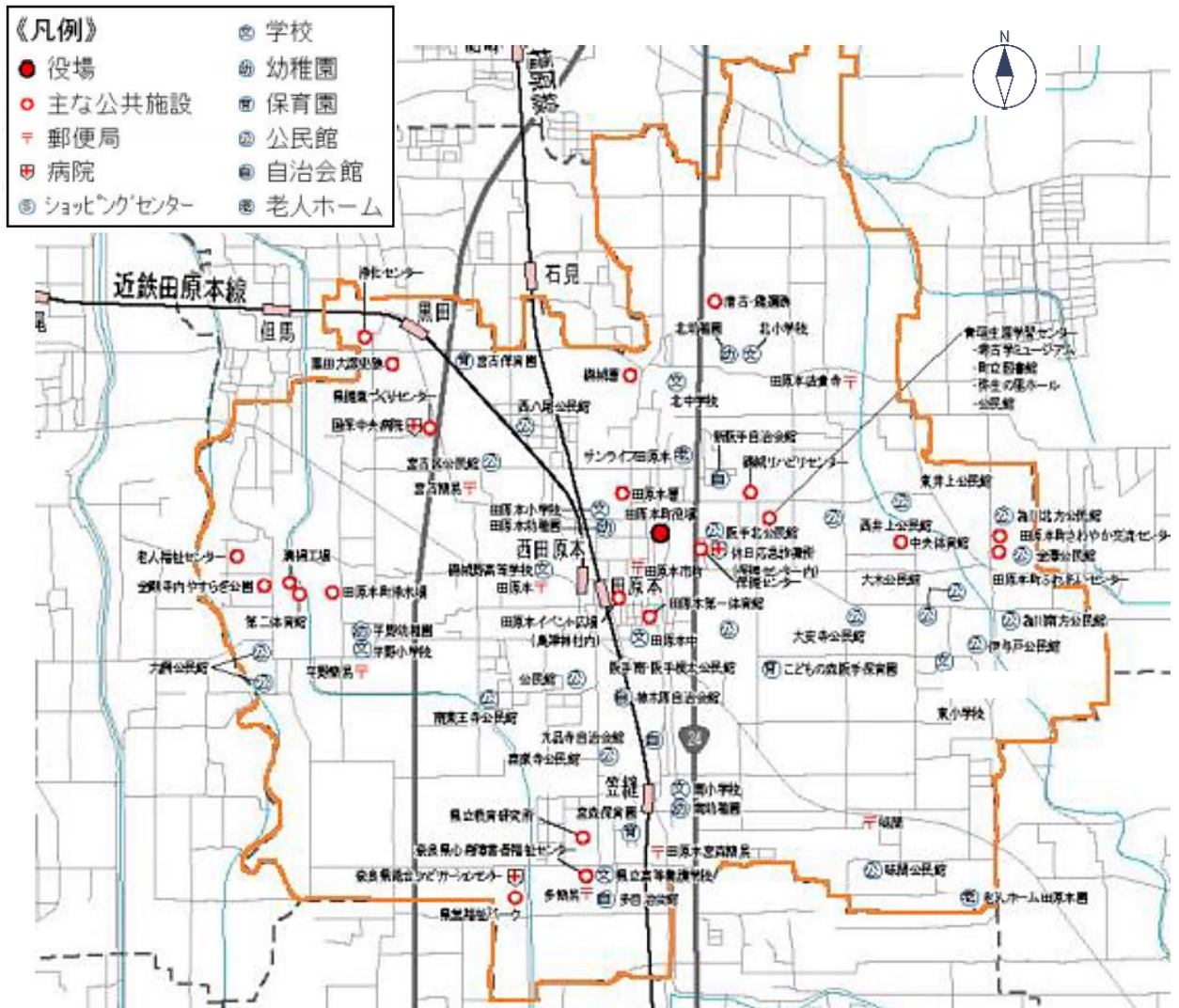


図 17 田原本町における生活関連施設の分布

資料：田原本町地域公共交通計画（田原本町、令和4年）を一部修正

2) 田原本駅周辺地区の交通の状況

A. 地区の交通全般

田原本駅の周辺地区は、幅員の狭い道路が多く、歩道は整備されていない。

特に朝の通勤・通学時間帯は、^{えびす}戎通りをはじめ田原本駅へのアクセス道路に交通が集中するため、車、自転車、歩行者が錯綜している状況である。また、その他の時間帯でも、狭い道路を車が走行するため、歩行者にとっては危険な状況である。

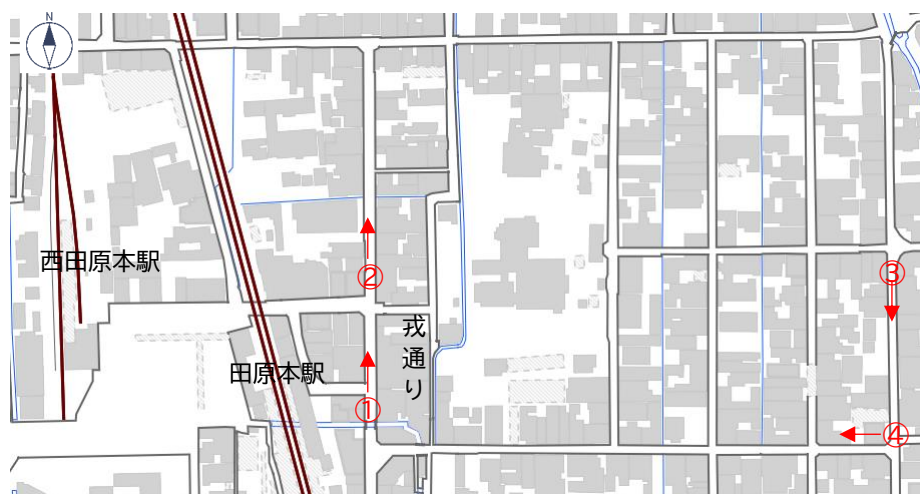


写真 2 地区の交通の状況

B. 田原本駅のバリアフリー化の状況

視覚障害者用誘導ブロックの設置をはじめ様々なバリアフリー化の対応が行われているが、ホーム間を移動するために地下通路を利用するしかなく、エレベーター等は設置されていない。また、ホームドアが整備されていない状況である。



写真 3 田原本駅の状況（左：東口の改札前の状況、右：ホームの状況）

C. 田原本駅の東側のホームと西田原本駅との連絡

田原本駅の東側のホームと西田原本駅との連絡は、田原本駅の東西ホームを結ぶ地下通路を通るか、改札の外の踏切を渡る必要がある。

地下通路については、視覚障害者誘導用ブロックは設置してある。一方、エレベーター等は設置されていないため、車椅子利用者等は改札外の踏切を渡る必要がある。しかし、朝の通勤・通学時間帯等には、踏切での道路幅が狭いこともあり、車、人、自転車が錯綜している状況である。



写真 4 地下通路の状況

D. 田原本駅の北側及び南側の踏切

田原本駅の北側の踏切（石見 11 号踏切）及び南側の踏切（田原本 1 号踏切）は、それぞれ踏切の道路幅が狭く、車、人、自転車が錯綜するため危険な状況である。

石見 11 号踏切は、特に歩行者の通行できる幅員が狭いことが問題である。田原本 1 号踏切は、これに加えて踏切東側の交差点が複雑な形状をしているため危険な状況である。

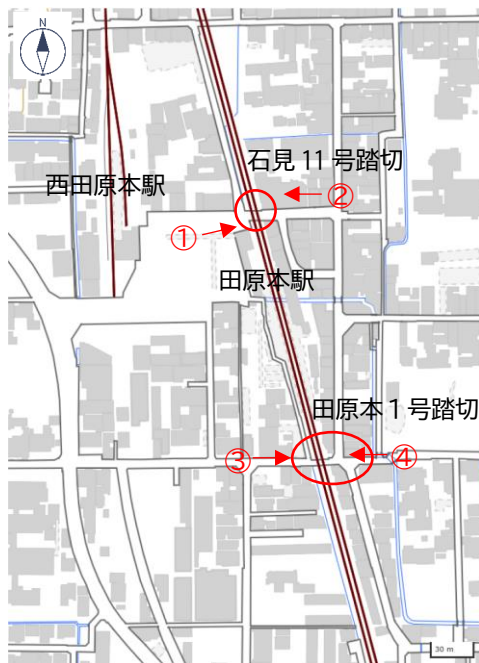


写真 5 石見 11 号踏切及び田原本 1 号踏切の状況

2.2 上位関連計画

2.2.1 国の法律等

1) バリアフリー法

不特定多数の人々や、主に高齢者や身体障害者などが使う建築物のバリアフリー化を進めるため、「高齢者、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」と記す。）が平成6年に制定された。

また、駅・鉄道車両・バスなどの公共交通機関と、駅などの旅客施設周辺の歩行空間のバリアフリー化を図るため、「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」と記す。）が平成12年に制定された。

そして、より一体的・連続的な移動空間を形成するための総合的なバリアフリー施策の推進を目的に、ハートビル法と交通バリアフリー法を合わせ、新たに「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」と記す。）が平成18年に制定された。このことから対象者を従来の身体障害者だけでなく、すべての障害者とする事とされた。

また、対象物の拡大、重点整備地区の要件の拡大、当事者（高齢者、障害者等）の参画、ソフト面対策の充実についての規定や心のバリアフリーのさらなる規定が新たに盛り込まれた。（令和2年6月一部施行、令和3年4月全部施行予定）。

改正されたバリアフリー法では、市町村が作成する移動等円滑化促進方針（いわゆるマスタープラン）やバリアフリー基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進することが規定されている。

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)の概要

※令和2年法改正の内容について、赤字は令和2年6月19日施行
青字は令和3年4月1日施行

1. 国が定める基本方針

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

2. 国、地方公共団体、施設設置管理者、国民の責務

- 移動等円滑化の意義及び目標
- 移動等円滑化促進方針(マスタープラン)の指針
- 基本構想の指針
- 情報提供に関する事項
- 施設設置管理者が講ずべき措置
- 国民の理解の増進及び協力の確保に関する事項
- その他移動等円滑化の促進に関する事項

3. 公共交通施設や建築物等のバリアフリー化の推進

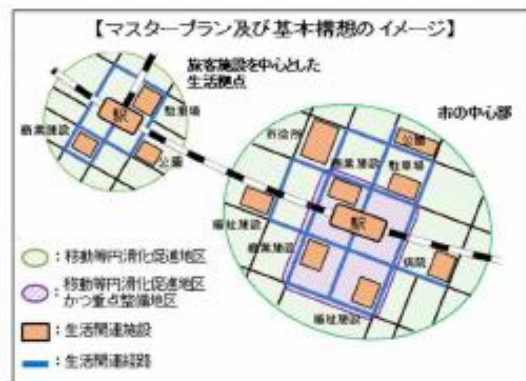
- ▶ハード面の移動等円滑化基準の適合については、新設等は義務、既存は努力義務
- ▶新設等・既存にかかわらず、基本方針において各施設の整備目標を設定し、整備推進
- ▶各施設設置管理者に対し、情報提供、優先席・車椅子用駐車施設等の適正利用推進のための**広報・啓発活動の努力義務**

- ▶公共交通事業者等に対し、以下の事項を義務・努力義務化
 - ・旅客施設等を使用した役務の提供の方法に関する**ソフト基準の遵守**(新設等は義務、既存は努力義務)
 - ・他の公共交通事業者等からの協議への**応諾義務**
 - ・旅客支援、職員に対する教育訓練の**努力義務**
 - ・ハード・ソフト取組計画の作成・取組状況の**報告・公表義務**(一定規模以上の公共交通事業者等)



4. 地域における重点的・一体的なバリアフリー化の推進

- ・市町村が作成するマスタープランや基本構想に基づき、**地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進**
- ・マスタープランにおいて、その他の記載事項として記載可能だった**「心のバリアフリー」に関する事項を計画に明記することを求めることとし、移動等円滑化に係るソフト面での取組を推進**
- ・基本構想には、ハード整備に関する各特定事業及び**「心のバリアフリー」に関する教育啓発特定事業**を位置づけることで、関係者による**事業の実施を促進**(マスタープランには**具体的な事業について位置づけることは不要**)
- ・定期的な評価・見直しの**努力義務**



5. 当事者による評価

- ・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・評価**(移動等円滑化評価会議)

2) 移動等円滑化の促進に関する基本方針

バリアフリー法に基づき、国は「移動等円滑化の促進に関する基本方針」において目標基本値を示している。

表 12 目標基準値

| | | | 2019年度末 (現状(速報 値)) | 2025年度末までの目標 |
|------|--------------------------|--------------|--|--|
| 鉄軌道 | 鉄軌道駅 (※1) | 段差の解消 | 92% | ○バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100% ○この場合、地域の要請及び支援の下、鉄軌道駅の構造等の制約条件を踏まえ可能な限りの整備を行う ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態をふまえて可能な限りバリアフリー化 ※高齢者、障害者等に汗回による過度の負担が生じないよう、大規模な鉄軌道駅については、当該駅及び周辺施設の状況や当該駅の利用状況等を踏まえ、可能な限りバリアフリー化の複数化を進める ※駅施設・車両の構造等に応じて、十分に列車の走行の安全確保が図れることを確認しつつ、可能な限りプラットフォームと車両垂降口の段差・隙間の縮小を進める |
| | | 視覚障害者誘導用ブロック | 95% | |
| | | 案内設備(※2) | 74% | |
| | | 障害者用トイレ(※3) | 89% | |
| | ホームドア・可動式ホーム柵 | 858駅 | ○駅やホームの構造・利用実態、駅周辺エリアの状況などを勘案し、優先度が高いホームでの整備を加速化することを目指し、全体で3,000番線のうち、10万人/日以上利用する駅は800番線 | |
| | 鉄軌道車両 (※4) | | 75% | ○約70% ※令和2年4月に施行された新たなバリアフリー基準(鉄軌道車両に設置する車椅子スペースを1列車につき2箇所以上とすること等を義務付け)への適合状況(50%程度と想定)を踏まえて設定 ※新幹線車両について、車椅子用フリースペースの整備を可能な限り速やかに進める |
| バス | バスターミナル(※1) | 段差の解消 | 95% | バリアフリー指標として、案内設備(文字等及び音声による運行情報提供設備、案内用図記号による標識等)の設置を追加 ○3,000人以上/日の施設及び基本構想の生活関連施設に位置付けられた2,000人以上/日の施設を原則100% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用者数のみならず利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化 |
| | | 視覚障害者誘導用ブロック | 98% | |
| | | 案内設備(※2) | 76% | |
| | | 障害者用トイレ(※3) | 84% | |
| | 乗合バス車両(※4) | ノンステップバス | 61% | 約80% |
| | リフト付きバス等(適用除外車両) | 5% | ○約25%をリフト付きバス又はスロープ付きバスとする等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化 ○1日当たりの平均的な利用者数が2,000人以上の航空旅客ターミナルのうち鉄軌道アクセスがない施設(指定空港)へのバス路線を運行する乗合バス車両における適用除外の認定基準を見直すとともに、指定空港へアクセスするバス路線の運行系統の総数の約50%について、バリアフリー化した車両を含む運行とする | |
| | 貸切バス車両(※4) | 1,081台 | 約2,100台のノンステップバス、リフト付きバス又はスロープ付きバスを導入する等、高齢者、障害者等の利用の実態を踏まえて、可能な限りバリアフリー化 | |
| タクシー | 福祉タクシー車両(※4) | 37,064台 | ○約90,000台 ○各都道府県における総車両数の約25%について、ユニバーサルデザインタクシーとする | |
| 道路 | 重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路 | 63%(※5、※6) | 約70% | |
| 都市公園 | 園路及び広場 | 57%(※6) | ○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化 | |
| | 駐車場 | 48%(※6) | ○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約60% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化 | |
| | 便所 | 36%(※6) | ○規模の大きい概ね2ha以上の都市公園を約70% ○その他、地域の実情にかんがみ、利用実態等をふまえて可能な限りバリアフリー化 | |

資料：国交省「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(最終とりまとめ)」(概要)(国土交通省、令和2年)から抜粋整理

※2：文字等により表示するための設備及び音声により提供するための設備、標識、案内板等。

※5：高齢者、障害者等については、乳幼児連れも含む。

※6：2019年度末の数値は集計中であるため2018年度末の数値。

2.2.2 県の計画、条例

1) 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針

「大和都市計画及び吉野三町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針」（奈良県、令和4年5月）では「第1章 本県の都市づくりの方向性と将来像」の中で、「都市づくりの方向性」において「安心、安全な居住確保と強靭さを備えた都市づくり」で「地域で見守る高齢者福祉の取組」として「県民が心身を健康に保つことができるよう誰もが安心、快適に暮らすことができる日常生活圏を基本とした地域で見守る高齢者福祉を推進する」と記されている。

また、「交通弱者の移動手段の確保」として「移動手段の確保」と記されている。

さらに、都市の将来像として、田原本町の主要駅周辺においては、「各地域の景観との調和を図りつつ、居住機能・商業サービス機能を維持・充実するとともに、既存市街地の再構築による新たな機能の誘導を図り、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上を図る。」と記されている。

その他、バリアフリーに関わる土地利用、都市施設、市街地開発事業、観光の振興について、バリアフリーに関わる記述も合わせて、次ページの表13に記す。

2) 奈良県障害のある人もない人もともに暮らしやすい社会づくり条例

「奈良県障害のある人もない人もともに暮らしやすい社会づくり条例」（平成28年4月1日施行）では、不利益な取扱い（障害を理由として、合理的な理由なく、サービスの提供を拒否したり、制限したり、条件を付けたりするような行為）や、合理的な配慮の不提供（障害のある人から、障害のある人にとって障壁となっているものの除去を必要としている旨の意思の表明があった場合において、その実施に伴う負担が過重でないのに、障壁を取り除くことについて必要かつ合理的な配慮をしない行為）の禁止などについて示されている。

表 1 3 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針におけるバリアフリーに関わる内容

| 大項目 | 中項目 | 細項目 | 内容 |
|----------------------|--|---|--|
| 第3章 本県の都市づくりの方向性と将来像 | 1. 都市づくりの方向性 | ⑤安心・安全な居住環境と強靱さを備えた都市づくり | ○地域で見守る高齢者福祉の取組 県民が心身を健康に保つことができるよう、誰もが安心・快適に暮らすことができる日常生活圏を基本とした、地域で見守る高齢者福祉を推進する。 ○交通弱者の移動手段の確保 あらゆる世代の人々が生活利便性を享受できるように、日常生活圏における公共交通の維持や地域主体の自主運行の取組支援など、交通弱者の移動手段の確保を図る。 |
| | 2. 都市空間の将来像 (2) 大和都市計画区域の将来像 | イ. 中部地域 | 主要生活拠点であり、各日常生活圏の中心となっている香芝市、大和高田市、桜井市、御所市、五條市、田原本町の主要駅周辺においては、各地域の景観との調和を図りつつ、居住機能・商業サービス機能を維持・充実するとともに、既存市街地の再構築による新たな機能の誘導を図り、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上を図る。 |
| 第4章 主要な都市計画の決定の方針 | 3. 土地利用に関する主要な都市計画の方針 (3) 市街地において配慮すべき問題等を有する区域の土地利用の方針 | エ. 居住環境の改善又は維持に関する方針 | ・安全で安心な都市活動を確保するため、住宅等のバリアフリー化など、人にやさしいまちづくりを推進する。 |
| | | イ. 活用・整備の方針 | ・公共交通機関の利便性・快適性を高めることにより、過度な自動車利用を抑制し、徒歩や自転車、公共交通を最大限に活用した交通施策の展開を図る。 ・長期未着手の都市計画道路については、将来交通量をはじめとする社会経済情勢の変化、県民ニーズの多様化等を踏まえ、改めてその必要性の検証を行い、廃止対象路線等を抽出し、必要に応じて都市計画の見直しを実施する。 |
| | イ. 活用・整備の方針 | ・歩くことや自転車利用を通じた健康づくりを支援するとともに、全国でも有数の歴史文化遺産や豊かな自然のある観光地の周遊環境を改善するため、ゆとりを実感できる歩行者や自転車空間の形成に取り組む。 | |
| | オ. 主要な公共交通配置の方針 | ・駅前広場の機能の充実や駅周辺におけるバリアフリー化の推進により交通結節点の強化を図り、鉄道とバス等との乗り継ぎを円滑化し、公共交通機関の利用を促進する。 | |
| | 5. 市街地開発事業に関する主要な都市計画の方針 | イ. 主要な市街地開発事業の方針 ① 2大拠点及び主要生活拠点の充実 | ・奈良市、橿原市における2大拠点や主要生活拠点の形成を図るため、主要駅周辺においては、歴史性を活かしながら、地域の活性化の中心となるよう、各種都市機能の集積、バリアフリー化、都市基盤の整備等を図る。 |
| ウ. 市街地整備の目標 | | ・田原本駅南地区 市街地再開発事業の記載あり。 | |
| 9. 観光の振興に関する都市計画の方針 | ウ. 観光の振興に資する都市づくりの主要な施策 ② 滞在周遊型の観光交流空間の形成 | ・高齢者、障害者等が気軽に回遊できるよう、バリアフリー化を進め回遊性の向上を図る。 | |
| | ③ 観光交流拠点間を円滑に移動、周遊できる観光交流軸の形成 | ・駅舎や駅前広場等のバリアフリー化を推進し、観光客の鉄道でのアクセス性の向上を図る。 | |

資料：大和都市計画及び吉野三町都市計画 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針－持続的な土地利用の方針－（奈良県、令和4年）をもとに整理

2.2.3 町の計画

1) 上位計画

A. 田原本町第4次総合計画 後期基本計画（令和4年3月策定）

<まちの将来像>

「子どもから高齢者まで誰もがいきいきとした暮らしを楽しむまち たわらもと」と定め「田原本に暮らす誰もが、さまざまな場面でいきいきと活躍でき、日々の暮らしを楽しむことのできるまちを目指します。」としている。

<これからの都市構造のイメージ>

総合計画では、これからの都市構造のイメージを図18のように示している。このうち田原本駅から東側地区を含むエリアは、「中心市街地エリア」、その外側のエリアは、「市街地エリア」とされている。

- ・中心市街地エリア：田原本駅周辺において本町の中心核にふさわしい商業機能、医療、福祉機能の充実を図る。また近隣都市へのアクセス拠点として交通利便性の強化を図るとともに、市街地再開発事業などにより、賑わい創出や住環境の整備を目指す。
- ・市街地エリア：現状の生活基盤を維持しながら、地域活動の支援など地域での暮らしを支える取り組みを進める。なお、若い世代の居住を誘導するための制度の導入や、空き家などの既存住宅ストック、未利用地の活用を図る。

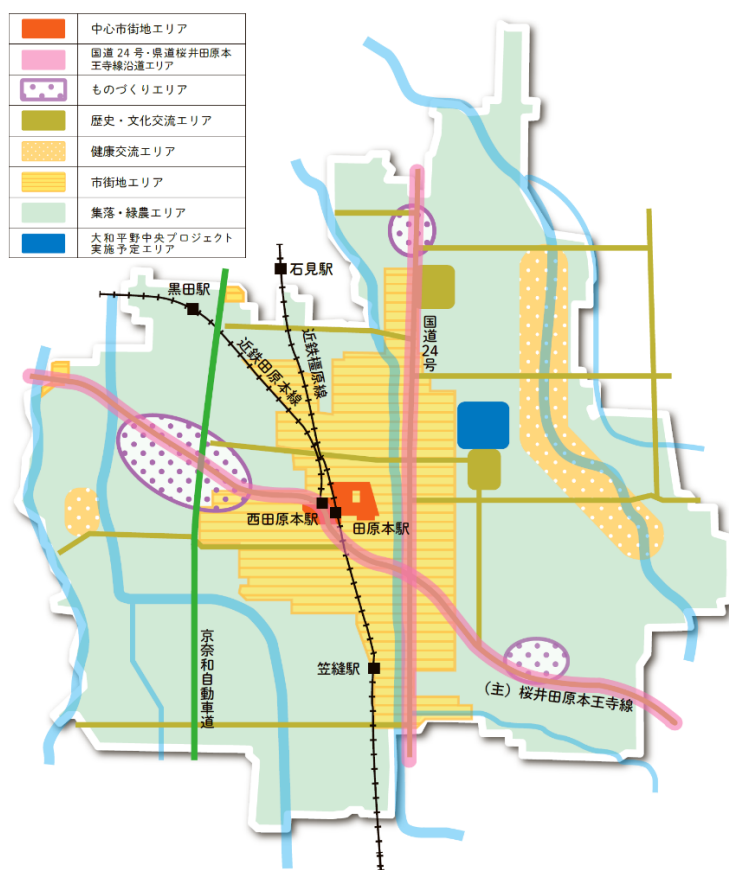


図18 これからの都市構造のイメージ

資料：田原本町第4次総合計画 後期基本計画（令和4年、田原本町）

総合計画では、まちの将来像の実現に向けて、基本目標を設定している。そのうち、バリアフリーに関する計画を以下に示す。

政策1 土地利用

・施策1 計画的な土地利用の推進

今後、人口の急激な減少と高齢化により、財政状況が厳しくなるなか、持続可能なまちづくりを推進するため、コンパクトなまちづくりを推進し、市街化区域において適正な土地利用を推進するとともに、市街化調整区域においても周辺環境との調和を考慮し、特性に応じた土地利用を行い、既存集落については維持活性化を図ります。

・施策2 魅力ある田原本駅周辺のまちづくり

国及び奈良県と協議を重ね、権利者の意向を確認しながら、田原本駅南地区において市街地再開発事業を進めます。田原本駅周辺の活性化を促進するため、令和元年度からやどかり市実行委員会が主導しているやどかり市などの取り組みを推進します。

政策2 道路・交通

・施策1 機能的な道路ネットワークの形成

現状の通行形態や自治会要望及び将来の構想の検証を行い、重要性と優先度などを考慮し、地域の特徴を活かした道路整備を推進します。また、歩行空間の連続性や平坦性に配慮した歩道のバリアフリー化を推進します。

・施策2 道路ストックの的確な維持管理の推進

幹線道路は、定期的な路面性状調査の結果や交通量に基づき、優先度を決定し、計画的な道路の維持管理を推進します。生活道路は、日常管理での補修の状況や自治会要望などを考慮し、優先度を決定し、安全で安心な道路維持管理を推進します。

田原本町橋梁長寿命化計画に基づき、順次修繕工事を実施します。交通安全施設を定期的に点検し、劣化損傷状況に応じて補修などを行い、交通安全の確保を図ります。

・施策3 交通環境の充実

タワラモトタクシー利用料金助成制度を維持しながら、地域公共交通計画をもとに、町内の移動手段を増やす施策に取り組みます。

政策5 防災・防犯・交通安全

・施策4 交通安全対策の推進

安全運転の励行、交通マナーの向上など交通安全の意識の高揚を図るため、警察など関係機関と連携し、交通安全教室などを実施するとともに、高齢者や子どもを交通事故から守るため、交通安全教育を推進します。また、交通安全関係機関と連携し、交通安全運動の各種事業を実施するとともに、広報紙などによる啓発を行います。

通学路の合同点検の結果、「要対策箇所」と判定したところについては、子どもたちが安心して学校に通える通学路となるよう、関係機関と連携し、計画的・継続的に安全対策を実施します。

B. 田原本町都市計画マスタープラン

<まちの将来像>

田原本町都市計画としているプラン（平成 31 年～令和 10 年度）では、まちの将来像について、総合計画のまちの将来像である「子どもから高齢者まで誰もがいきいきとした暮らしを楽しむまち たわらもと」としている。

<基本目標>

基本目標は以下の通りである。

1. 広域へのアクセス機能の活用により、町の活力を高め、働く場の創出を行う。
2. コンパクトな町の特性を活かし、便利で楽しく住みやすいまちづくりを行う。
3. 歴史文化資源を活かした、個性豊かなまちをめざし、まちのアイデンティティを高める。

<都市づくりの整備方針（道路、交通関係）>

道路の整備方針として、以下のように記されている。

現状の通行形態及び将来の構想の検証を行い、重要性と優先度などを考慮し、地域の特徴を活かした道路整備を推進します。また、連続性や平坦性に配慮した歩道空間の確保など、歩行者や自転車に配慮した道路整備を検討していきます。

町中心部では、「歩いて暮らせるコンパクトなまち」をコンセプトに、歩行者が安心して通行できる道路環境の検討を進め、必要に応じて、都市計画道路を含む道路のあり方の見直しを行います。

また、公共交通の整備方針については、公共交通網の整備（移動手段に制約のある人の交通環境整備）として、以下のように記されている。

本町の公共交通として、近鉄田原本線、橿原線が、大阪、京都、奈良市内に連絡しています。一方で公共バスが運行していないことから、町内の移動が不便な状況にあります。

このような状況を踏まえ、移動手段に制約のある人が買い物・通院といった外出が快適にできるよう、タクシー初乗り料金の助成事業を実施しています。今後、利用状況に応じて、継続的に見直しを行っていきます。

<立地適正化計画>

立地適正化計画で、公共交通の維持に関する施策として以下のように示されている。

- ・ 鉄道結節機能強化のため、田原本駅南地区第一種市街地再開発事業において公共駐車場整備
- ・ 歩行者や自転車が安心して通行できる道路整備
- ・ 高齢者など移送手段に制約のある人を対象とする公共交通の利用支援（タクシー料金の助成など）

2) 主な関連計画

A. 田原本町地域福祉計画（平成30年策定）

<基本理念>

町民とともに誰もが安心して住み続けられる福祉のまちづくりをめざして、基本理念を「みんなでつむぐ 福祉のまち 田原本」と掲げている。

<基本目標>

本計画の基本理念である「みんなでつむぐ 福祉のまち 田原本」を実現するため、計画の基本目標として次の3つを設定している。そのうち基本目標2で「安全・安心な生活環境づくり」として「住み慣れた地域でいつまでも暮らせるよう、日ごろからの安全・安心な生活環境づくりにより、誰もが安心して住み続けられるまちづくりをめざします。」と記されている。

B. 田原本町観光基本計画（令和3年3月策定）

<将来像>

将来像は、以下のように記されている。

弥生時代からの田園風景と農耕文化、その恵みを活用した温故知新の食。
そして、日本のはじまりを伝える多くの地域文化を
住民が自信と誇りをもって来訪者に語る観光地

<中期目標>

中期目標「通過型観光改善による平均滞在時間の増加」として、「例えば、道の駅などでの目的を果たした後すぐに次の場所へ移動する通過型では、地域内での消費額が伸びにくく、経済波及効果が少ないため、町内滞在時間、日数を増加させる仕組みとサービスを拡充し、通過型観光を改善します。」と記されている。

<基本方針>

基本方針として、以下のように記されている。

- ◆ 地域資源を活かした魅力ある観光ビジネスの創出
その事業例として、「高齢者や身障者、乳幼児連れなど誰もが快適に過ごせるユニバーサルデザインなサービス」が記されている。
- ◆ 国内外へのプロモーションの推進
その中の「プロモーションミックス戦略」として、「今は、まだ知名度が低いことを念頭に置き、「まず知ってもらうこと＝プロモーションの基本」と捉え、観光のみならず産業、行政、教育、福祉など様々な分野との「連携」と「協働」によって、「プロモーションミックス戦略」に取り組む必要があり、まちがまるごとブランディング化されることをイメージして推進していきます。」と記されている。
- ◆ 観光事業推進体制の確立
「本町の貴重な資源をずっと継承していくために、コミュニティ・ツーリズムを基本コンセプトにターゲット毎にマイスターツーリズムやエコツーリズムやグリーンツーリズム、産業観光、文化観光など「サステナブル＝持続可能」な観光の推進とそれを維持できる体制の構築を図ります。」と記されている。

C. 田原本町高齢者保健福祉計画及び第8期介護保険事業計画（令和3年3月策定）

高齢者保健福祉計画及び第8期介護保険事業計画では、基本目標として「元気でいきいきと暮らすための健康づくりと介護予防の推進」「安心して暮らすことのできる地域社会の実現」「地域で助けあい・支えあうための地域包括ケアシステムの推進」などが記されている。

このうち「地域で助けあい・支えあうための地域包括ケアシステムの推進」では「高齢者を支えあう地域づくりの充実」として「タワラモトタクシーの利用拡充」が記されている。

D. 第4次 田原本町障害者計画及び第6期 障害福祉計画・第2期 障害児福祉計画（令和3年3月策定）

第4次 田原本町障害者計画及び第6期 障害福祉計画・第2期 障害児福祉計画では、「基本目標Ⅳ 安心して暮らせる環境をつくるために」の「施策の方向1 住みよいまちづくりの推進」で、以下のように記されている。

本町では、高齢や障害等により移動に制約がある方の外出支援策として、タクシーの初乗り運賃を助成する「タワラモトタクシー利用料金助成事業」を実施しています。

移動に制約があっても、買い物や通院等暮らしに必要な外出が快適にできるよう、引き続き交通環境の整備・充実に努めます。

また、その施策として、下表の施策①、施策②が示されている。

表 14 施策① 人にやさしいまちづくりの推進

| 取り組み | 内容 |
|---------------------------------------|--|
| 人にやさしい施設づくりの推進 | ○駅周辺のまちづくりを推進するにあたり、高齢者や障がいのある人が利用しやすい施設等の整備を検討します。 |
| 公共交通機関の確保 | ○今後も増加する高齢や障害等により移動に制約がある方がいつまでも自分らしい暮らしを楽しめるよう、買い物や、通院などの外出支援を行い、地域公共交通を含めた交通環境の充実と利便性の向上を図ります。 |
| 交通安全教育の推進 | ○高齢者や障がいのある人を交通事故から守るため、警察署と連携し、継続的に交通安全の啓発に取り組みます。 |
| 補助犬を同伴して施設を円滑に利用できるようにするための情報提供、理解の促進 | ○障がいのある人が、盲導犬や介助犬などの身体障害者補助犬を同伴して公共施設や商業施設、公共交通機関などを円滑に利用できるよう、情報提供を行い、理解の促進に努めます。 |
| 選挙における投票環境の充実 | ○投票所出入り口の段差にスロープを設置するなど、投票所において障がいのある人が投票しやすい環境整備に努めるとともに、点字投票や代理投票、郵便等による不在者投票制度などについて、周知し、障がいのある人が選挙に参加する機会を保障します。 |

資料：第4次 田原本町障害者計画及び第6期 障害福祉計画・第2期 障害児福祉計画（田原本町、令和3年）

表 15 施策② 外出の支援の充実

| 取り組み | 内容 |
|-------------------------------|--|
| 障害者総合支援法に基づく移動支援及び意思疎通支援事業の充実 | ○移動に支障のある障がいのある人が安心して利用できるよう、障害者総合支援法に基づく同行援護、地域生活支援事業に位置づけられる移動支援事業を推進します。また、聴覚や言語障がいのある人の情報入手や社会参加を促進するため、手話通訳者の派遣のための体制整備を進めるとともに、要約筆記者の派遣についても推進します。 |
| 交通費の助成・割引制度の活用促進 | ○障がいのある人の移動に関する経済的負担の軽減を図るため、タクシー、鉄道、バス、国内交通、有料道路交通料金等の運賃の割引制度の活用を促進します。 |
| 外出支援サービスなどの充実 | ○一般車両による移動が困難な高齢者等及び身体障がい者を対象に、福祉車両による「福祉有償運送サービス」や福祉タクシー券を提供し、障がいのある人の外出を支援します。 |
| おもいやり駐車場制度の周知 | ○歩行が困難な障がいのある人、高齢者などが、公共施設を利用する際の駐車場の確保に努めるとともに、必要な方が必要なときに利用できるよう、適切な利用を促進します。ケガなどの理由で一時的に歩行が困難な方も利用できる奈良県おもいやり駐車場制度についても周知に努めます。 |

資料：第4次 田原本町障害者計画及び第6期 障害福祉計画・第2期 障害児福祉計画（田原本町、令和3年）

E. 田原本町地域公共交通計画（令和4年3月策定）

<基本理念>

田原本町第4次総合計画基本計画、田原本町都市計画マスタープラン・立地適正化計画の基本方針等から、地域公共交通の基本理念は次のように設定している。

まちの将来像
子どもから高齢者まで 誰もがいきいきとした
暮らしを楽しむまち たわらもと

<基本目標>

基本目標として、「交通空白地域への公共交通の導入」、「暮らしを支える公共交通サービスの向上」、「新たな公共交通利用者の獲得」と記されている。

3. 課題

移動等円滑化の観点から田原本町の現状・問題点を整理するとともに、上位関連計画のうちバリアフリー基本構想等を検討する際に留意すべき事項を整理した。さらに、整理した現状・問題点を踏まえ、移動等円滑化に関わる課題を整理した。

| 大項目 | 中項目 | 小項目 | 現状・問題点 | 課題 |
|-----------------------|----------------------------|---|---|--|
| 移動等円滑化の観点からの田原本町の現状 | 位置、地勢、特性 | 地理的な位置、特徴 | ・奈良盆地の中央部に位置する町 ・比較的狭小な町域であり、生活圏を他市町と共有 | <p>【田原本町全体】</p> <p>○バリアフリーに関わる計画</p> <ul style="list-style-type: none"> ・移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想の策定が必要 ・施設整備だけでなく、心のバリアフリーの促進が必要 ・定期的な評価・見直しが行われている（努力義務） <p>○町全体</p> <ul style="list-style-type: none"> ・まちの将来像「子どもから高齢者まで誰もがいきいきとした暮らしを楽しむまちたわらもと」の実現に向けた取り組みの推進が必要 ・住み慣れた地域でいつまでも暮らせるよう、日ごろからの安全・安心な生活環境づくりが必要 ・誰もが安心、快適に暮らすことができる日常生活圏の形成（高齢者、障害者、子育て世代をはじめ誰もが暮らしやすいまちづくりが必要） ・観光の観点から、高齢者や身障者、乳幼児連れなど誰もが快適に過ごせるまちづくりが必要 <p>○道路</p> <ul style="list-style-type: none"> ・地域の特徴を活かした道路整備の推進、歩行空間の連続性や平坦性に配慮した歩道のバリアフリー化の推進が必要 ・円滑に自動車交通を処理するため、また生活道路への通過交通の流入を抑制するため、幹線道路の整備が必要 ・生活道路における、車、自転車、歩行者の交通の輻輳への対応が必要 <p>○公共交通、福祉系交通</p> <ul style="list-style-type: none"> ・他市町への交通の拠点として、鉄道駅の利便性向上が必要 ・誰もが必要な移動ができる、移動サービスの維持・確保、充実が必要 ・公的な移動サービスの維持・確保、充実が必要 <p>【田原本駅の周辺地区】</p> <p>○地区全体</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原本駅の周辺地区においては、各地域の景観との調和を図りつつ、居住機能・商業サービス機能を維持・充実するとともに、既存市街地の再構築による新たな機能の誘導を図り、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上が必要 ・田原本駅、西田原本駅や生活関連施設が集中する町中心部のまちづくりと連携した、バリアフリーの確保が必要（田原本町の中でも、特に田原本駅の周辺地区において重点的にバリアフリー化を進めることが必要） <p>○交通全体</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原本駅の周辺地区は、観光、景観、商業等の観点からの配慮が必要 ・田原本駅の周辺地区は、古くから発達してきた町であり道幅が狭いため、車、自転車、歩行者の交通の輻輳への対応が必要 <p>○鉄道駅、踏切</p> <ul style="list-style-type: none"> ・田原本駅の東側のホームと西田原本駅との連絡に関わるバリアフリー化の充実が必要 ・田原本駅の北側及び南側の踏切の安全の確保及びバリアフリー化の充実が必要 ・田原本駅のバリアフリー化の充実が必要 |
| | | 都市の特性 | ・中心市街地はかつての寺内町・陣屋町に由来する街並みを受け継いでいる ・就業者のうち、約65%が町外で就業。町外との交通利便性が高い | |
| | 人口等 | 総人口、世帯数 | ・平成10年代に入ってから、人口は一貫して減少。今後も人口は減少すると予測されている | |
| | | 年齢別人口 | ・少子高齢化が進行 | |
| | | 障害者の状況 | ・障害者数は増加傾向 | |
| | 公共交通 | 公共交通の変遷 | ・路線バスが廃止され、タワラモトタクシーに移行 | |
| | | 鉄道の現状 | ・近鉄橿原線、近鉄田原本線の2路線。町内4駅のうち、1日当たりの乗降客数が3,000人以上の駅は、田原本駅(11,088人)、西田原本駅(4,766人) | |
| | | バス、タワラモトタクシーの現状 | ・国保中央病院と奈良県総合リハビリテーションセンターへの無料送迎バス ・タクシー初乗り運賃を助成するタワラモトタクシー助成制度（平成30年7月から開始） | |
| | | 福祉系交通 | ・福祉車両による福祉有償運送サービス ・福祉タクシー券の提供 | |
| | 道路 | 道路網 | ・町の道路網は、南北に通る広域幹線道路である国道に県道などの幹線道路が接続する構成 ・生活道路は線形や接続の連続性や幅員が不十分 | |
| | | 都市計画道路 | ・都市計画道路は、一部の路線、区間を除き未整備の状況 ・駅周辺の4路線が令和3年に事業廃止 | |
| | 田原本駅の周辺地区の状況 | 施設の立地状況 | ・町役場や駅を中心とした田原本町中心部には、医療機関や小売店舗など生活関連施設が集中 | |
| | | 田原本駅周辺地区の交通の状況 | ○地区の交通全般 ・田原本駅周辺地区は、狭幅員の道路が多く歩道が無い ・特に朝の通勤・通学時間帯は、戎通りをはじめ田原本駅へのアクセス道路に車、自転車、歩行者が集中 ○田原本駅の東側のホームと西田原本駅との連絡 ・朝の通勤・通学時間帯には、踏切の道路幅が狭いこともあり、車、人、自転車が錯綜している状況 ○田原本駅の北側及び南側の踏切 ・田原本駅の北側及び南側の踏切は、それぞれ踏切の道路幅が狭く、車、人、自転車が錯綜するため危険な状況 ○田原本駅のバリアフリー化の状況 ・様々なバリアフリー化の対応が行われているが、エレベーターが無く、ホームドアが整備されていない | |
| | | 田原本駅の周辺地区の交通の状況 | ○地区の交通全般 ・田原本駅周辺地区は、狭幅員の道路が多く歩道が無い ・特に朝の通勤・通学時間帯は、戎通りをはじめ田原本駅へのアクセス道路に車、自転車、歩行者が集中 ○田原本駅の東側のホームと西田原本駅との連絡 ・朝の通勤・通学時間帯には、踏切の道路幅が狭いこともあり、車、人、自転車が錯綜している状況 ○田原本駅の北側及び南側の踏切 ・田原本駅の北側及び南側の踏切は、それぞれ踏切の道路幅が狭く、車、人、自転車が錯綜するため危険な状況 ○田原本駅のバリアフリー化の状況 ・様々なバリアフリー化の対応が行われているが、エレベーターが無く、ホームドアが整備されていない | |
| | | 田原本駅の周辺地区の交通の状況 | ○地区の交通全般 ・田原本駅周辺地区は、狭幅員の道路が多く歩道が無い ・特に朝の通勤・通学時間帯は、戎通りをはじめ田原本駅へのアクセス道路に車、自転車、歩行者が集中 ○田原本駅の東側のホームと西田原本駅との連絡 ・朝の通勤・通学時間帯には、踏切の道路幅が狭いこともあり、車、人、自転車が錯綜している状況 ○田原本駅の北側及び南側の踏切 ・田原本駅の北側及び南側の踏切は、それぞれ踏切の道路幅が狭く、車、人、自転車が錯綜するため危険な状況 ○田原本駅のバリアフリー化の状況 ・様々なバリアフリー化の対応が行われているが、エレベーターが無く、ホームドアが整備されていない | |
| 田原本駅の周辺地区の交通の状況 | | ○地区の交通全般 ・田原本駅周辺地区は、狭幅員の道路が多く歩道が無い ・特に朝の通勤・通学時間帯は、戎通りをはじめ田原本駅へのアクセス道路に車、自転車、歩行者が集中 ○田原本駅の東側のホームと西田原本駅との連絡 ・朝の通勤・通学時間帯には、踏切の道路幅が狭いこともあり、車、人、自転車が錯綜している状況 ○田原本駅の北側及び南側の踏切 ・田原本駅の北側及び南側の踏切は、それぞれ踏切の道路幅が狭く、車、人、自転車が錯綜するため危険な状況 ○田原本駅のバリアフリー化の状況 ・様々なバリアフリー化の対応が行われているが、エレベーターが無く、ホームドアが整備されていない | | |
| 上位関連計画 | 国の法律等 | バリアフリー法 | ・市町村が作成する移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進することが規定されている | |
| | | 移動等円滑化の促進に関する基本方針 | ・市町村が作成する移動等円滑化促進方針やバリアフリー基本構想に基づき、地域における重点的かつ一体的なバリアフリー化を推進することが規定されている | |
| | 県の計画、条例 | 都市計画区域の整備、開発及び保全の方針 | ・都市の将来像として、田原本町の主要駅周辺は、「各地域の景観との調和を図りつつ、居住機能・商業サービス機能を維持・充実するとともに、既存市街地の再構築による新たな機能の誘導を図り、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上を図る」と記されている | |
| | | 奈良県障害のある人もない人もともに暮らしやすい社会づくり条例 | ・障害者に対する不利益な取扱いや合理的な配慮の不提供の禁止が記されている | |
| | 町の計画 | 上位計画 | 田原本町第4次総合計画 後期基本計画 | ○田原本町第4次総合計画 後期基本計画 |
| 田原本町都市計画マスタープラン | | | ○田原本町都市計画マスタープラン | |
| 関連計画 | | 田原本町地域福祉計画 | ○田原本町地域福祉計画 | |
| | | 田原本町観光基本計画 | ○田原本町観光基本計画 | |
| | | 田原本町高齢者保健福祉計画及び第8期介護保険事業計画 | ○田原本町高齢者保健福祉計画及び第8期介護保険事業計画 | |
| 田原本町障害者計画及び第6期 障害福祉計画 | ○第4次 田原本町障害者計画及び第6期 障害福祉計画 | | | |
| 田原本町地域公共交通計画（第2版） | ○田原本町地域公共交通計画（第2版） | | | |

4. 検討対象地区（移動等円滑化促進地区、重点整備地区）の設定

4.1 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方

4.1.1 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の要件

移動等円滑化促進地区と重点整備地区の要件を表 16 及び表 17 に示す。

移動等円滑化促進地区は、移動等円滑化を促進することが特に必要な地区、重点整備地区は、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な地区、という性格付けがされている。

なお、移動等円滑化促進地区と重点整備地区の設定については、「この要件に照らし、市町村がそれぞれの地域の実情に応じて行うことが必要である。」※とされている。

※移動等円滑化の促進に関する基本方針 3-2、4-2

表 16 移動等円滑化促進地区の要件

| バリアフリー法 第2条23項 | 移動等円滑化の促進に関する基本方針3-2 |
|---|--|
| <p>生活関連施設^{※1}の所在地を含み、かつ、<u>生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区</u>であること。</p> | <p>生活関連施設に該当する施設としては、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、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設が想定されるが、<u>具体的にどの施設を含めるかは施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要である。</u></p> <p>また、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区をいい、原則として、<u>生活関連施設がおおむね三以上所在し、かつ、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が必要である。</u></p> |
| <p>生活関連施設及び生活関連経路^{※2}を構成する一般交通用施設^{※3}について<u>移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区</u>であること。</p> | <p>移動等円滑化促進地区は、<u>移動等円滑化を促進する必要がある地区</u>であることが必要である。</p> <p>このため、<u>高齢者、障害者等の徒歩若しくは車椅子による移動又は施設の利用の状況、土地利用及び諸機能の集積の実態並びに将来の方向性等の観点から総合的に判断して、当該地区において移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められることが必要</u>である。</p> |
| <p>当該地区において<u>移動等円滑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であると認められる地区</u>であること。</p> | <p>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を図る上で、<u>移動等円滑化を促進することが、有効かつ適切であると認められることが必要である。</u></p> |

※1 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、福祉施設その他の施設

※2 生活関連経路：生活関連施設相互間の経路

※3 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

赤字：重要な箇所

黄色：表 16 と表 17 で特に異なる箇所

表 17 重点整備地区の要件

| バリアフリー法 第2条 24項 | 移動等円滑化の促進に関する基本方針 4-2 |
|---|--|
| <p>生活関連施設の所在地を含み、かつ、<u>生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区</u>であること。</p> | <p>生活関連施設に該当する施設としては、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、福祉施設、病院、文化施設、商業施設、学校等多岐にわたる施設が想定されるが、<u>具体的にどの施設を含めるかは施設の利用の状況等地域の実情を勘案して選定することが必要である。</u></p> <p>また、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区とは、生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区をいい、原則として、<u>生活関連施設がおおむね三以上所在し、かつ、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が必要</u>である。</p> |
| <p>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について<u>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</u>であること。</p> | <p>重点整備地区は、<u>重点的かつ一体的に移動等円滑化のための事業を実施する必要がある地区</u>であることが必要である。</p> <p>このため、<u>高齢者、障害者等の徒歩若しくは車椅子による移動又は施設の利用の状況、土地利用及び諸機能の集積の実態並びに将来の方向性、想定される事業の実施範囲、実現可能性等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、当該事業の実施が特に必要であると認められることが必要</u>である。</p> |
| <p>当該地区において<u>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</u>であること。</p> | <p>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を図る上で、<u>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、実現可能性及び集中的かつ効果的な事業実施の可能性等の観点から判断して、有効かつ適切であると認められることが必要</u>である。</p> |

4.1.2 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方

前項で示した移動等円滑化促進地区・重点整備地区の要件を踏まえ、移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方を示す。

表 18 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方

| 要件※1 | 考え方 |
|--|--|
| 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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・町内で生活関連施設が集積している地区（鉄道駅周辺、その他） ・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と見込まれる地区 |
| 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について移動等円滑化を促進すること（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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・現状整理の結果から特にバリアフリー化が求められる地区 ・土地利用や諸機能の集積の実態並びに将来の方向性からバリアフリー化が特に必要な地区 |
| 当該地区において移動等円滑化を促進すること（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。 | <ul style="list-style-type: none"> ・都市計画マスタープランでの位置づけを踏まえ、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 |

※1 移動等円滑化促進地区と重点整備地区の要件をまとめて示している

前ページの表 18 で示した、移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方を踏まえ、町内の状況を以下に整理する。

1) 町内で生活関連施設が集積している地区

町役場や田原本駅を中心とした田原本町中心部には、開業医を中心とした医療機関や小売店舗など生活関連施設が集中している。

2) 施設相互間の移動が徒歩で行われると見込まれる地区

町内の 4 つの鉄道駅を中心とした徒歩圏（半径 800m と想定）を図 19 に示す。田原本駅、西田原本駅を中心とした、田原本町中心部は前項で示したように施設が集積するとともに、図 19 に示すように人口も多い。

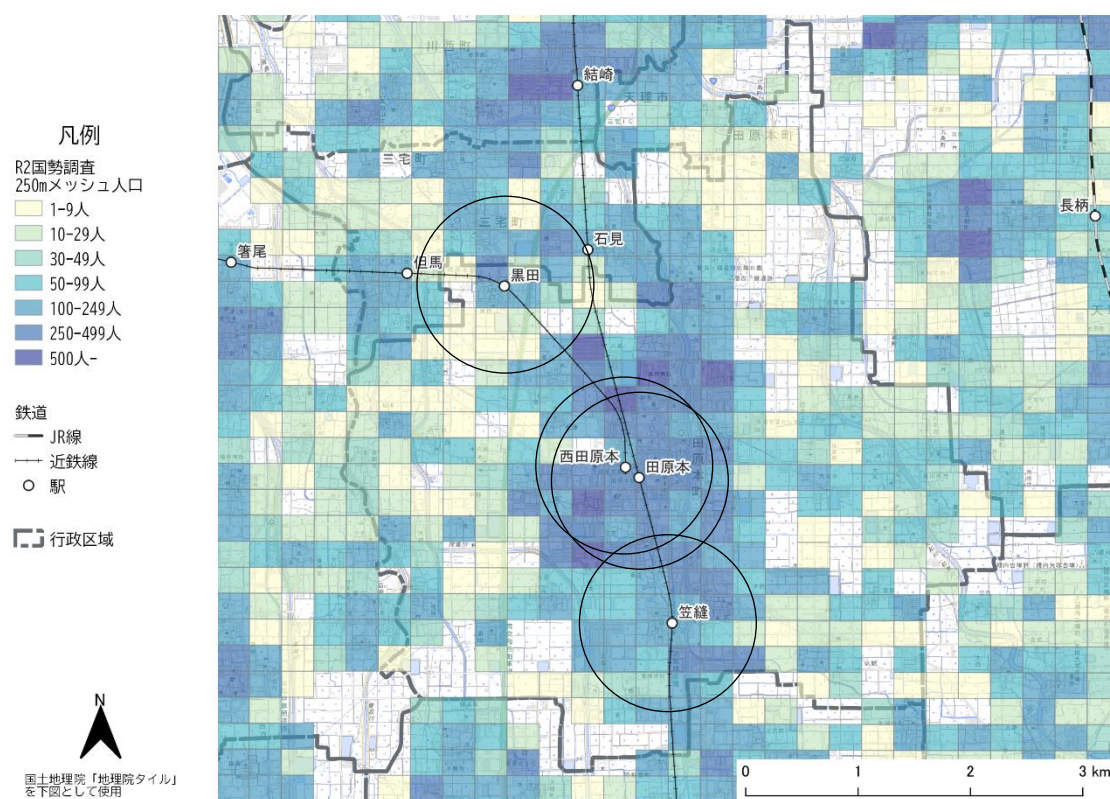


図 19 町内の 4 つの鉄道駅を中心とした徒歩圏（半径 800m と想定）

3) 現状整理の結果から特にバリアフリー化が求められる地区

36 ページの「3.課題」で示したように、現状の整理結果から課題を想定したところ、田原本駅の周辺地区は、町内でも特にバリアフリー化が求められている。

【田原本駅の周辺地区】の課題

- ・田原本駅の周辺地区においては、各地域の景観との調和を図りつつ、居住機能・商業サービス機能を維持・充実するとともに、既存市街地の再構築による新たな機能の誘導を図り、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上が必要
- ・田原本駅、西田原本駅や生活関連施設が集中する町中心部のまちづくりと連携した、バリアフリーの確保が必要

(田原本町の中でも、特に田原本駅の周辺地区において重点的にバリアフリー化を進めることが必要)

4) 土地利用や諸機能の集積の実態並びに将来の方向性からバリアフリー化が特に必要な地区

町内の用途地域の指定状況を見ると、田原本駅及び西田原本駅の周辺が町内で唯一、商業地域が指定されている。

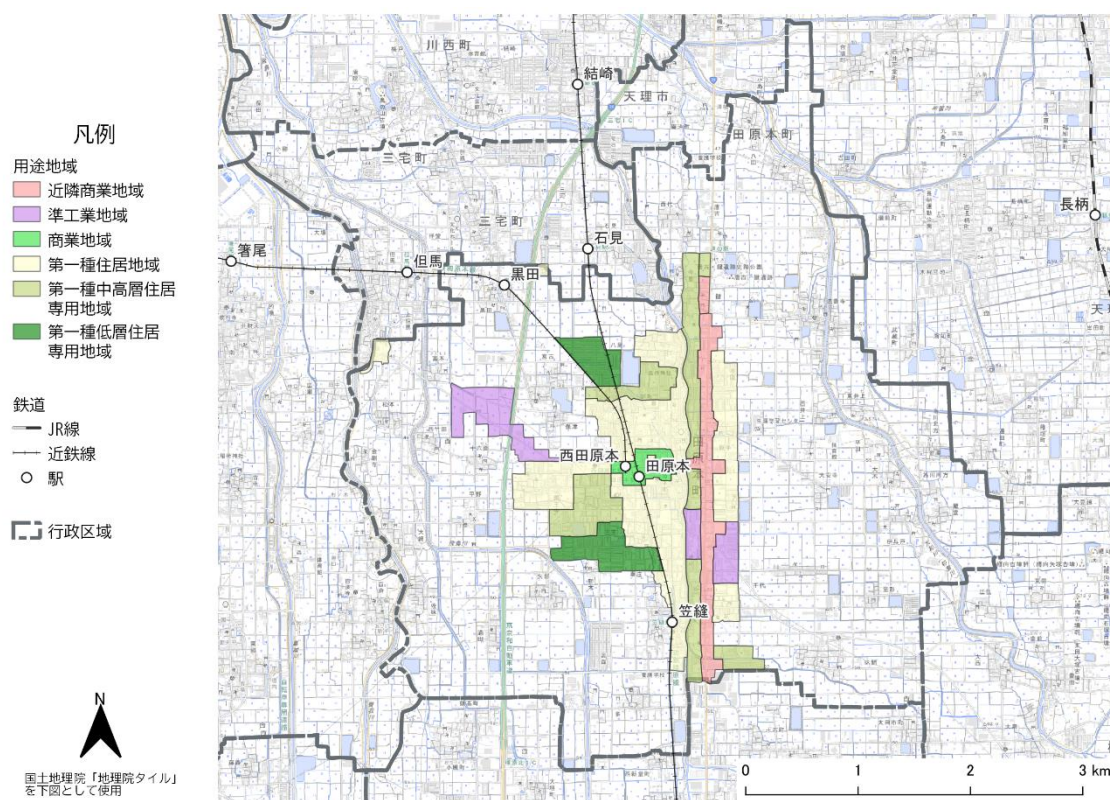


図 20 用途地域の指定状況

資料：国土数値情報から図化

5) 都市計画マスタープランでの位置づけを踏まえ、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

田原本町の立地適正化計画では、田原本駅及び西田原本駅の周辺が都市機能誘導区域に指定されている。

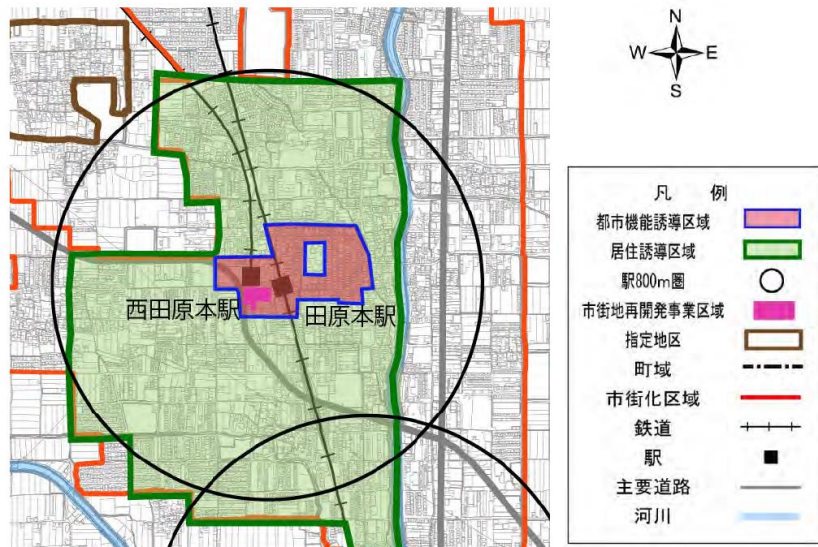


図 21 都市機能誘導区域

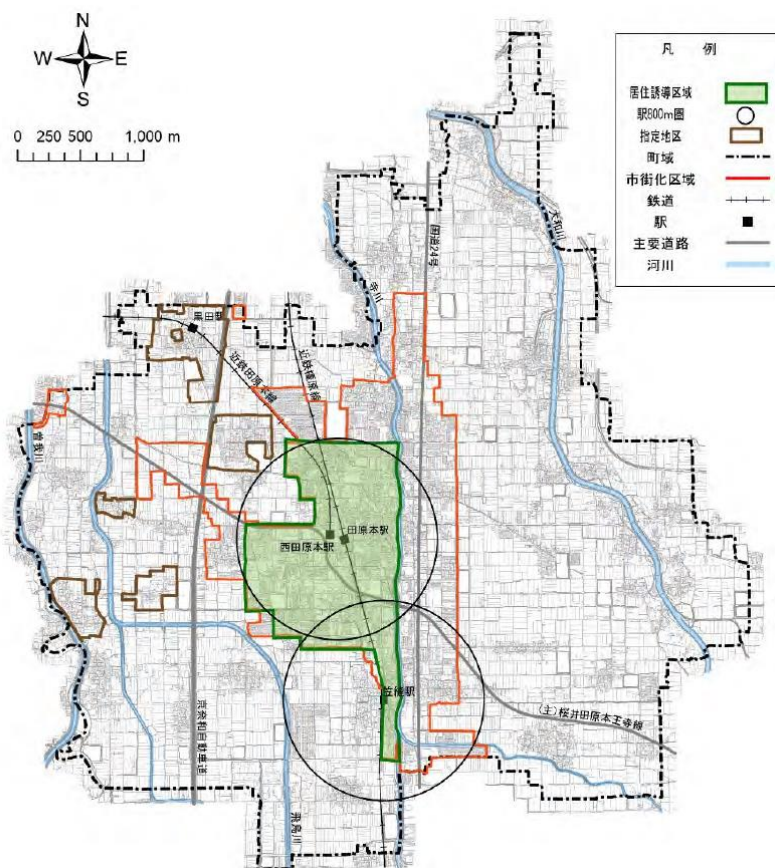


図 22 居住誘導区域

資料：田原本町都市計画マスタープラン・立地適正化計画（田原本町、平成 31 年 4 月）

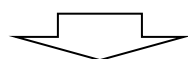
4.2 移動等円滑化促進地区・重点整備地区（候補）の設定

「移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方により整理した結果、移動等円滑化促進地区の候補として、田原本駅、西田原本駅を中心とした田原本駅の周辺地区（西側は田原本郵便局付近まで、東側は居住誘導区域の東側（寺川）まで）を設定する。

また、重点整備地区の候補としては、前掲の地区のうち、西側は西田原本駅付近まで、東側は居住誘導区域の東側（寺川）までを設定する。

表 19 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定の考え方による整理結果

| 考え方 | 整理結果 |
|--|---|
| 1) 町内で生活関連施設が集積している地区（鉄道駅周辺、その他） | ・町役場や田原本駅を中心とした田原本町中心部には、開業医を中心とした医療機関や小売店舗など生活関連施設が集中している。 |
| 2) 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と見込まれる地区 | ・田原本駅、西田原本駅を中心とした、田原本町中心部は施設が集積するとともに人口も多い。 |
| 3) 現状整理の結果から特にバリアフリー化が求められる地区 | ・現状の整理結果から課題を想定したところ、田原本駅の周辺地区は、町内でも特にバリアフリー化が求められている。 |
| 4) 土地利用や諸機能の集積の実態並びに将来の方向性からバリアフリー化が特に必要な地区 | ・町内の用途地域の指定状況を見ると、田原本駅及び西田原本駅の周辺が町内で唯一、商業地域が指定されている。 |
| 5) 都市計画マスタープランでの位置づけを踏まえ、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 | ・田原本町の立地適正化計画では、田原本駅及び西田原本駅の周辺が都市機能誘導区域に指定されている。 |



移動等円滑化促進地区の候補

田原本駅、西田原本駅を中心とした田原本駅の周辺地区
（西側は田原本郵便局付近まで、東側は居住誘導区域の東側（寺川）までを設定する。）

重点整備地区の候補

田原本駅、西田原本駅を中心とした田原本駅の周辺地区
（西側は田原本郵便局付近まで、東側は居住誘導区域の東側（寺川）までを設定する。）

- 凡例
- 移動円滑化促進地区（素案）
 - 重点整備地区（素案）
 - 生活関連経路（素案）
- 公共施設
- 役場本庁
 - 各種公共施設
- 商業施設
- コンビニ
 - スーパーマーケット
 - ドラッグストア
- 福祉施設
- その他の 社会福祉施設等
- 医療機関
- 診療所
 - 歯科診療所
- 学校
- 幼稚園
 - 小学校
 - 中学校
 - 高等学校
- 郵便局
- 郵便局
- 鉄道
- 近鉄線
 - 駅

N

国土地理院地図「地理院タイル」を下図として使用

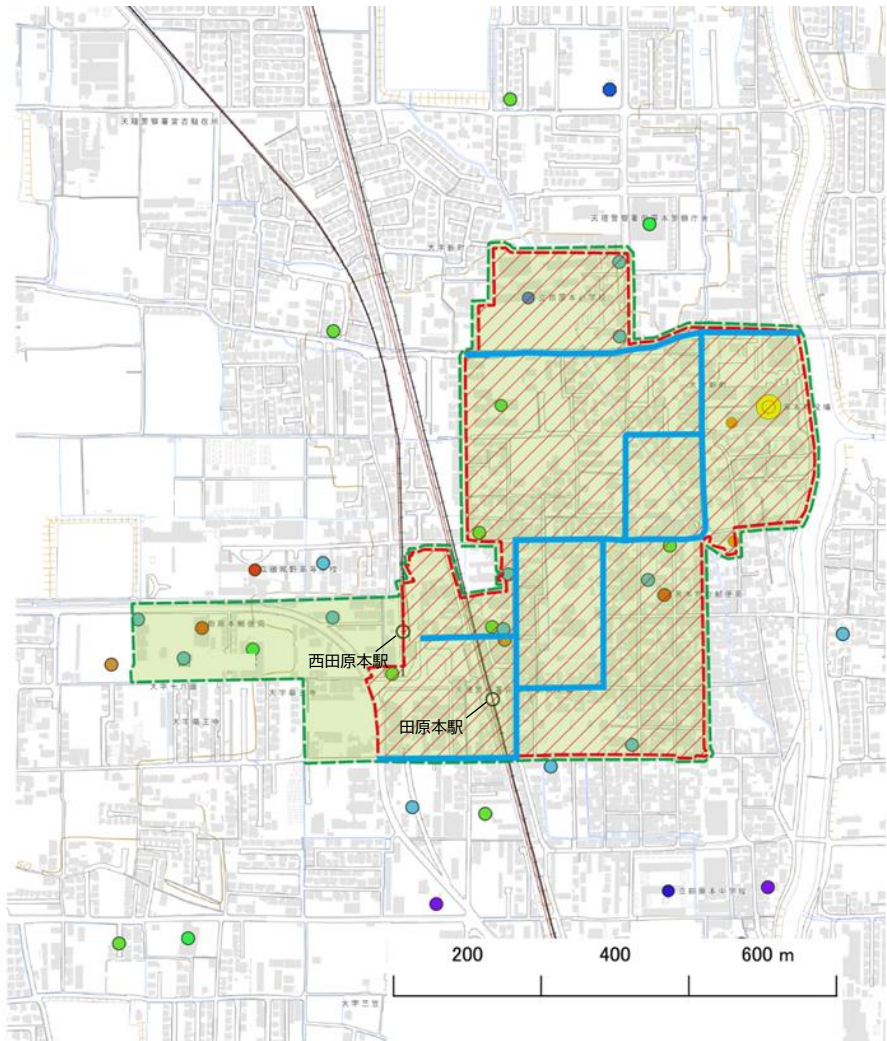


図 23 移動等円滑化促進地区及び重点整備地区の候補地区

移動円滑化促進地区（候補）、重点整備地区（候補）付近の生活関連施設を地図内に図化

4.3 実態調査の実施

4.3.1 まち歩き点検

1) まち歩き点検の概要

A. まち歩き点検の目的

田原本町における移動等円滑化促進方針及びバリアフリー基本構想の策定にあたり、障害となっている場所や課題を把握するため、まち歩き点検を実施した。

B. 実施日時

令和5年2月9日（木） 13:00～15:30

C. 点検場所

田原本駅周辺
（点検経路は、次ページ参照）

D. タイムスケジュール

まち歩き点検当日のタイムスケジュールを、表 20 に示す。

表 20 まち歩き点検のタイムスケジュール

| 時間 | 内容 | 場所 |
|-------------|-------------|----------------|
| 13:00 | 参加者集合、開会 | 田原本町役場（町民ホール前） |
| 13:00～13:15 | まち歩き点検の全体説明 | |
| 13:15～15:15 | まち歩き点検の実施 | 田原本駅等周辺 |
| 15:15～15:30 | 参加者アンケートの記入 | 田原本町役場（町民ホール前） |
| 15:30 | 閉会 | |

E. 参加者

表 21 にまち歩き点検の参加者を示す。参加者は、田原本町社会福祉協議会を通じて募り、車椅子利用者、聴覚障害者、高齢者、ベビーカー利用者、障害者ボランティア、事務局で構成した。

表 21 まち歩き点検の参加者について

| 参加者の属性 | 人数 |
|-------------------------|-----|
| 車椅子利用者 | 2名 |
| 車椅子利用者の介助者 | 2名 |
| 聴覚障害者 | 1名 |
| 高齢者 | 2名 |
| ベビーカー利用者 | 4名 |
| その他（障害者ボランティア） | 2名 |
| 事務局（田原本町、国土交通省、コンサルタント） | 8名 |
| 計 | 21名 |

F. まち歩き点検の実施方法

まち歩き点検は、田原本駅から田原本町役場周辺の地区で実施した。なお、対象範囲は田原本駅から半径 300m 以内で設定した。

G. 点検経路

図 24 にまち歩き点検の経路を示す。町役場→石畳通り→踏切→駅前広場→田原本駅→西田原本駅→戎通り等の点検を行った。駅については改札付近と構内等の点検を行った。

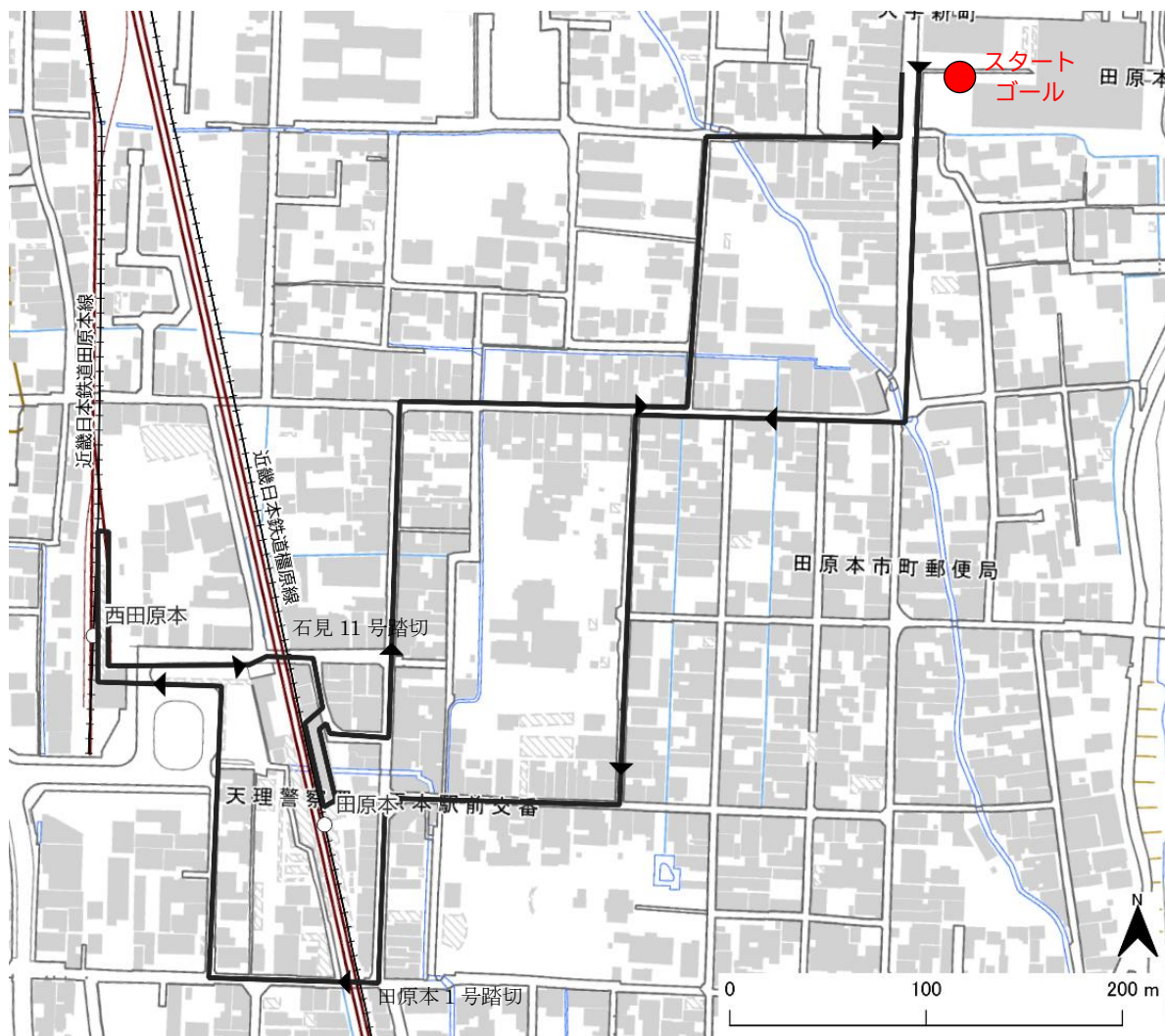


図 24 点検経路

2) 調査内容

点検項目を表 22～表 24に示す。

表 22 点検項目 (1/3)

| 区間番号 | 対象施設・経路 | 調査箇所 | 点検項目 |
|------|--------------------------------|-------|--|
| 1 | 町役場～石畳の通り | 道路 | ・道路の幅、段差、勾配 |
| 2 | 石畳の通り | | ・舗装の状況 |
| 3 | 石畳の通り～田原本 1号踏切 | | ・側溝の有無、状況 ・グレーチングの隙間 ・歩道の有無 ・障害物 ・交通量 ・通行のしやすさ 等 |
| 4 | 田原本1号踏切（駅 南側） | 接続道路 | ・滞留スペースの有無 ・舗装の状況 ・交通量 等 |
| | | 踏切内 | ・歩行空間の有無 ・通行のしやすさ ・舗装の状況 等 |
| 5 | 田原本1号踏切～駅 前広場 | 道路 | ・道路の幅、段差、勾配 ・舗装の状況 ・側溝の有無、状況 ・グレーチングの隙間 ・歩道の有無 ・障害物 ・交通量 ・通行のしやすさ 等 |
| 6 | 駅前広場 | 歩道 | ・点字ブロックの有無 ・バリアフリートイレの有無 ・通行のしやすさ 等 |
| 7 | 田原本駅～西田原本 駅（ロータリー、横 断歩道） | ロータリー | ・点字ブロックの有無 ・通行のしやすさ ・身体障害者用の乗降場の有無 ・案内のわかりやすさ 等 |
| | | | ・歩道との境目の段差、勾配 ・白線の有無 ・エスコートゾーンの有無 ・信号機や音声案内の有無 ・通行のしやすさ 等 |

表 23 点検項目 (2/3)

| | 対象施設・経路 | 調査箇所 | 点検項目 |
|----|--------------------|----------------|---|
| 8 | 西田原本駅（改札付近、構内） | 改札口 | <ul style="list-style-type: none"> ・改札の幅、段差、勾配 ・スロープ、手すりの有無 ・点字ブロックの有無 ・案内情報のわかりやすさ 等 |
| | | 券売機 窓口 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすさ ・点字ブロックの有無 ・案内のわかりやすさ 等 |
| | | ホーム | <ul style="list-style-type: none"> ・ホームドアの有無 ・ホーム間移動のためのエレベーター、エスカレーターの有無 ・点字ブロックの有無 ・案内のわかりやすさ 等 |
| | | トイレ | <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリートイレの有無、機能 ・点字ブロックの有無 ・案内のわかりやすさ 等 |
| 9 | 田原本駅前（西改札口付近、沿道施設） | 改札口 | <ul style="list-style-type: none"> ・改札の幅、段差、勾配 ・スロープ、手すりの有無 ・点字ブロックの有無 ・案内情報のわかりやすさ 等 |
| | | 券売機 窓口 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすさ ・点字ブロックの有無 ・案内のわかりやすさ 等 |
| | | 沿道施設 （コンビニ） | <ul style="list-style-type: none"> ・出入口の段差、勾配 ・自動ドアの設置 等 |
| 10 | 石見 11 号踏切 （駅北側） | 接続道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・滞留スペースの有無 ・舗装の状況 ・交通量 等 |
| | | 踏切内 | <ul style="list-style-type: none"> ・歩行空間の有無 ・通行のしやすさ ・舗装の状況 等 |
| 11 | 田原本駅（東改札口付近、構内） | 改札口 | <ul style="list-style-type: none"> ・改札の幅、段差、勾配 ・スロープ、手すりの有無 ・点字ブロックの有無 ・案内情報のわかりやすさ 等 |
| | | 券売機 窓口 | <ul style="list-style-type: none"> ・利用しやすさ ・点字ブロックの有無 ・案内のわかりやすさ 等 |

表 24 点検項目 (3/3)

| | 対象施設・経路 | 調査箇所 | 点検項目 |
|------------|-------------------------|--------------|--|
| 11 (続き) | 田原本駅(東改札口付近、構内) (続き) | ホーム | <ul style="list-style-type: none"> ・ホームドアの有無 ・ホーム間移動のためのエレベーター、エスカレーターの有無 ・点字ブロックの有無 ・案内のわかりやすさ 等 |
| | | トイレ | <ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリートイレの有無、機能 ・点字ブロックの有無 ・案内のわかりやすさ 等 |
| 12 | 戒通り (北側、沿道施設等) | 道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路の幅、段差、勾配 ・舗装の状況 ・側溝の有無、状況 ・グレーチングの隙間 ・歩道の有無 ・障害物 等 ・交通量 ・通行のしやすさ 等 |
| | | 沿道施設 (銀行) | <ul style="list-style-type: none"> ・出入口の段差、勾配 ・自動ドアの設置 等 |
| 13 | 戒通り～町役場 | 道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路の幅、段差、勾配 ・舗装の状況 ・側溝の有無、状況 ・グレーチングの隙間 ・歩道の有無 ・障害物 ・交通量 ・通行のしやすさ 等 |

3) 参加者アンケート調査の実施

まち歩き点検の結果や意見等を把握するため、参加者アンケート調査を実施した。参加者アンケート調査の設問を表 25 に示す。

アンケート票は、まち歩き点検参加者に配布し、点検後の当日回収、あるいは後日郵送で回収した。

表 25 参加者アンケートの設問

| 項目 | 内容 |
|--------------|---|
| まち歩き点検の結果・意見 | <ul style="list-style-type: none">・まち歩き点検中に気付いた点、良かった点、課題点など・より良くするための改善策 |
| 心のバリアフリーについて | <ul style="list-style-type: none">・日常生活で感じる心のバリアや望ましい改善策・良かったこと（心のバリアフリーを感じたこと） |
| まち歩き点検の感想 | <ul style="list-style-type: none">・全体的な満足度・まち歩き点検に参加した感想（気付いたこと、発見したこと、意識が変わったことなど）・特に印象に残っている箇所とその理由 |
| その他 | <ul style="list-style-type: none">・バリアフリーについて、今後の田原本町に期待すること |

4) まち歩き点検の結果

まち歩き点検の状況と主な問題箇所等の写真を表 26 及び表 27 に示すとともに、54 ページ以降に区間ごとの点検結果を示す。

表 26 まち歩き点検の状況と主な問題箇所等 (1/2)

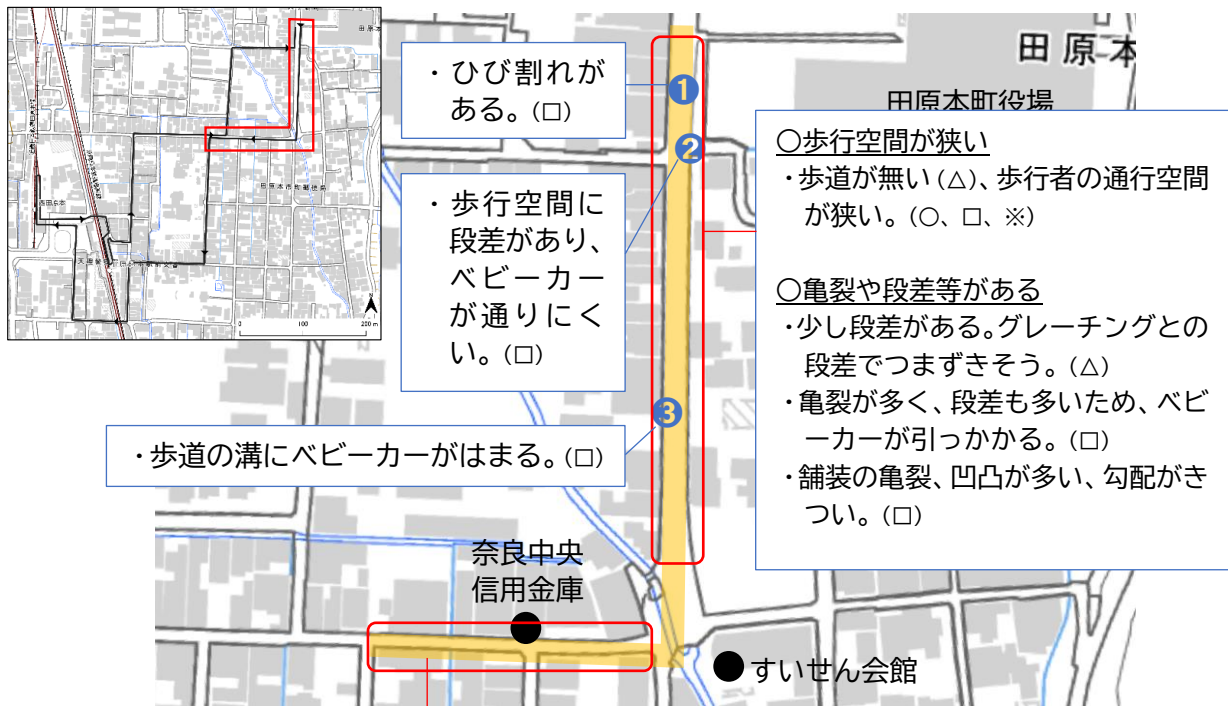
| | |
|---|--|
| <p>①町役場～石畳の通り</p> | <p>②石畳の通り</p> |
| <p>亀裂があり、歩きにくい。</p> | <p>道路の中央が盛り上がり、歩きにくい。</p> |
|  |  |
| <p>③石畳の通り～田原本1号踏切</p> | <p>④田原本1号踏切（駅南側）</p> |
| <p>道幅が狭く、車を避けるのが難しい。</p> | <p>段差があり、坂になっていて歩きにくい。</p> |
|  |  |
| <p>⑤田原本1号踏切～駅前広場</p> | <p>⑥駅前広場</p> |
| <p>道が凸凹して歩きにくい。</p> | <p>点字ブロックあり。広く平坦で歩きやすい。</p> |
|  |  |

表 27 まち歩き点検の状況と主な問題箇所等 (2/2)

| | |
|---|--|
| <p>⑦田原本駅～西田原本駅（ロータリー、横断歩道）</p> | <p>⑧西田原本駅（改札付近、構内）</p> |
| <p>横断歩道の歩車道境界に段差がある。</p> | <p>ホームドアが無い。</p> |
|  |  |
| <p>⑩石見 11 号踏切（駅北側）</p> | <p>⑪田原本駅（東改札口付近、構内）</p> |
| <p>スペースが狭く、車と人が混在して危険。</p> | <p>スロープに点字ブロックが無い。</p> |
|  |  |
| <p>⑫戎通り（北側、沿道施設等）</p> | <p>⑬戎通り～町役場</p> |
| <p>側溝のふたがない箇所があり、危険。</p> | <p>水路にふたがないため、危険。</p> |
|  |  |

※○付き数字は、次ページ以降の区間の番号と対応している。⑨の写真はスペースの都合で省略。

①町役場～石畳の通り



・ひび割れがある。(□)

・歩行空間に段差があり、ベビーカーが通りにくい。(□)

・歩道の溝にベビーカーがはまる。(□)

○歩行空間が狭い
・歩道が無い(△)、歩行者の通行空間が狭い。(○、□、※)

○亀裂や段差等がある
・少し段差がある。グレーチングとの段差でつまずきそう。(△)
・亀裂が多く、段差も多いため、ベビーカーが引っかかる。(□)
・舗装の亀裂、凹凸が多い、勾配がきつい。(□)

○道路が狭いが、車の通行が多い
・道路の幅員が狭い。(◇、○、△、□、※)
・車の通行が多い。(□、※)

○車が来たときに避ける必要がある
・車が通ると危険。(□)
・車が来た際に、歩行者が避ける場所の確保が必要(○、□、※)、避けるのが大変。(□)
・避けた際に、民地との間に段差、勾配がある。(○)
・グレーチングを整える必要がある(車が来たときに避ける際、足下が危ない。)(△)
・車と歩行者が、お互いに気を付けながら通行する必要がある。(◇)

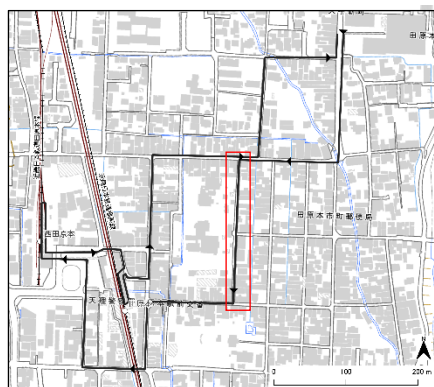
○亀裂や段差等がある
・道路がガタガタしている。(△)

<区間全体に対する意見>
○亀裂や段差等がある
・道路(歩行空間)に勾配や舗装の割れがある。(○、※)
・道路の亀裂に、車椅子の車輪がはまる。(○)

○その他の問題
・個人宅の工事中のコーンがあり、歩行空間を邪魔している。(※)
・側溝はふたが付いている。欠けている箇所や不十分な箇所がある。(□、※)
・電柱が多すぎる。(△)

| 凡例 | | |
|--------|------------|----------------|
| | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 |
| 意見の文字色 | 黒文字 | 問題点、提案、要望 |
| | 緑文字 | 良い点 |
| | ○ | 車椅子利用者 |
| | ◇ | 聴覚障害者 |
| | △ | 高齢者 |
| | □ | ベビーカー |
| | ※ | その他(障害者ボランティア) |

②石畳の通り



○舗装面に問題がある
・石畳がはがれている箇所がある。(△)

○側溝に問題がある
・道路角のグレーチングに段差があり危ない。(△)
・側溝のふたがない。(□)

○舗装面に問題がある
・道路の中央が盛り上がり、道路端が斜めになっているため歩きにくい。(※)
・両端が下がっているため、斜めに進んでしまう。(○)

○側溝のふたが無い
・側溝のふたが無いところがある。(※)

○概ねよく整備されている
・ほかよりも平坦で、側溝にふたもあり、歩きやすい。(□)

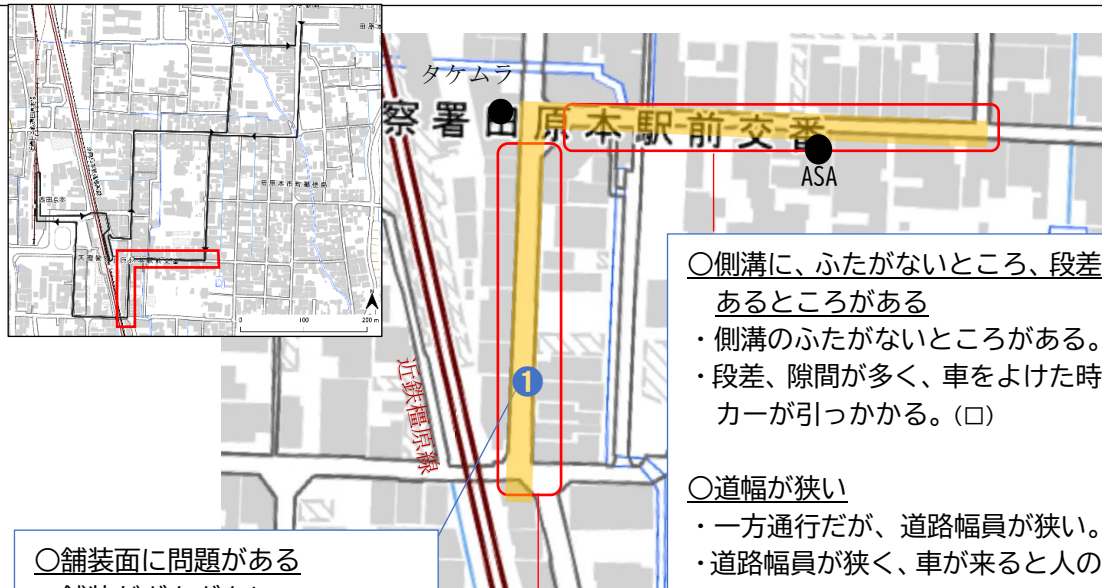
<区間全体に対する意見>
○概ねよく整備されていて通行しやすい
・道路の状態がよい (◇、□)
・グレーチングの間隔が大きくない (△、□、※)
・歩行空間がある (◇、□、※)
・障害物が無い (◇、□、※)
・交通量が多くない (◇、□)
　(車が通らなかったから歩きやすかったが、車が来たら怖い (○))
・通行しやすい (◇、□)

○舗装面に問題がある
・石畳がはがれている箇所がある。(※)
・石畳がはがれていて、そこにベビーカーのタイヤが挟まる。(□)
・一人で歩いている場合は特に問題ないが、ベビーカーだとガタガタする。(□)
・路面が濡れていない場合は、車椅子は押しやすい。濡れているときはどうか (車椅子介助者)

○通行空間の問題
・白線があっても、通行空間として意味が無い。(※)

| 凡例 | | | |
|--------|------------|----------------|-----------------|
| 意見の文字色 | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 | |
| | | ○ | 車椅子利用者 |
| | | ◇ | 聴覚障害者 |
| | | △ | 高齢者 |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 | □ | ベビーカー |
| 緑文字 | 良い点 | ※ | その他 (障害者ボランティア) |

③石畳の通り～田原本1号踏切



○舗装面に問題がある
 ・舗装がガタガタしていて、ベビーカーの揺れがすごい。
 （生後間もない子どもだと振動による脳への影響が怖い）。
 (□)

○側溝に、ふたがないところ、段差や隙間があるところがある
 ・側溝のふたがないところがある。(□、※)
 ・段差、隙間が多く、車をよけた時にベビーカーが引っかかる。(□)

○道幅が狭い
 ・一方通行だが、道路幅員が狭い。(△)
 ・道路幅員が狭く、車が来ると人の家の敷地に入らないとよけられない。(□)

○交通事故の危険
 ・たくさんの道路が交わっているため、飛び出し事故の心配がある。(□)

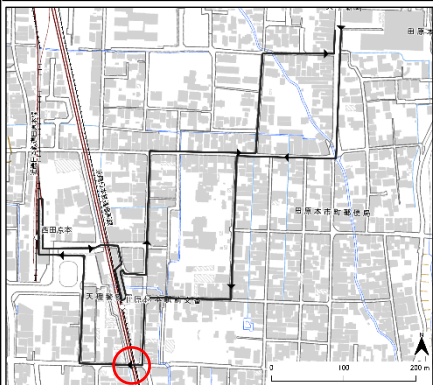
<戒通り>
 ○舗装面に問題がある
 ・全体的にガタガタする。ベビーカーがかなり揺れる。(□)

○グレーチングの隙間が大きい
 ・グレーチングの隙間が大きい (□)

○歩行空間が危険
 ・歩道がないため、車が通ると危険。車の通も多い。(□)

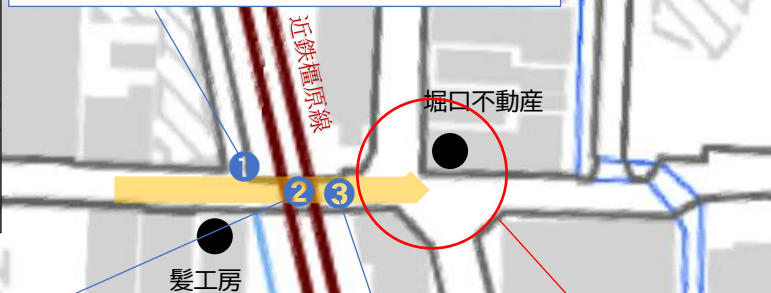
| 凡例 | | |
|--------|------------|------------------|
| | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 |
| | | ○ 車椅子利用者 |
| | | ◇ 聴覚障害者 |
| | | △ 高齢者 |
| | | □ ベビーカー |
| | | ※ その他（障害者ボランティア） |
| 意見の文字色 | | |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 | |
| 緑文字 | 良い点 | |

④田原本1号踏切（駅南側）



○線路横の水路が危険

- ・線路横の水路に子どもが落ちそうで怖い。柵やふたなどをつけてほしい。(□)



<踏切内>

○踏切が狭い

- ・歩行空間が狭い(※)、踏切が狭い。(□)
- ・車の交通量が多いので怖い。(□)
- ・歩行者用通路などが欲しい。(□)

○舗装面の問題がある

- ・歩行空間がガタガタしている。(○、△、□、※)
- ・段差が大きく、ベビーカーがよく引かかる。(□)
- ・どこを歩けばよいかはっきりしない。(△)

○踏切手前で待つスペースがない

- ・踏切手前で待つスペースが狭く、勾配があるため、待っている時に車が通ると危険。(○)
- 歩行者が待つスペースの確保が必要(○、□)

○坂になっている

- ・坂になっているため、歩きにくい。(□)
- ・坂になっているうえに、段差、グレーチング不足など、ベビーカーの車輪が引っかかりもたつく要因が多い。坂だけでも軽減してほしい。(□)

○交差点が危険

- ・見通しが悪い。(○、△、□)
- ・車の交通量が多いとき、歩行者の待機場所がない。(△)

○グレーチングに問題がある

- ・グレーチングの間隔が広い、段差が大きい。(□)

<区間全体に対する意見>

○道路が狭いが、車の通行が多い

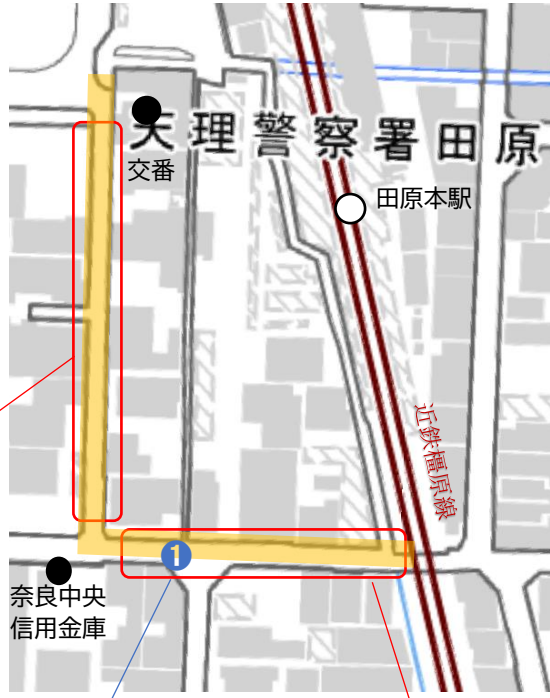
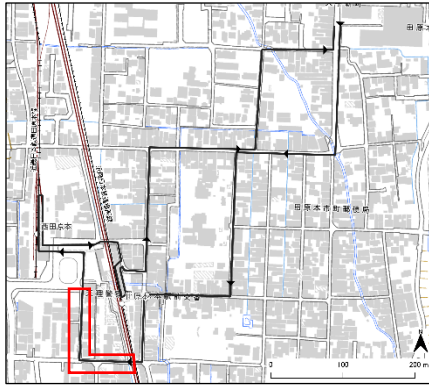
- ・道路幅員が狭い。(◇)
- ・車が多い。(◇)
- ・車からの逃げ場がない。(◇、○)

○舗装面に問題がある

- ・舗装に亀裂があり、勾配がある。小さなタイヤは入り込むので、歩行者用通路が欲しい。(○) (タイヤが引っかかり、前に倒れそうになった(○))

| 凡例 | | | |
|--------|------------|----------------|----------------|
| | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 | |
| | | ○ | 車椅子利用者 |
| | | ◇ | 聴覚障害者 |
| | | △ | 高齢者 |
| | | □ | ベビーカー |
| | | ※ | その他(障害者ボランティア) |
| 意見の文字色 | | | |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 | | |
| 緑文字 | 良い点 | | |

⑤田原本1号踏切～駅前広場

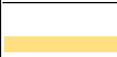


○車の交通量が少ない
 ・車の交通量が少なく、通りやすかった。(○)

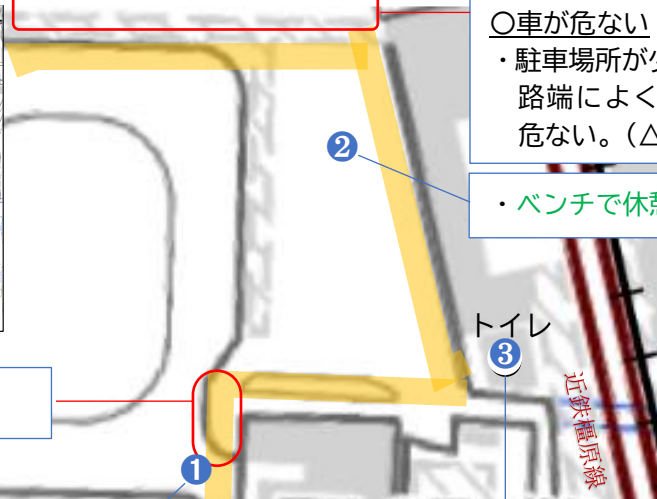
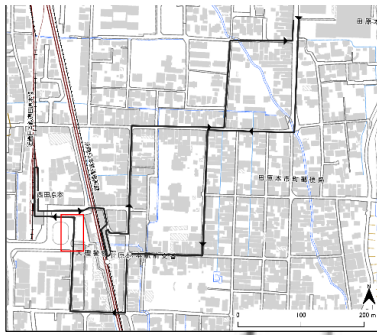
○段差がある
 ・道路とグレーチングとの段差があり危険。(△)

○舗装に問題がある
 ・舗装のひび割れがあり、ベビーカーが引っかかる。(□)
 ・道が凸凹している。(□)

< 区間全体に対する意見 >
 ○歩道がない
 ・ある程度の道幅があるが、歩道がない。(※)
 ○側溝の対応が不十分
 ・側溝部分が不十分なところがある。(◇)

| 凡例 | | |
|---|------------|------------------|
|  | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 |
| 意見の文字色 | 黒文字 | 問題点、提案、要望 |
| | 緑文字 | 良い点 |
| | | ○ 車椅子利用者 |
| | | ◇ 聴覚障害者 |
| | | △ 高齢者 |
| | | □ ベビーカー |
| | | ※ その他(障害者ボランティア) |

⑥駅前広場



○車が危ない

- ・駐車場所が少なく、車が道路端によく止まっていて危ない。(△)

- ・ベンチで休憩できる。(□)

- ・段差が無い。(□)

○車が危ない

- ・車がロータリーから南側の道路に入る際に、方向指示器を出さない人が多く危ない。(□)
(標識等で注意喚起をしたほうがよい)

<トイレ>

○トイレは概ね良く整備されている

- ・バリアフリートイレがある。(△、□)
- ・点字ブロックがある。(◇、□)
- ・案内が分かりやすい。(□)

○トイレが汚い

- ・舗装のひび割れがあり、ベビーカーが引かかる。(□)
- ・道が凸凹している。(□)

○施設の充実が必要

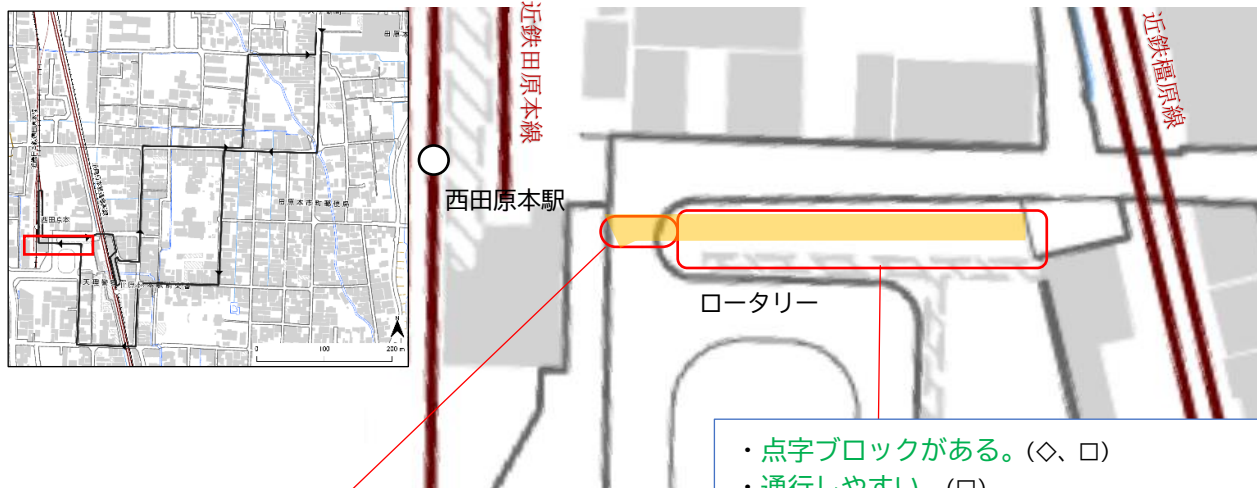
- ・乳幼児対応のベッドはあるが、少々汚くて寝かせたくはない。(※)
(乳幼児用のベッドをきれいにしてほしい。端の方は破損していた。(※))
- ・ベビーカーがない。(□)
- ・大人用のベッドが無い。(○)
- ・オストメイトに対応していない。(◇、□)

<区間全体に対する意見>

- ・点字ブロックがある。(○、△、□)
- ・通行しやすい。(○、□)
- ・広く、フラットでベビーカーも押しやすい。(□)

| 凡例 | | | |
|--------|------------|----------------|----------------|
| 意見の文字色 | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 | |
| | | ○ | 車椅子利用者 |
| | | ◇ | 聴覚障害者 |
| | | △ | 高齢者 |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 | □ | ベビーカー |
| 緑文字 | 良い点 | ※ | その他(障害者ボランティア) |

⑦田原本駅～西田原本駅（ロータリー、横断歩道）



<横断歩道>

○信号が無い

- ・信号が無い (◇、※)
- ・音声案内があるとよい。(◇、□、※)

○横断歩道の歩車道境界に段差がある

- ・横断歩道の段でつまづく。(○)
- (下りるときはよいが、上がる時は少しつまづく (○))

○エスコートゾーンが無い

- ・横断歩道に点字ブロックが無い。(△)

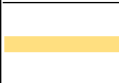
○横断歩道は概ね良く整備されている

- ・歩道との間に段差・勾配が無い。(□)
- ・白線が薄れていない。(□)
- ・通行しやすい。(□)

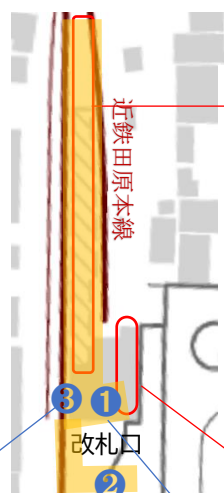
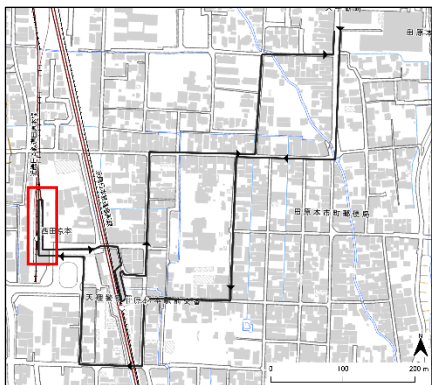
- ・点字ブロックがある。(◇、□)
- ・通行しやすい。(□)
- ・身体障害者用の乗降場がある。(◇、□、※)
- ・案内が分かりやすい。(◇、□)

<区間全体に対する意見>

- ・案内は、各障害者等の特性に応じて多様な出し方をするとよい。(※)
- (視覚障害者には音や触れる情報を、聴覚障害者には視覚情報を、車椅子利用者には低めの情報を)
- ・バリアフリーがよくできている。(△)
- ・歩きやすい。(□)

| 凡例 | |
|---|------------------|
|  | まち歩き点検のルート |
| 意見の文字色 | () の記号：回答者の属性 |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 |
| 緑文字 | 良い点 |
| | ○ 車椅子利用者 |
| | ◇ 聴覚障害者 |
| | △ 高齢者 |
| | □ ベビーカー |
| | ※ その他（障害者ボランティア） |

⑧西田原本駅（改札付近、構内）



<ホーム>
 ○ホームドアが無い
 ・ホームドアが無い。(※)
 ○自動販売機が使いにくい
 ・自動販売機のお金の投入口は低い位置にあるが、選択ボタンは低い位置にない。(※)

・スロープや手すりがある。(△、□)

<改札口>
 ・通行しやすい。(◇、○、△、□)

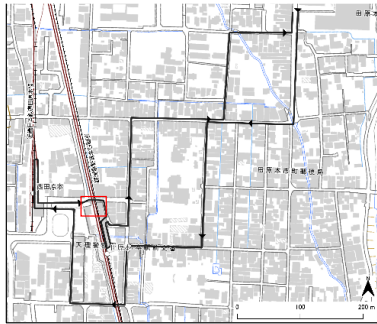
<トイレ>
 ○トイレの改善が必要
 ・洋式トイレが無い。(※)
 ・車椅子の利用者には使いにくい。(※)
 ・大人用ベッドが無い。(○)
 ・おむつ替え台のベルトが簡易。(□)
 ・ベビーチェアがない。(□)
 (抱っこひもで外出した場合、用が足せない)
 ○トイレは概ね良く整備されている
 ・トイレはよい。(△)
 ・トイレがきれいだった。(◇)

<券売機>
 ○券売機の位置が高い
 ・券売機の高さが、車椅子の人には高い。(◇、※)
 ○その他の問題
 ・チャージ機に音声案内が無い。(※)
 ・今後、駅前が栄えて利用が増える可能性があるため、券売機が1台では少ないかもしれない。(□)

<区間全体に対する意見>
 ・点字ブロックがある。(◇、△)

| 凡例 | |
|--------|------------------|
| | まち歩き点検のルート |
| 意見の文字色 | () の記号：回答者の属性 |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 |
| 緑文字 | 良い点 |
| | ○ 車椅子利用者 |
| | ◇ 聴覚障害者 |
| | △ 高齢者 |
| | □ ベビーカー |
| | ※ その他（障害者ボランティア） |

⑨田原本駅（西改札付近、構内）



○駅への送迎車があり危険
 ・駅への送迎車が停車するのが危険。(△、□、※)
 ・ローソン前は、車の交通量が多く危険。(□)

○駅前広場の歩行空間に傾斜がある
 ・傾斜がありベビーカーが転がる。(□)

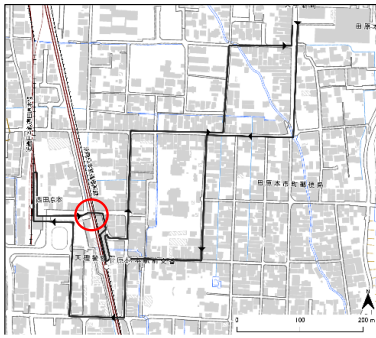
<改札口>
 ○駅員が不在時の対応に問題がある
 ・駅員が不在の時は、介助してもらえない時がある。(○)
 ○田原本駅（西改札口）は、概ね良く整備されている
 ・駅の出入口は、新しくきれいで比較的使いやすい。(◇)
 ・通行しやすい。(○、△、□)
 ・点字ブロックがある。(○、△、□)
 ・案内が分かりやすい。(○、△、□)

<沿道店舗>
 ○利用にあたり問題がある
 ・店舗に行くまでの点字ブロックが無い。(△)
 ・自動ドアだとありがたい。(□)
 ○出入口に段差はない
 ・出入りに段差・勾配が無い。(◇、○、△、□)

<券売機>
 ○券売機等に改善が必要
 ・運賃表が、年配者には文字が小さい。(※)
 ・券売機の位置が、車椅子からは高すぎる。(◇、○)
 ○券売機は概ね良く整備されている
 ・券売機や窓口は利用しやすい。(◇、△、□)
 ・点字ブロックがある。(○、△、□)
 ・案内が分かりやすい。(□)

| 凡例 | | |
|--------|------------|------------------|
| | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 |
| | | ○ 車椅子利用者 |
| | | ◇ 聴覚障害者 |
| | | △ 高齢者 |
| | | □ ベビーカー |
| | | ※ その他（障害者ボランティア） |
| 意見の文字色 | | |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 | |
| 緑文字 | 良い点 | |

⑩石見 11 号踏切（駅北側）



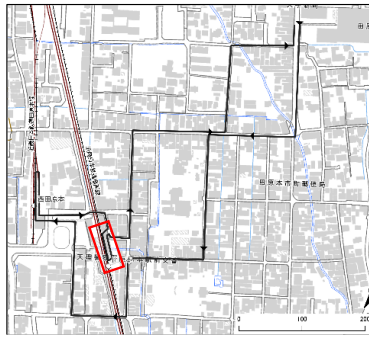
<踏切内>
 ○踏切が狭く、車と人が混在して危険
 ・踏切部の道路幅員が狭い。(□)
 ・歩行者と車が多いのに、歩行者用スペースが無いので危険。(□)
 ○段差がある
 ・段差があり、ベビーカーのタイヤが引っかかる。(□)

<踏切周辺（東側、西側共通）>
 ○スペースが狭く、車と人が混在して危険
 ・踏切が締まっている際、車と歩行者と一緒に待つことになる。車と歩行者の空間を分けて欲しい。(※)
 歩行者のスペースが欲しい。(◇、△、□)
 ○勾配がある
 ・踏切の前後に勾配がある。(※、◇、○、□)
 ・南側の踏切も同様だが、車椅子利用者は介助者がいないと通ることはできないと思う。(□)
 （滞留スペースもなく、踏切前後がスムーズに通れない。）
 ・踏切手前の角に、手すりなどがあるとよい。(△)

<踏切周辺（東側）>
 ○スペースが狭く、車と人が混在して危険
 ・車が停車している場合、歩行者が待つ場所が無い。(△)
 ○勾配がある
 ・踏切東側の下り傾斜が危ない。(※、□)

| 凡例 | |
|--------|------------------|
| | まち歩き点検のルート |
| 意見の文字色 | () の記号：回答者の属性 |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 |
| 緑文字 | 良い点 |
| | ○ 車椅子利用者 |
| | ◇ 聴覚障害者 |
| | △ 高齢者 |
| | □ ベビーカー |
| | ※ その他（障害者ボランティア） |

⑪田原本駅（東改札口付近、構内）



<券売機窓口>
 ○券売機の位置が高い
 ・券売機の位置が車椅子からは高い。(○)
 ○券売機は概ね良く整備されている
 ・券売機は利用しやすい。(△、□)
 ・点字ブロックがある。(○、△、□)
 ・案内がわかりやすい。(□)

<ホーム>
 ○ホームドアがない
 ・ホームドアがない。(△、※)
 ○点字ブロックの設置位置の問題
 ・点字ブロックとベンチの距離が近い箇所がある。(△)
 ○ホームは概ね良く整備されている
 ・点字ブロックがある。(○、△、□)
 ・案内がわかりやすい。(□)

<東口周辺>
 ○車が多く危険
 ・タクシーや送迎車など、車の交通が多く危険。(□、※)

<改札口>
 ・通行しやすい。(○、△、□)
 ・スロープや手すりがある。(○、△、□)
 ・点字ブロックがある。(○、△、□)
 ・案内がわかりやすい。(○、□)

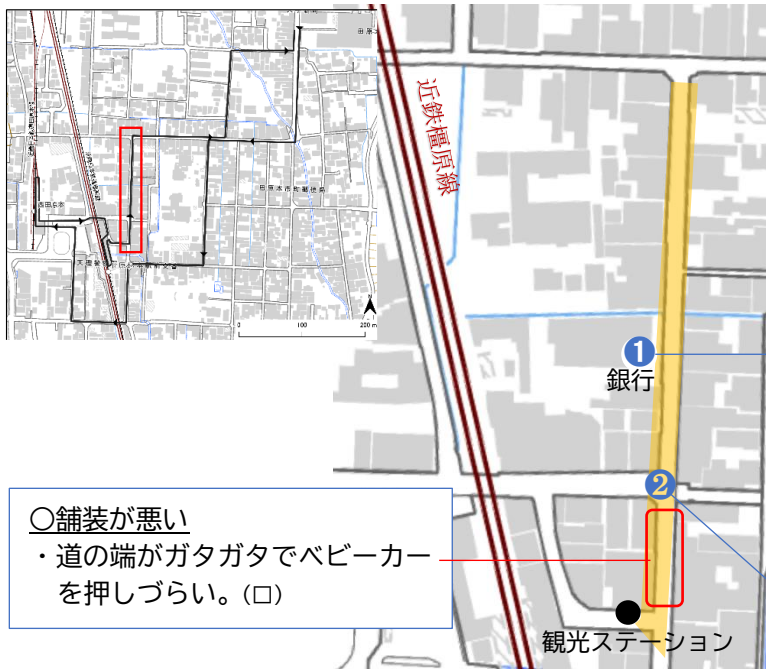
<トイレ>
 ○京都方面のホームにトイレがない
 ・京都方面のホームにもトイレが欲しい。(□、※)
 ○施設の充実が必要
 ・洋式トイレが少ない。(※)
 ・大人用ベッドがない。(○)
 ・ベビーチェアがない。(□)
 ○トイレは概ね良く整備されている
 ・バリアフリートイレがある。(○、△、□、※)
 ・点字ブロックがある。(□)
 ・トイレはきれい。(□、※)
 ・案内がわかりやすい。(□)

<改札内スロープ>
 ○スロープに点字ブロックがない
 ・改札口までのスロープに点字ブロックがない（西口も同様）。(△、※)

<駅全体への意見>
 ○エレベーターやエスカレーターがない
 ・エレベーターやエスカレーターがない。(○、△、□、※)
 ○自動販売機が使いにくい
 ・自動販売機を選択ボタンに、手が届かないのでは？(※)

| 凡例 | | |
|--------|------------|------------------|
| | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 |
| | | ○ 車椅子利用者 |
| | | ◇ 聴覚障害者 |
| | | △ 高齢者 |
| | | □ ベビーカー |
| | | ※ その他（障害者ボランティア） |
| 意見の文字色 | | |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 | |
| 緑文字 | 良い点 | |

⑫戒通り（北側、沿道施設等）



○舗装が悪い
 ・道の端がガタガタでベビーカーを押しづらい。(□)

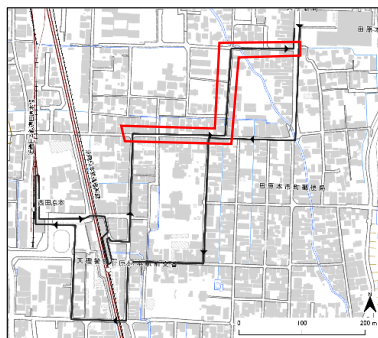
<銀行>
○車の出入りが危険
 ・銀行からの車の出入りが危険。(△、※)
○銀行は概ね利用しやすい
 ・出入り口に段差・勾配が無い。(○、□)
 ・自動ドアのため入りやすい。(○、□)

○交差点が危険
 ・車が多く危険。一時停止の線が欲しい。(□)

<区間全体の意見>
○車の交通に問題がある
 ・車の交通量多い。(◇、○、△、□、※)
 ・車の走行速度が速い。(○、□)
 ・路上駐車が多い。(○、△、□)
 ・自転車が多い(□)、バイクも多い。(□)
○歩行空間がない
 ・道が狭い。(□)
 ・歩行空間がない(△、※)、狭い。(○)
 ・歩行空間と車道を区別する白線がない。(△、□、※)
○側溝の対応が不十分
 ・側溝のふたがないところなどがある。(◇)
 (各家庭で対応されていると思いますので一律にというわけにはいきませんが、穴が開いているところや不備なところを整備すれば、車椅子やベビーカーなどが通りやすくなるのでは？(◇))
○道路は概ね良く整備されている
 ・道路の状態がよい。(□)

| 凡例 | | |
|--------|------------|------------------|
| 意見の文字色 | まち歩き点検のルート | () の記号：回答者の属性 |
| | 黒文字 | 問題点、提案、要望 |
| 緑文字 | 良い点 | ○ 車椅子利用者 |
| | | ◇ 聴覚障害者 |
| | | △ 高齢者 |
| | | □ ベビーカー |
| | | ※ その他（障害者ボランティア） |

⑬ 戎通り～町役場



○道路は概ね良く整備されている

- ・道路の状態がよい。(○)
- ・障害物がない。(○)
- ・交通量が多くない。(○)
- ・通行しやすい。(○)

○道路幅員が狭い

- ・道路幅員が狭い。(□)

○水路が危ない

- ・水路に柵やふたがないため危険 (△、□、※)

○歩行空間が狭い

- ・グリーンベルトは整備されているが、歩行空間は狭い。(□)

○車の交通量が多く危険

- ・西の方から来る車に注意が必要。(※)

○車の交通量が多い

- ・車の交通量が多い。(○、△、□)
- (車が通過する際の歩行者の待機場所が必要 (△、□))

○側溝のふたがない

- ・側溝のふたがない。道路が狭いためふたがあるとよい。(△)

< 区間全体の意見 >

○側溝のふたがない

- ・側溝のふたがないところがある。(◇、□)
- ・マンション前の側溝は完璧に対応されているが、個人宅前の側溝は危ない。(※)

○歩行空間が狭い

- ・歩行空間の白線があっても、道の端ギリギリ。(※)
- ・道路の端が水はけのためか少し傾斜している。車椅子やベビーカーは通りにくいのではないか。(◇)

凡例

| | | | |
|------------|-----------|----------------|-----------------|
| まち歩き点検のルート | | () の記号：回答者の属性 | |
| | | ○ | 車椅子利用者 |
| 意見の文字色 | | ◇ | 聴覚障害者 |
| 黒文字 | 問題点、提案、要望 | △ | 高齢者 |
| 緑文字 | 良い点 | □ | ベビーカー |
| | | ※ | その他 (障害者ボランティア) |

4.3.2 視覚障害者へのヒアリング調査

1) 視覚障害者へのヒアリング概要

まち歩き点検では視覚障害者の参加がなかったため、これを補い、視覚障害者の意見を把握するため、視覚障害者を対象に電話でヒアリング調査を行った。

ヒアリングの設問を表 28に示す。

また、回答者の概要について表 29に示す。

※ヒアリング実施日：令和5年9月28日（木）

表 28 ヒアリングの設問

| 項目 | 内容 |
|------------------|---|
| 回答者の現状 | <ul style="list-style-type: none">・視力の程度・見えにくくなった時期・外出の状況 |
| バリアの状況 | <ul style="list-style-type: none">・鉄道駅利用時の困りごと・田原本駅付近の踏切を利用する時に困ること |
| 困りごと | <ul style="list-style-type: none">・田原本駅東側地区の道路を利用する時について・田原本町役場を利用する時について・田原本駅周辺の地区で、店舗・病院・銀行を利用する時について |
| 周囲の方の声掛け、支援などの状況 | <ul style="list-style-type: none">・支援された経験・周囲の方の声掛けや支援についての要望 |
| 意見要望 | <ul style="list-style-type: none">・バリアフリー化についての意見要望 |

表 29 回答者の概要

| 項目 | 回答者 A | 回答者 B |
|------------|----------------------|----------------------|
| 年齢 | 80 歳 | 84 歳 |
| 見えにくくなった時期 | 40 代 | 60 代以降 |
| 視力の程度 | 全く見えない（全盲） | ものが見える範囲が限定されている（弱視） |
| 外出の状況 | ガイドを常に利用（一人での外出は難しい） | |

2) 視覚障害者へのヒアリング結果

(1) バリアの状況

鉄道駅（田原本駅、西田原本駅）を利用する際に困ることとして、「駅員が不在の駅は不便」、「田原本駅の外（西側）にあるトイレの使い勝手が悪い」、「トイレの場所についてのアナウンス、出入口への点字ブロックがあるとよい」などの意見がある。

表 30 鉄道駅利用時の困りごと

| 項目 | 回答者 A | 回答者 B |
|------------|--|---|
| 駅の利用について | <ul style="list-style-type: none"> ・ 配偶者と行動するため問題なし ・ 切符の購入も「イコカ」を使用し問題なし。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 券売機は金額が分からないため、「イコカ」を利用。 ・ 田原本駅は駅員が配置され、乗車時等は一緒に待ってくれたため、困りごとは少なかった。しかし、<u>駅員が不在の駅は不便だった。</u> |
| トイレの利用について | <ul style="list-style-type: none"> ・ <u>田原本駅の外（西側）にあるトイレの使い勝手が悪かった。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ・ 全盲の方であればトイレ（男女及び多機能トイレ）の位置が分からないと思う。そのため、<u>男女トイレ各々の場所についてのアナウンスや、トイレの出入り口に点字ブロック等があればよいと思う。</u> ・ 田原本駅に関わらず、トイレの形や操作方法がトイレにより異なるため非常に不便である。使用前にヘルパーに事前確認を行っている。 |

踏切について困ることとして、「点字ブロックを設置してほしい」などの意見がある。

表 31 踏切についての困りごと

| 項目 | 回答者 A | 回答者 B |
|--------|---|---|
| 踏切について | <ul style="list-style-type: none"> ・ 配偶者が付き添うため、不便さは感じない。 ・ 踏切が歩きにくいことはない。 ・ <u>点字ブロックを設置してほしい。</u> ・ 白杖を使用しても踏切の内外のどちらを歩いているかを把握することはできない。 | <ul style="list-style-type: none"> ・ 白杖で探りながら道路を歩くため、踏切内の歩きにくさは感じない。 ・ 八木西口駅南側に設置された点字ブロックと同等の<u>点字ブロックを設置して欲しい。</u> ・ 踏切内の点字ブロックを設置しても、たどり着けなければ設置する意味がない。踏切前後の道路整備も必要になる。 ・ 全盲の方に向けて、音で踏切の位置を示す仕組みがあるとよい。 |

田原本町役場の建物を利用する際に困ることを聞いたところ、特に問題はないという回答であった。

田原本駅の東側地区の道路について困ることとしては、「点字ブロックが設置されると良い」、「歩車道が分離できれば良い」などの回答があった。

田原本駅周辺の地区で、お店、病院、銀行などを利用する際に困ることとしては、問題なし、あるいは利用することがないため不明という回答であった。なお、イベント広場内のコミュニティホールについては、表に示すような意見が挙がっている。

表 3 2 田原本町役場、田原本駅東側地区の道路、田原本駅周辺の施設利用時の困りごと

| 項目 | 回答者 A | 回答者 B |
|---------------------|--|---|
| 田原本町役場 | ・配偶者が付き添うため、問題なし。 | ・ヘルパーが付き添うため、問題なし。 |
| 田原本駅の東側地区の道路 | <ul style="list-style-type: none"> ・<u>点字ブロックが設置されると良い。</u> ・田原本駅の東側地区を歩くことがなくなったため、不便な点は不明。 | <ul style="list-style-type: none"> ・道路を拡幅し<u>歩車道が分離できれば良い。</u> |
| 田原本駅周辺地区のお店、病院、銀行など | <ul style="list-style-type: none"> ・店舗等を利用する際は、配偶者が付き添うため、問題なし。 ・イベント広場内のコミュニティホールを利用後、靴を履く時に誤って他人の靴を履いてしまうことがあった。今後、共用施設を建設する際には、対策を検討してほしい。 ・ワンフロアだとよい。 ・音響設備が悪く、聴覚障害者には聞こえにくいと思う。 ・コミュニティホールの利用申し込み方法について不便を感じる。 | <ul style="list-style-type: none"> ・駅前付近を利用することがなく、不明。 |

(2) 周囲の方の声かけ、支援などの状況

外出先で困っているようなときに、周囲の声かけや支援があったか聞いたところ、「全盲の方は声かけ等の支援を受けているのを見かけることが多い。ただし、弱視で健常者と区別がつかない歩き方をしていると声をかけられない」という回答がある。

支援の要望としては、「信号機の有無に関わらず、道を横断するタイミングの声掛けをしてほしい」などの意見が挙がっている。

表 33 周囲の支援の状況、要望について

| 項目 | 回答者 A | 回答者 B |
|-------|--|---|
| 支援の状況 | <ul style="list-style-type: none"> ・配偶者が付き添うため、問題なし。 ・単身者になった時には困ることが出てくると思う。 | <ul style="list-style-type: none"> ・1人で歩いていた時に声を掛けられたのは1回のみ。白状を使っているが、<u>健常者と区別がつかない歩き方をしていたため、声をかけなかったとのこと。</u> ・<u>全盲の方は声掛け等の支援を受けているのを見かけることが多い。</u> |
| 支援の要望 | <ul style="list-style-type: none"> ・自治会が障害者の実数を把握していないと思う。助け合いの点から把握が必要になると思う。 ・災害時に弱者優先避難となった時を想定し、避難ルートを車いすで避難が出来るのか等を実際に体験することが必要と思う。 ・防災用の非常用キットを活用した食品の作り方等も同様に体験をした方が良くと思う。 | <ul style="list-style-type: none"> ・信号機の有無に関わらず、<u>道を横断するタイミングの声掛けをしてほしい。</u> ・音響式信号機がない交差点では、車が動く時を感じ取って、道路を横断している。そのため、車がない時に、交差点の道路を横断するのは不安を感じる。車が動いていたとしても、信号が変わった瞬間でない場合は横断するのは難しい。 ・白杖を上げて、停止してくれない車両も多いため、運転者のマナー向上をしてほしい。 |

(3) その他の意見や要望

田原本駅の周辺地区のバリアフリー化をさらに進めていくにあたっての意見や要望として、「水路に落ちたことがあるので、水路沿いに柵があるとよい」、「田原本駅北側の道路は送迎車の乗降が多いため、安全な空間に改善出来るとよい」などの意見が挙げられている。

表 34 バリアフリー化についての要望について

| 項目 | 回答者 A | 回答者 B |
|----|---|--|
| 要望 | <ul style="list-style-type: none"> ・イベント広場南側にある水路に落ちたことがある。 転落後まもなく転落防止柵が設置されたが、白杖で気付けない場合もある。<u>水路沿いには柵が、くまなくあればよい。</u> | <ul style="list-style-type: none"> ・田原本駅北側（ローソン前）の道路において、<u>送迎のために車の乗降が多く、安全な空間に改善出来ればよい</u>と思う。 ・<u>田原本駅南側は非常に狭く、歩くのに怖さを感じるため、道路を拡幅してほしい。</u> |

4.3.3 町民の意見（既存の住民アンケート結果）

「田原本町まちづくりに関するアンケート調査結果報告書」（令和3年3月）の結果をもとに、移動等円滑化に関わる町民の意見を整理した。

○取り組みの満足度・重要度

・「道路・交通」、「市街地整備」、「高齢者福祉」、「結婚・妊娠・出産・子育て」、「地域福祉」の満足度が低く、重要度は高い。

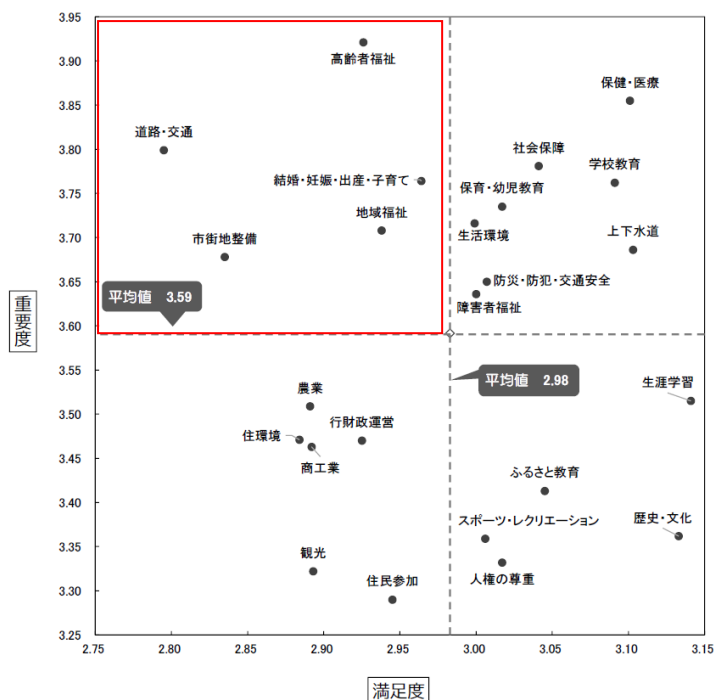


図 25 取り組みの満足度・重要度

資料：田原本町まちづくりに関するアンケート調査結果報告書」（令和3年3月）

○この4年間で、特によくなかったと思われるまちづくりの施策

・この4年間で、特によくなかったと思われるまちづくりの施策として、「バリアフリーのまちづくり」は 8.6%。（不明、無回答除いて集計した平均点：5.9 よりも高い）

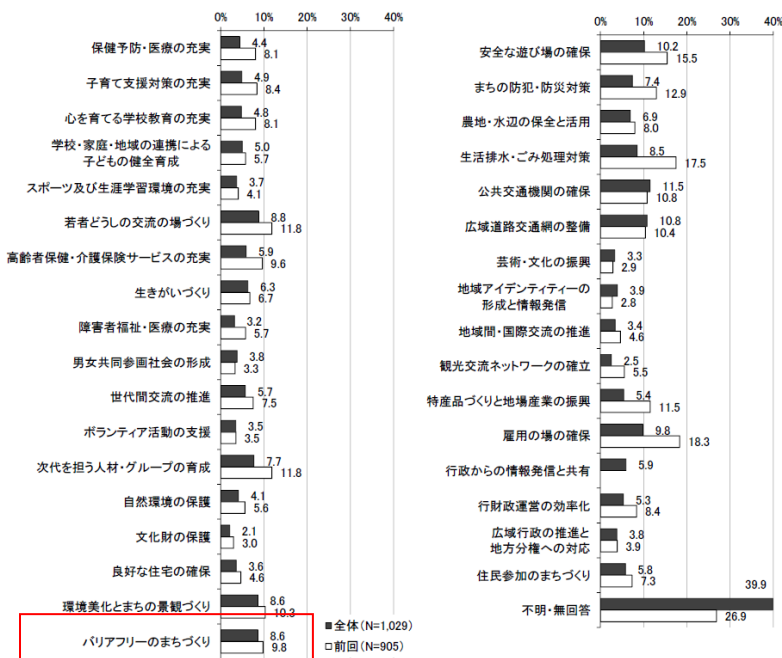


図 26 この4年間で、特によくなかったと思われるまちづくりの施策

資料：田原本町まちづくりに関するアンケート調査結果報告書」（令和3年3月）

○田原本町が将来どのようなまちになること期待するか

- ・「子どもからお年寄り、障害者も生活しやすい福祉のまち」(29.1%)が、「買い物などがしやすい、便利な生活空間があるまち」(46.1%)、「自然環境を保護し、緑地や田園風景を大切にした豊かな自然のまち」(30.6%)について高い。

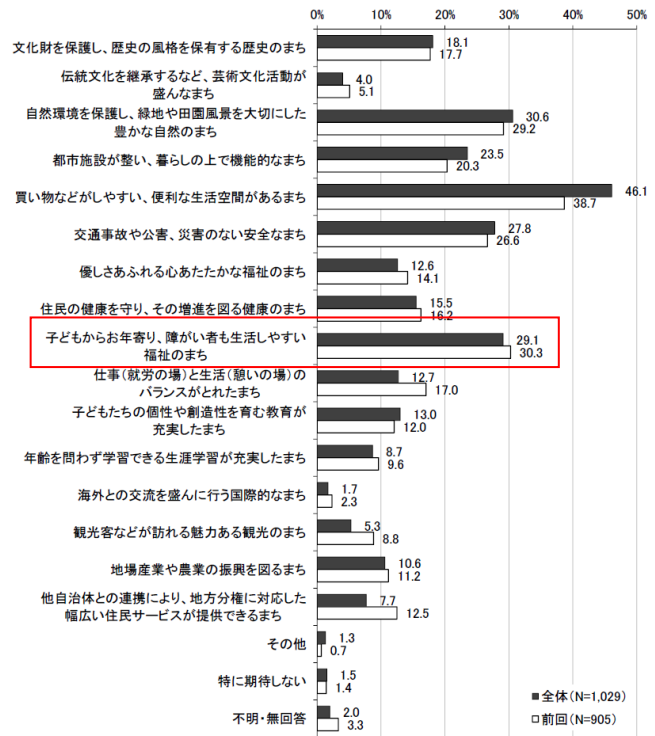


図 27 田原本町が将来どのようなまちになること期待するか
資料：田原本町まちづくりに関するアンケート調査結果報告書（令和3年3月）

○SDGsの17の目標のうち、特に大切なことだと共感できるもの

- ・「すべての人に健康と福祉を」が42.4%と最も高く、3番目に「住み続けられるまちづくりを」(28.7%)が高い。

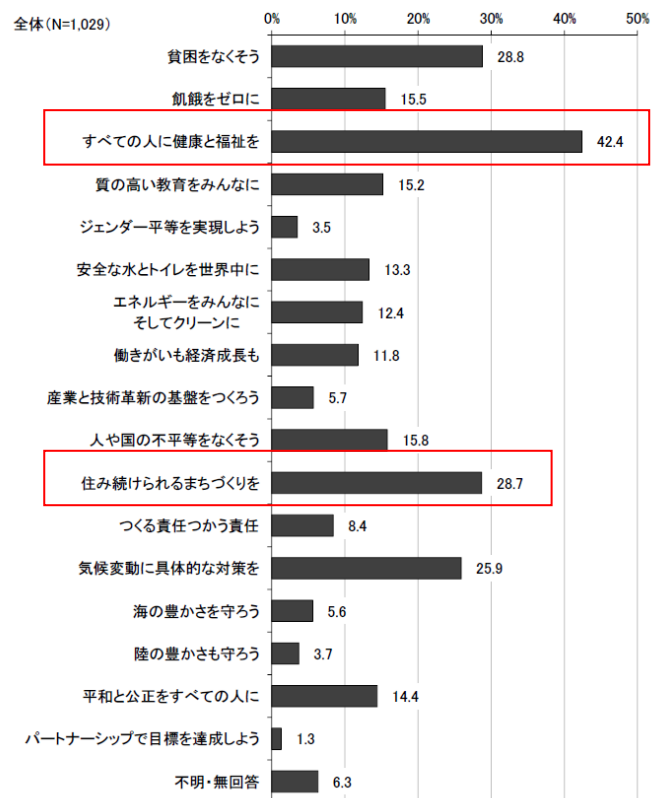


図 28 SDGsの17の目標のうち、特に大切なことだと共感できるもの
資料：田原本町まちづくりに関するアンケート調査結果報告書（令和3年3月）

4.4 移動等円滑化促進地区・重点整備地区の設定

以上の検討を踏まえ、移動等円滑化促進地区及び重点整備地区の範囲を以下のとおりとする。

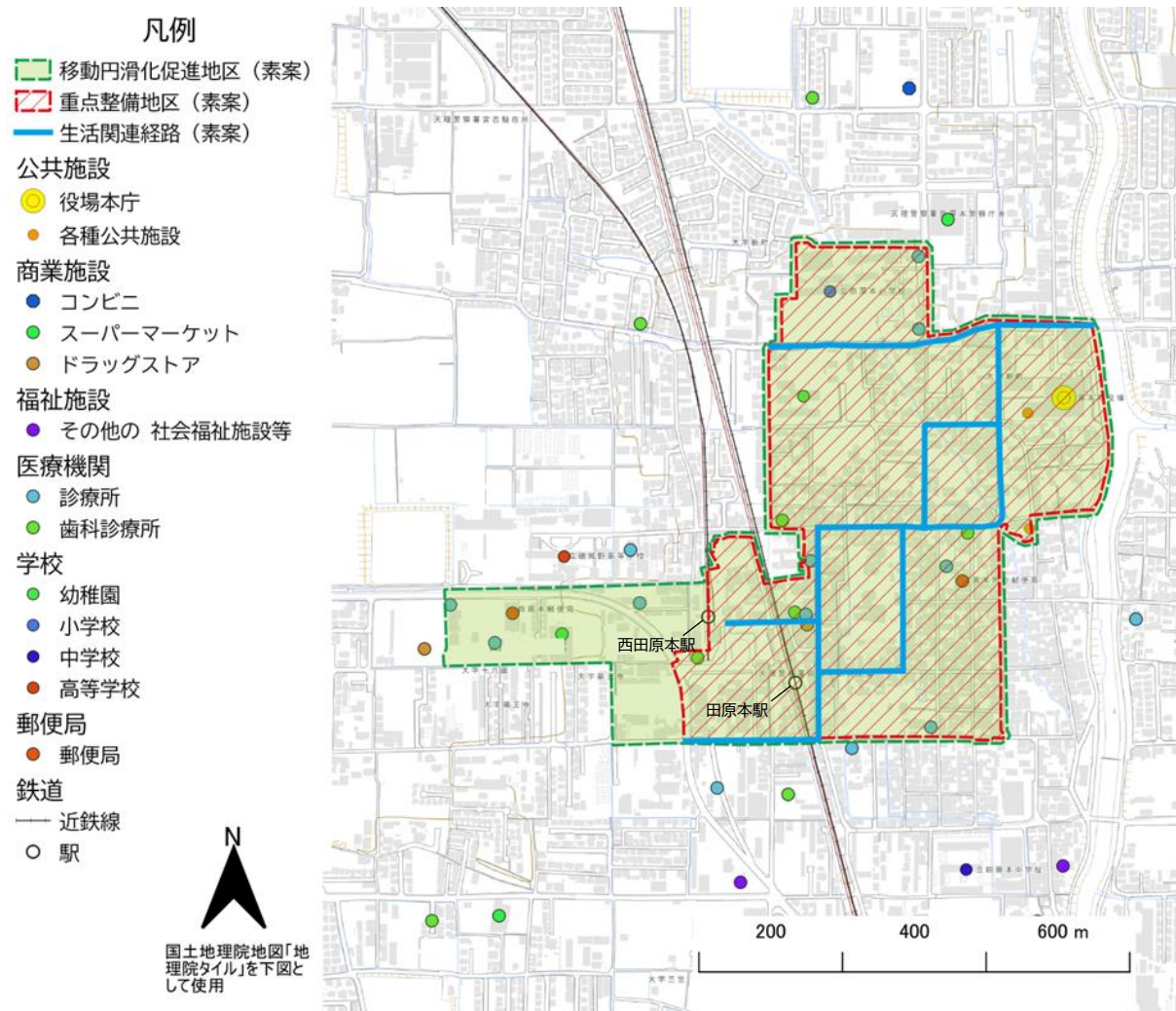


図 29 移動等円滑化促進地区及び重点整備地区 (案)

移動等円滑化促進地区の境界 (案)、重点整備地区の境界 (案) の付近にある生活関連施設を地図内に図化した。

5. 移動円滑化の基本方針

5.1 町全体の移動等円滑化の基本方針

5.1.1 町全体のバリアフリー化の基本理念

上位関連計画の基本理念、地域の状況から見たバリアフリーに関わる田原本町の課題（現況整理結果から）、実態調査結果等を踏まえ、田原本町におけるバリアフリー化の基本理念を設定する。

○田原本町第4次総合計画、都市計画マスタープランのまちの将来像

「子どもから高齢者まで誰もがいきいきとした暮らしを楽しむまち たわらもと」

○田原本町地域福祉計画の基本理念

町民とともに誰もが安心して住み続けられる福祉のまちづくりをめざして、「みんなでつむぐ福祉のまち 田原本」

○高齢者保健福祉計画及び第8期介護保険事業計画の基本目標

「元気でいきいきと暮らすための健康づくりと介護予防の推進」「安心して暮らすことのできる地域社会の実現」「地域で助けあい・支えあうための地域包括ケアシステムの推進」

○田原本町観光基本計画の事業例

「高齢者や身障者、乳幼児連れなど誰もが快適に過ごせるユニバーサルデザインなサービス」

そのほか田原本町の課題

誰もが安心、快適に暮らすことができる日常生活圏の形成

（高齢者、障害者、子育て世代をはじめ誰もが暮らしやすいまちづくりが必要）



田原本町におけるバリアフリー化の基本理念

子どもから高齢者まで だれもが安心して出かけられ
ともに支えあい 暮らしを楽しむまち たわらもと

5.1.2 町全体のバリアフリー化の基本方針

基本理念を踏まえ、田原本町におけるバリアフリー化の基本方針を設定する。

① 多様な人々が安全・安心に暮らすことができるまちづくりの推進

高齢者や障害者をはじめ、妊産婦、けが人、乳幼児連れ、大きな荷物を持った人など、誰もが、安全かつ安心して暮らすことができるように、施設整備（ハード面）についてバリアフリー化を進める。

② 来訪者にとっても安全・安心で快適に活動できる環境の形成

田原本町の水や緑の自然、歴史的資源等の地域資源を活かした多様な交流の促進に向けて、町民だけではなく、来訪者にとっても安全・安心で快適に移動できる環境の形成を目指す。

③ 心のバリアフリーの推進

高齢者や障害者等が安心して暮らせるように、また多様な来訪者を迎えられるように、施設整備（ハード面）だけではなく、これらの方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、その社会参加に積極的に協力する心のバリアフリーを推進する。

④ 多様な関係者の参画・連携による取り組みの推進

町民や事業者・団体とともに、町、県、国の連携を図り、一体的かつ重点的なバリアフリー化を推進する。

また、効果的な整備を進めるため、関係者の役割を明確にするとともに、調査、計画、設計等の各段階で、高齢者や障害者等との意見交換の実施等、町民参加を基本としたバリアフリー化の仕組みづくりに取り組む。

⑤ 継続的・効果的な事業実施

緊急性や重要度を勘案したうえで優先的に実施する事業を明確にし、重点的かつ効率的な整備を行う。

また、バリアフリー化の状況について概ね5年ごとに評価を行い、必要があると認めるときは見直し等を行い、持続的かつ効果的なバリアフリー化に取り組む。

5.2 重点整備地区における移動等円滑化の基本方針

町全体のバリアフリーの基本方針、重点整備地区におけるバリアフリーの課題（現況整理結果から）を踏まえ、重点整備地区におけるバリアフリー化の基本方針を設定する。

田原本町におけるバリアフリー化の基本方針

- ① 多様な人々が安全・安心に暮らすことができるまちづくりの推進
- ② 来訪者にとっても安全・安心で快適に活動できる環境の形成
- ③ 心のバリアフリーの推進
- ④ 多様な関係者の参画・連携による取り組みの推進
- ⑤ 継続的・効果的な事業実施



田原本駅の周辺地区の課題

- ・ 田原本駅の周辺地区においては、各地域の景観との調和を図りつつ、居住機能・商業サービス機能を維持・充実するとともに、既存市街地の再構築による新たな機能の誘導を図り、周辺との機能分担、交流、連携等に配慮し、拠点性の向上が必要
 - ・ 田原本駅、西田原本駅や生活関連施設が集中する町中心部のまちづくりと連携した、バリアフリーの確保が必要
- (田原本町の中でも、特に田原本駅の周辺地区において重点的にバリアフリー化を進めることが必要)



田原本駅の周辺地区のバリアフリー化の基本方針

- ① 町の中心地としての拠点性の形成
 - ② 来訪者にとっても安全・安心で快適に活動できる環境の形成
 - ③ 町の中心地としての心のバリアフリーの推進
- ※④、⑤は田原本町におけるバリアフリー化の基本方針と同様。

①町の中心地としての拠点性の形成

高齢者や障害者をはじめ、妊産婦、けが人、乳幼児連れ、大きな荷物を持った人など、誰もが、安全かつ安心して暮らすことができるように、町の中心地として、居住機能・商業サービス機能の維持・充実、既存市街地の再構築による新たな機能の誘導、周辺との機能分担、交流等の動きと連携して、施設整備（ハード面）についてバリアフリー化を進める。

②来訪者にとっても安全・安心で快適に活動できる環境の形成

田原本町の水や緑の自然、歴史的資源等の地域資源を活かした観光や仕事などで来訪した方にとっての、田原本駅の周辺地区における交通の安全の確保及びバリアフリー化を推進する。

③町の中心地としての心のバリアフリーの推進

高齢者や障害者等が安心して暮らせるように、また多様な来訪者を迎えられるように、町の中心地として、施設整備（ハード面）だけではなく、町内における心のバリアフリーの取り組みを先導して推進する。

④ 多様な関係者の参画・連携による取り組みの推進

各事業者や国・県・町の連携を図り、一体的かつ重点的なバリアフリー化を推進する。また、効果的な整備を進めるため、町民、事業者、国・県・町の役割を明確にするとともに、調査、計画、設計等の各段階での高齢者や障害者等との意見交換の実施等、町民参加を基本としたバリアフリー化の仕組みづくりに取り組む。

⑤ 継続的・効果的な事業実施

緊急性や重要度を勘案したうえで優先的に実施する事業を明確にし、重点的かつ効率的な整備を行う。また、バリアフリー化の状況について概ね5年ごとに評価を行い、必要があると認めるときは見直し等を行い、持続的かつ効果的なバリアフリー化に取り組む。

5.3 生活関連施設、生活関連経路並びにこれらの移動等円滑化の促進に関する事項

5.3.1 生活関連施設の選定

生活関連施設とは、高齢者、障害者等が利用する施設のことであり、駅、官公庁、福祉施設、病院、文化施設、商業施設等が対象となる。このうちどの施設を生活関連施設とするかについては、基本構想を策定する市町村の裁量とされている。

以上のことを踏まえて、生活関連施設の選定方針を以下のとおり設定する。

また、この選定方針に基づき、抽出した生活関連施設（候補）及び選定した生活関連施設を、80 ページ以降の表 35～表 37、図 31 に示す。また、生活関連施設及び生活関連経路（84 ページの「3.生活関連経路の選定」参照）の選定結果を 85 ページの図 32 に示す。

■ 生活関連施設の選定方針

1) 施設を抽出する範囲

- ・鉄道駅（田原本駅、西田原本駅）、田原本町役場庁舎を拠点として、これらの施設を結ぶエリア（施設間は徒歩で移動することに留意）に立地する施設を対象とする。
- ・施設の抽出にあたっては、移動等円滑化促進地区（案）あるいは重点整備地区（案）の近隣の施設も含め、生活関連施設の候補を若干広めに抽出する。

2) 抽出する施設の種類

- バリアフリー法の特定建築物、特別特定建築物に該当する以下の施設については、基本的に生活関連施設として抽出する。
 - ・ 前述の鉄道駅、田原本町役場庁舎
 - ・ 高齢者や障害者等を含む不特定多数の町民が日常的に来訪するその他の官公庁、コミュニティ施設、医療施設、公園、商業施設（スーパー、コンビニエンスストア）、金融機関
 - ・ 緊急時の避難所にもなる小・中学校
- その他、奈良県住みよい福祉のまちづくり条例の特定施設として挙げられているその他の施設（神社、寺院、教会、複合用途建築物）について規模に関わらず抽出する。

3) 生活関連施設の選定

- ・ 1)、2) により抽出した施設のうち以下の施設を生活関連施設として選定する。

<生活関連施設の選定条件> 以下の①と②の条件にともに該当する施設
①移動等円滑化促進地区（案）あるいは重点整備地区（案）にある施設
②バリアフリー法（特定建築物、特別特定建築物）、奈良県住みよい福祉のまちづくり条例（特定施設）の基準（施設の規模も考慮）のいずれかに該当する施設

■ (参考) 生活関連施設の選定の考え方

- ・生活関連施設の対象施設として、バリアフリー法の特別特定建築物(2000m²以上)に該当する施設(建築物移動等円滑化基準への適合義務の対象となる施設)だけではなく、同基準への適合努力義務となる施設も対象とする。
- ・さらに、増改築時等の届け出義務が求められる施設(奈良県住みよい福祉のまちづくり条例の特定施設に該当する施設)についても、対象とする。
(多くの施設は、バリアフリー法の特別特定建築物(2000m²以上)、それ以外の特定建築物と重複するが、そのほか、寺院、複合用途建築物が追加になる。)
- ・これにより、バリアフリー化に関して各施設に求められる異なる3つの対応(適合義務、適合努力義務、増改築時等の届け出義務)を進めることで、重点整備地区等における面的・一体的なバリアフリー化を進める。

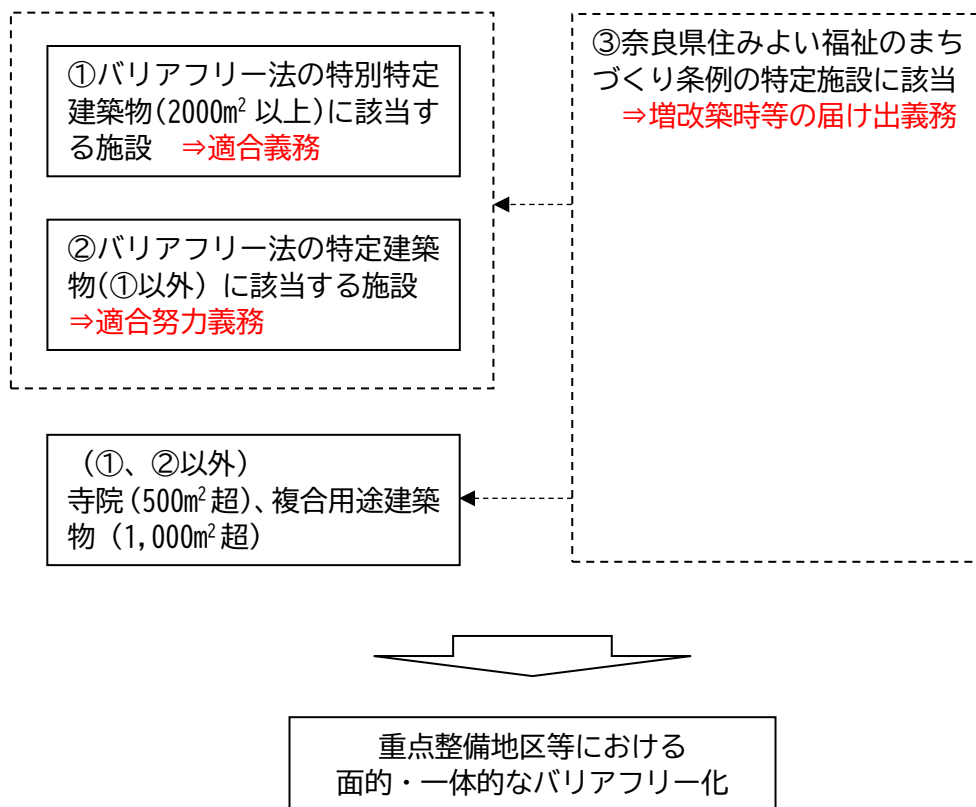


図 30 生活関連施設の選定の考え方

表 35 生活関連施設の選定 1/3

| バリアフリー法 | | 奈良県住みよい福祉のまちづくり条例 | 生活関連施設の候補 | | 施設の位置 | バリアフリー法、県条例への対応 ※「○」：該当、「-」：該当しない | | | 生活関連施設 (選定結果) | 延床面積の 出典※2 | | |
|--|--|---|------------------|-----------------|---|--------------------------------------|---------------------------|---|---|---------------|---|---|
| 特定建築物 | 特別特定建築物 | 特定施設 | ※「-」：該当する施設無し | | | バリアフリー法 | | | | | | |
| 新築、増築、改築、用途変更、修繕又は模様替えについて、建築物移動等円滑化基準への適合努力義務 | 2000㎡以上（公衆便所については50㎡以上）の新築、増築、改築又は用途変更について、建築物移動等円滑化基準への適合義務（2000㎡未満は適合努力義務） | 新築、増築、改築、用途変更について、設置の内容を知事に届け出義務 既存の施設は、整備基準への適合努力義務 | 施設の名称等 | 延床面積 | ○：重点整備地区内 △：重点整備地区外、移動等円滑化促進地区内 -：対象地区外 | ①特別特定建築物 (2000㎡以上) 適合義務 | ②特定建築物 (①以外) 適合努力義務 | ③奈良県住みよい福祉のまちづくり条例 特定施設 増改築時等の 届け出義務 | ○：重点整備地区内 △：重点整備地区外、移動等円滑化促進地区内 -：対象外 | | | |
| 1. 学校 | 1. 小学校、中学校、義務教育学校若しくは中等教育学校（前期課程に係るものに限る。）で公立のもの又は特別支援学校 | 1. 学校（全て） | 町立田原本小学校 | 6,186 | ○ | ○ | - | ○ | ○ | 1 | | |
| | | | 町立田原本中学校 | 7,052 | - | ○ | - | ○ | - | 1 | | |
| | | | 県立磯城野高校 | 14,463 | - | - | ○ | ○ | - | 2 | | |
| 2. 病院又は診療所 | 2. 病院又は診療所 | 2. 病院又は診療所（全て） | 殿村医院 | 78 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | 医療法人社団 小阪内科小児科医院 | 71 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | あまい医院 | 182 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | 辻クリニック | 927 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | 水野医院 | 156 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | 上田歯科医院 | 45 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | さくら歯科 | 114 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | 池田整形外科 | 473 | △ | - | ○ | ○ | △ | 4 | | |
| | | | 坂本歯科医院 | 340 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | 中尾医院 | 189 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | 森田整形外科病院 | 324 | - | - | ○ | ○ | - | 4 | | |
| 植山医院 | 187 | - | - | ○ | ○ | - | 4 | | | | | |
| 3. 劇場、観覧場、映画館又は演芸場 | 3. 劇場、観覧場、映画館又は演芸場 | 3. 劇場、観覧場、映画館又は演芸場（1,000㎡超） | - | - | - | - | - | - | - | - | | |
| | | | 4. 集会場又は公会堂 | 4. 集会場又は公会堂（全て） | 新町公民館 | 65 | - | - | ○ | ○ | - | 4 |
| | | | | | 田原本町A校地区自治会 田原本町すいせん会館 | 336 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 |
| 町民ホール | 425 | ○ | | | - | ○ | ○ | ○ | 1 | | | |
| 5. 展示場 | 5. 展示場 | 5. 展示場（1000㎡超） | - | - | - | - | - | - | - | | | |
| 6. 卸売市場又は百貨店、マーケットその他の物品卸売業を営む店舗 | 6. 百貨店、マーケットその他の物品卸売業を営む店舗 | 6. 卸売市場又は百貨店、マーケットその他の物品卸売業を営む店舗（200㎡超） コンビニエンスストアは100㎡超 | 万代 田原本店 | 1,722 | △ | - | ○ | ○ | △ | 4 | | |
| | | | 株式会社スーパーおくやま 新町店 | 2,379 | - | ○ | - | ○ | - | 4 | | |
| | | | ローソン 西田原本駅前店 | 211 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 | | |
| | | | 杉本薬局 | 115 | ○ | - | ○ | - | ○ | 4 | | |
| 7. ホテル又は旅館 | 7. ホテル又は旅館 | 7. ホテル又は旅館（1,000㎡超） | - | - | - | - | - | - | - | | | |

※1 生活関連施設の選定の条件：移動等円滑化促進地区（案）あるいは重点整備地区（案）にあり、かつ、バリアフリー法（特定建築物、特別特定建築物）、奈良県住みよい福祉のまちづくり条例（特定施設）の基準のいずれに該当する施設

※2 延床面積の出典 1：田原本町公共施設等総合管理 計画（田原本町、令和4年3月改訂）、 2：県立高等学校耐震化事業関連調査業務報告書（株式会社長大、平成28年3月）、 3：田原本駅南地区第一種市街地再開発事業施設概要、 4：GISで面積を算出

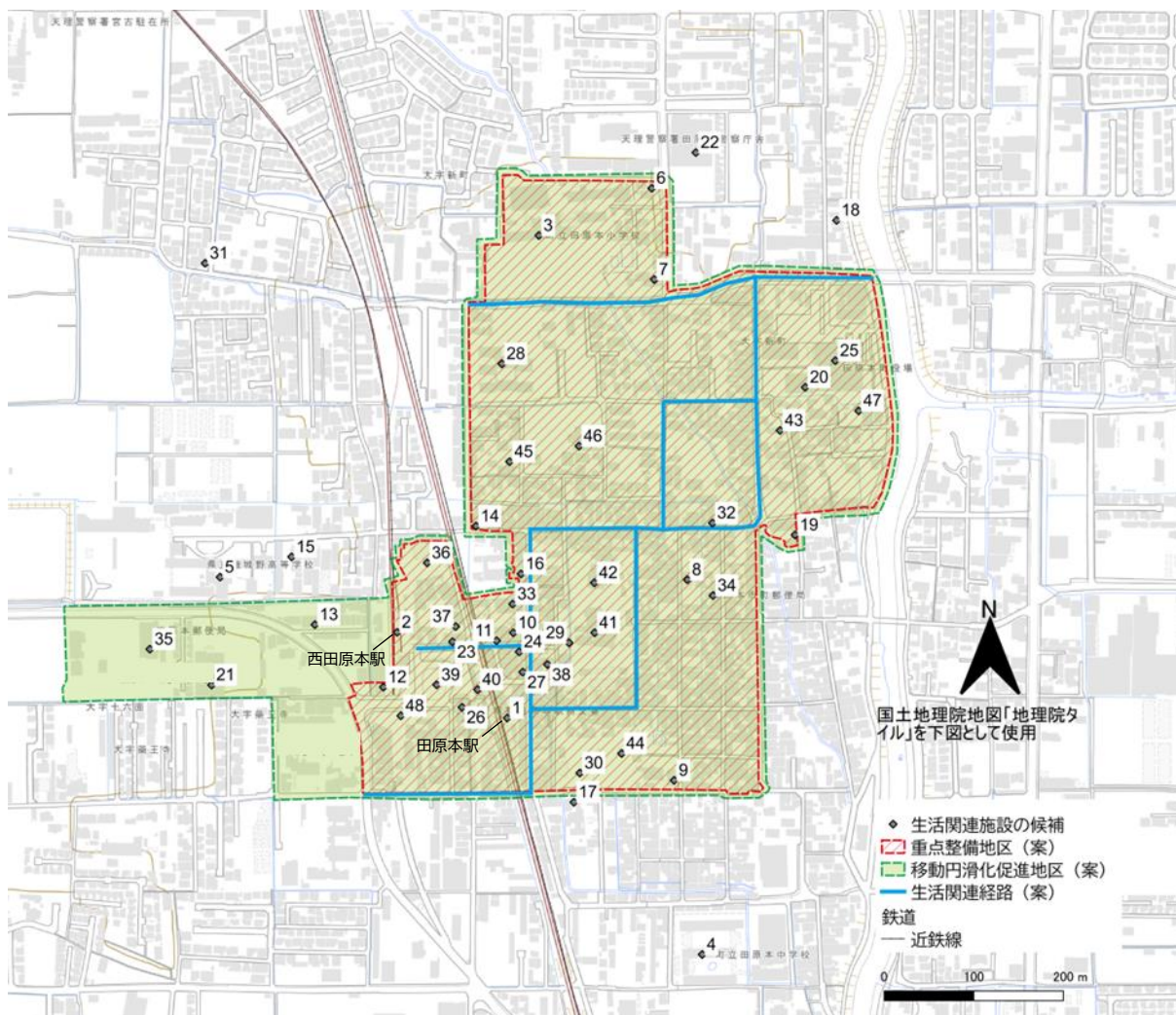
（表 36、表 37も同様）

表 36 生活関連施設の選定 2/3

| バリアフリー法 | | 奈良県住みよい福祉のまちづくり条例 | 生活関連施設の候補 ※「-」：該当する施設無し | | 施設の位置 | バリアフリー法、県条例への対応 ※「○」：該当、「-」：該当しない | | | 生活関連施設 (選定結果) | 延床面積の出典※2 |
|---|--|--|----------------------------|-------|---|--------------------------------------|-----------------------|---|------------------|-----------|
| 特定建築物 | 特別特定建築物 | 特定施設 | 施設の名称等 | 延床面積 | ○：重点整備地区内 △：重点整備地区外、移動等円滑化促進地区内 -：対象地区外 | バリアフリー法 | | ○：重点整備地区内 △：重点整備地区外、移動等円滑化促進地区内 -：対象外 | | |
| 新築、増築、改築、用途変更、修繕又は模様替えについて、建築物移動等円滑化基準への適合努力義務 | 2000㎡以上（公衆便所については50㎡以上）の新築、増築、改築又は用途変更について、建築物移動等円滑化基準への適合義務（2000㎡未満は適合努力義務） | 新築、増築、改築、用途変更について、設置の内容を知事に届け出義務 既存の施設は、整備基準への適合努力義務 | | | | ①特別特定建築物（2000㎡以上） 適合義務 | ②特定建築物（①以外） 適合努力義務 | ③奈良県住みよい福祉のまちづくり条例 特定施設 増改築時等の届け出義務 | | |
| 8. 事務所 | 8. 保健所、税務署その他不特定かつ多数の者が利用する官公署 | 8. 事務所(全て。一部5,000㎡) | 役場庁舎 | 8,667 | ○ | ○ | - | ○ | ○ | 1 |
| | | | 田原本町駅前交番 | 99 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 1 |
| | | | 観光ステーション 磯城の里 | 154 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 |
| 9. 共同住宅、寄宿舎又は下宿 | - | 9. 共同住宅、寄宿舎又は下宿（50戸（室）超。下宿は1,000㎡超） | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 10. 老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するもの | 9. 老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するもの（主として高齢者、障害者が利用するものに限る） | 10. 老人ホーム、保育所、福祉ホームその他これらに類するもの（全て） | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 11. 老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの | 10. 老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの | 11. 老人福祉センター、児童厚生施設、身体障害者福祉センターその他これらに類するもの（全て） | 認定こども園田原本幼稚園 | 1,257 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 1 |
| 12. 体育館、水泳場、ボーリング場その他これらに類する運動施設又は遊技場 | 11. 体育館（一般公共の用に供されるものに限る。）、水泳場（一般公共の用に供されるものに限る。）若しくはボーリング場又は遊技場 | 12. 体育館、水泳場、ボーリング場その他これらに類する運動施設又は遊技場（1,000㎡超） | 田原本町第2児童公園 | 34 | ○ | - | ○ | - | ○ | 1 |
| | | | イベント広場公園 | 330 | ○ | - | ○ | - | ○ | 1 |
| 14. 公衆浴場 | 12. 公衆浴場 | 13. 公衆浴場（1,000㎡超） | 五光温泉 | 101 | - | - | ○ | - | - | 4 |
| 15. 飲食店又はキャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの | 13. 飲食店 | 14. 飲食店又はキャバレー、料理店、ナイトクラブ、ダンスホールその他これらに類するもの（200㎡超。ダンスホールは1,000㎡超） | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 16. 理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む店舗 | 14. 理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む店舗 | 15. 理髪店、クリーニング取次店、質屋、貸衣装屋、銀行その他これらに類するサービス業を営む店舗（200㎡超。郵便局・銀行は全て） | 奈良中央信用金庫 魚町出張所 | 119 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 |
| | | | 南都銀行 田原本支店 | 382 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 |
| | | | 田原本市町郵便局 | 59 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 |
| | | | 田原本郵便局 | 776 | △ | - | ○ | ○ | △ | 4 |
| 17. 自動車教習所又は学習塾、華道教室、囲碁教室その他これらに類するもの | - | 16. 自動車教習所全て（学習塾等は対象外） | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 18. 工場 | - | 17. 工場（5,000㎡超） | - | - | - | - | - | - | - | - |
| 19. 車両の停車場又は船舶若しくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合の用に供するもの | 15. 車両の停車場又は船舶若しくは航空機の発着場を構成する建築物で旅客の乗降又は待合の用に供するもの | 18. 駅全て | 近鉄橿原線田原本駅 | 1,286 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 |
| | | | 近鉄橿原線西田原本駅 | 723 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 4 |
| 20. 自動車の停留又は駐車のための施設 | 16. 自動車の停留又は駐車のための施設（一般公共の用に供されるものに限る。） | 19. バスターミナル全て | 木伊モータープール | 1,993 | ○ | - | ○ | - | ○ | 4 |
| | | | 月極駅前駐車場 | 336 | ○ | - | ○ | - | ○ | 4 |
| | | | スパーク 田原本駅前 | 716 | ○ | - | ○ | - | ○ | 4 |
| | | | 田原本駅前待機場 | 792 | ○ | - | ○ | - | ○ | 4 |

表 37 生活関連施設の選定 3/3

| バリアフリー法 | | 奈良県住みよい福祉のまちづくり条例 | 生活関連施設の候補 | | 施設の位置 | バリアフリー法、県条例への対応 ※「○」：該当、「-」：該当しない | | | 生活関連施設 (選定結果) | 延床面積 の出典 ※2 |
|--|--|---|------------------------|--------|---|--------------------------------------|-----------------------|---|---|-------------------|
| 特定建築物 | 特別特定建築物 | 特定施設 | ※「-」：該当する施設無し | | | バリアフリー法 | | | | |
| 新築、増築、改築、用途変更、修繕又は模様替えについて、建築物移動等円滑化基準への適合努力義務 | 2000㎡以上（公衆便所については50㎡以上）の新築、増築、改築又は用途変更について、建築物移動等円滑化基準への適合義務（2000㎡未満は適合努力義務） | 新築、増築、改築、用途変更について、設置の内容を知事に届け出義務 既存の施設は、整備基準への適合努力義務 | 施設の名称等 | 延床面積 | ○：重点整備地区内 △：重点整備地区外、移動等円滑化促進地区内 -：対象地区外 | ①特別特定建築物（2000㎡以上） 適合義務 | ②特定建築物（①以外） 適合努力義務 | ③奈良県住みよい福祉のまちづくり条例 特定施設 増改築時等の届け出義務 | ○：重点整備地区内 △：重点整備地区外、移動等円滑化促進地区内 -：対象外 | |
| 21. 公衆便所 | 17. 公衆便所 | 20. 公衆便所（全て） | 田原本駅前広場（公衆便所） | 272 | ○ | - | ○ | ○ | ○ | 1 |
| 22. 公共用歩廊 | 18. 公共用歩廊 | - | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | 21. 火葬場、地下街（全て） | - | - | - | - | - | - | - | - |
| - | - | 22. 神社、寺院、教会（500㎡超） | 本誓寺 | 808 | ○ | - | - | ○ | ○ | 4 |
| - | - | | 浄照寺 | 1,395 | ○ | - | - | ○ | ○ | 4 |
| - | - | | 田原本聖教主教会 | 143 | ○ | - | - | - | - | 4 |
| - | - | | 津島神社 | 92 | ○ | - | - | - | - | 4 |
| - | - | | 殿島神社 | 40 | ○ | - | - | - | - | 4 |
| - | - | | 長顕寺 | 371 | ○ | - | - | - | - | 4 |
| - | - | | 稲荷神社 | 49 | ○ | - | - | - | - | 4 |
| - | - | | 八阪神社・千代神社 | 17 | ○ | - | - | - | - | 4 |
| - | - | 23. 複合用途建築物（1,000㎡超） | 再開発ビル「田原本駅南地区市街地再開発事業」 | 10,300 | ○ | - | - | ○ | ○ | 3 |



| 番号 | 施設名 |
|----|---------------------------|
| 1 | 近鉄橿原線田原本駅 |
| 2 | 近鉄橿原線西田原本駅 |
| 3 | 町立田原本小学校 |
| 4 | 町立田原本中学校 |
| 5 | 県立磯城野高校 |
| 6 | 殿村医院 |
| 7 | 医療法人社団 小阪内科小児科医院 |
| 8 | あまい医院 |
| 9 | 辻クリニック |
| 10 | 水野医院 |
| 11 | 上田歯科医院 |
| 12 | さくら歯科 |
| 13 | 池田整形外科 |
| 14 | 坂本歯科医院 |
| 15 | 森田整形外科病院 |
| 16 | 中尾医院 |
| 17 | 植山医院 |
| 18 | 新町公民館 |
| 19 | 田原本町A校地区自治会 田原本町すいせん会館 |
| 20 | 町民ホール |
| 21 | 万代 田原本店 |
| 22 | 株式会社スーパーおくやま 新町店 |
| 23 | ローソン 西田原本駅前店 |
| 24 | 杉本薬局 |

| 番号 | 施設名 |
|----|----------------------------|
| 25 | 役場庁舎 |
| 26 | 田原本町駅前交番 |
| 27 | 観光ステーション 磯城の里 |
| 28 | 認定こども園田原本幼稚園 |
| 29 | 田原本町第2児童公園 |
| 30 | イベント広場公園 |
| 31 | 五光温泉 |
| 32 | 奈良中央信用金庫 魚町出張所 |
| 33 | 南都銀行 田原本支店 |
| 34 | 田原本市町郵便局 |
| 35 | 田原本郵便局 |
| 36 | 木伊モータープール |
| 37 | 月極駅前駐車場 |
| 38 | スパーク 田原本駅前 |
| 39 | 田原本駅前自動車待機場 |
| 40 | 田原本駅前広場(公衆便所) |
| 41 | 浄照寺 |
| 42 | 本誓寺 |
| 43 | 田原本聖救主教会 |
| 44 | 津島神社 |
| 45 | 巖島神社 |
| 46 | 長顕寺 |
| 47 | 稲荷神社 |
| 48 | 再開発ビル 「田原本駅南地区市街地再開発事業」 |

図 31 生活関連施設の候補

5.3.2 生活関連経路の選定

生活関連経路とは、生活関連施設相互間の経路をいう。「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン」（国土交通省、平成31年3月）では、生活関連経路の選定の考え方として、より多くの人々が利用する経路や生活関連施設相互のネットワークを確保する経路を選定することが示されている。また、原則として既に移動円滑化されている経路でも、生活関連経路として位置づけることとされている。

以上のことを踏まえて、生活関連経路の選定方針を以下のとおり設定する。

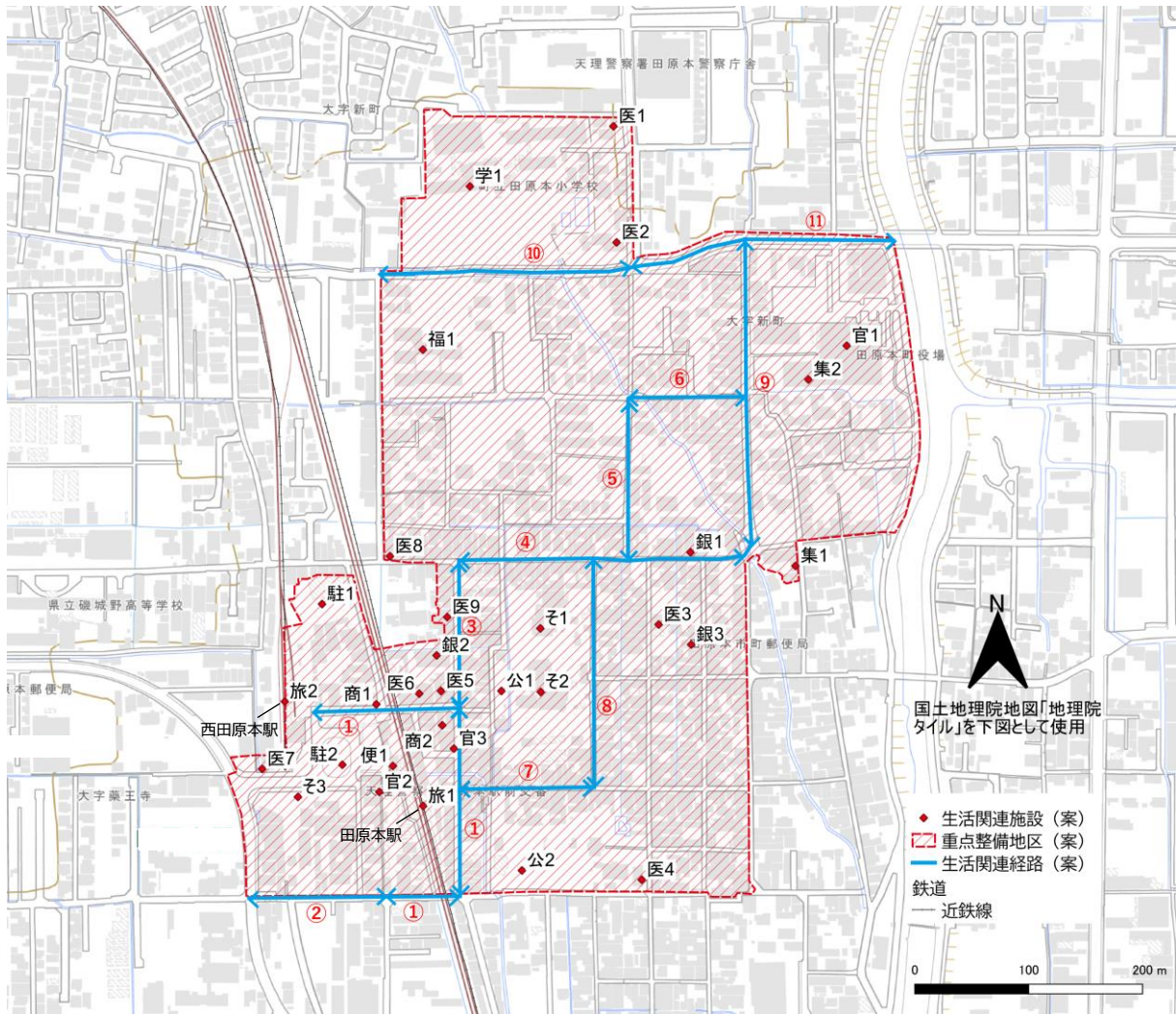
また、この選定方針に基づき、また、生活関連経路の選定結果とあわせて、生活関連経路の選定結果を次ページの図 32 に示す。

生活関連経路の選定方針

- 拠点とする鉄道駅（田原本駅、西田原本駅）と周辺に立地する生活関連施設とを結ぶ経路、及び生活関連施設相互を結ぶ経路を生活関連経路に設定する。
- 生活関連経路は、高齢者や障害者等の当事者の意見を踏まえつつ、生活関連施設を訪れる人の多くが利用する経路、歩行者交通量が多い経路を優先的に選定する。
- なお、想定する重点整備地区内には、歩行者等の利用が多くバリアフリー化が求められるが、道路幅員が狭いため移動等円滑化基準を満たせない道路が存在する。そのような経路についても、可能な限りバリアフリー化を推進すべき経路として生活関連経路として位置づける。

表 38 生活関連経路

| | 生活関連経路 |
|----------------------|------------|
| 田原本駅～西田原本駅間を結ぶ経路 | ①県道田原本停車場線 |
| | ②幸町薬王寺線 |
| 田原本駅の東側地区と田原本役場を結ぶ経路 | ③田原本 34 号線 |
| | ④根太黒田線 |
| | ⑤田原本 21 号線 |
| | ⑥田原本 15 号線 |
| | ⑦田原本 49 号線 |
| 浄照寺、本誓寺前の経路 | ⑧田原本 37 号線 |
| 田原本役場の西側の経路 | ⑨田原本 26 号線 |
| 田原本小学校～田原本役場を結ぶ経路 | ⑩新町 1 号線 |
| | ⑪阪手八尾大橋線 |



生活関連施設

| 施設の種類の | 記号 | 施設名 |
|---------|----|------------------------|
| 旅客施設 | 旅1 | 近鉄播原線田原本駅 |
| | 旅2 | 近鉄播原線西田原本駅 |
| 学校 | 学1 | 町立田原本小学校 |
| 医療施設 | 医1 | 殿村医院 |
| | 医2 | 医療法人社団 小阪内科小児科医院 |
| | 医3 | あまい医院 |
| | 医4 | 辻クリニック |
| | 医5 | 水野医院 |
| | 医6 | 上田歯科医院 |
| | 医7 | さくら歯科 |
| | 医8 | 坂本歯科医院 |
| | 医9 | 中尾医院 |
| 集会場、公民館 | 集1 | 田原本町A校地区自治会 田原本町すいせん会館 |
| | 集2 | 町民ホール |
| 商業施設 | 商1 | ローソン 西田原本駅前店 |
| | 商2 | 杉本薬局 |

| 施設の種類の | 記号 | 施設名 |
|--------|----|------------------------|
| 官公庁 | 官1 | 役場庁舎 |
| | 官2 | 田原本町駅前交番 |
| | 官3 | 観光ステーション 磯城の里 |
| 福祉施設 | 福1 | 認定こども園田原本幼稚園 |
| 公園 | 公1 | 田原本町第2児童公園 |
| | 公2 | イベント広場公園 |
| 銀行、郵便局 | 銀1 | 奈良中央信用金庫 魚町出張所 |
| | 銀2 | 南都銀行 田原本支店 |
| | 銀3 | 田原本市町郵便局 |
| 駐車場 | 駐1 | 木伊モータープール |
| | 駐2 | 田原本駅前自動車待機場 |
| 公衆便所 | 便1 | 田原本駅前広場 (公衆便所) |
| その他 | そ1 | 本誓寺 |
| | そ2 | 浄照寺 |
| | そ3 | 再開発ビル「田原本駅南地区市街地再開発事業」 |

生活関連経路

| 番号 | 経路名 |
|----|-----------|
| ① | 県道田原本停車場線 |
| ② | 幸町薬王寺線 |
| ③ | 田原本34号線 |
| ④ | 根太黒田線 |
| ⑤ | 田原本21号線 |
| ⑥ | 田原本15号線 |
| ⑦ | 田原本49号線 |
| ⑧ | 田原本37号線 |
| ⑨ | 田原本26号線 |
| ⑩ | 新町1号線 |
| ⑪ | 阪手八尾大橋線 |

図 3 2 生活関連施設及び生活関連経路の選定結果 (重点整備地区内のみ表示)

5.3.3 生活関連施設、生活関連経路の移動等円滑化の方針

生活関連施設、生活関連経路移動等円滑化の方針について、公共交通（旅客施設・車両等）、道路・交通安全施設、建築物、都市公園、路外駐車場、心のバリアフリーの区分で示す。

1) 公共交通（旅客施設・車両等）のバリアフリー化の推進

誰もが安全かつ快適に移動できるように、公共交通移動等円滑化基準や国のガイドライン等に沿って、公共交通（旅客施設・車両等）の整備を推進する。

2) 道路・交通安全施設（信号等）のバリアフリー化の推進

誰もが安全かつ円滑に歩行できるように、道路に関するバリアフリー化基準（道路移動等円滑化基準）に沿った整備を推進する。

3) 建築物（駐車場を含む）のバリアフリー化の推進

誰もが安全かつ快適に利用できるように、一定規模以上の新築等（建築工事をする床面積の合計が2,000㎡・公衆トイレは50㎡以上となる新築、増改築や用途変更）を行う建築主等は、建築物に関するバリアフリー化基準（建築物移動等円滑化基準）に沿った整備を進める。

また、それらの既存建築物に対してもバリアフリー化基準に適合するよう努める。

4) 都市公園（駐車場を含む）のバリアフリー化の推進

誰もが安全かつ快適に利用できるように、都市公園に関するバリアフリー化基準（都市公園移動等円滑化基準）や国のガイドラインに沿った整備を推進する。

また、既設の特定公園施設に対しても、必要に応じてバリアフリー化基準に適合するよう努める。

5) 路外駐車場のバリアフリー化の推進

誰もが安全かつ円滑に利用できるように、路外駐車場に関するバリアフリー化基準（路外駐車場移動等円滑化基準）に沿った整備を推進する。

また、既設の路外駐車場に対しても、必要に応じてバリアフリー化基準に適合するよう努める。

6) 心のバリアフリーの推進

町民一人ひとりが、高齢者や障害者等の立場に立った「心のバリアフリー」を実現するため、「自分ができること」を考え、行動できるような取組を自らが推進する。

また、従業者向けの教育活動、利用者向けの啓発・広報活動や情報提供等、それぞれの立場に立った「心のバリアフリー」を実現するための取組を推進する。

5.4 届出制度

5.4.1 届出制度の概要

公共交通事業者または道路管理者は、移動等円滑化促進地区において、旅客施設（生活関連施設に限る）や道路（生活関連経路に限る）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らないとされている。

これは、移動等円滑化促進方針と改良等の内容を整合のとれたものにする事で、施設間の移動の連続性を担保することを目的としており、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、市は行為の変更等の必要な措置を要請できることとなっている。

表 39 届出制度の対象

| 届出施設 | 届出を要する対象の範囲 |
|------------------|--|
| 旅客施設 (生活関連施設) | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |
| 道路 (生活関連経路) | <ul style="list-style-type: none"> ・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 |

資料：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等作成に関するガイドライン」（令和3年3月）

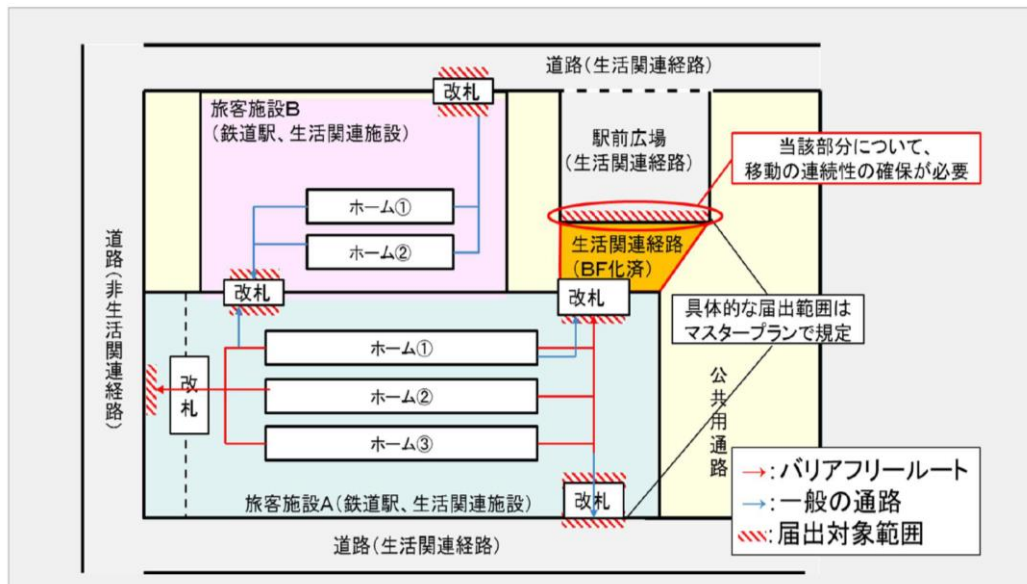


図 33 届出対象のイメージ

資料：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等作成に関するガイドライン」（令和3年3月）

5.4.2 届出の対象となる範囲

対象地区においては、以下の場合に届出の対象となる。

表 40 届出の対象

| 対象施設 | 届出の対象 |
|----------------------|-----------------------------------|
| 旅客施設 (田原本駅、西田原本駅) | ・ 駅舎の出入口の新設や改良を行う場合 |
| 道路 (駅前広場) | ・ 車道や歩道で、駅舎の出入口に接続する部分の新設や改良を行う場合 |

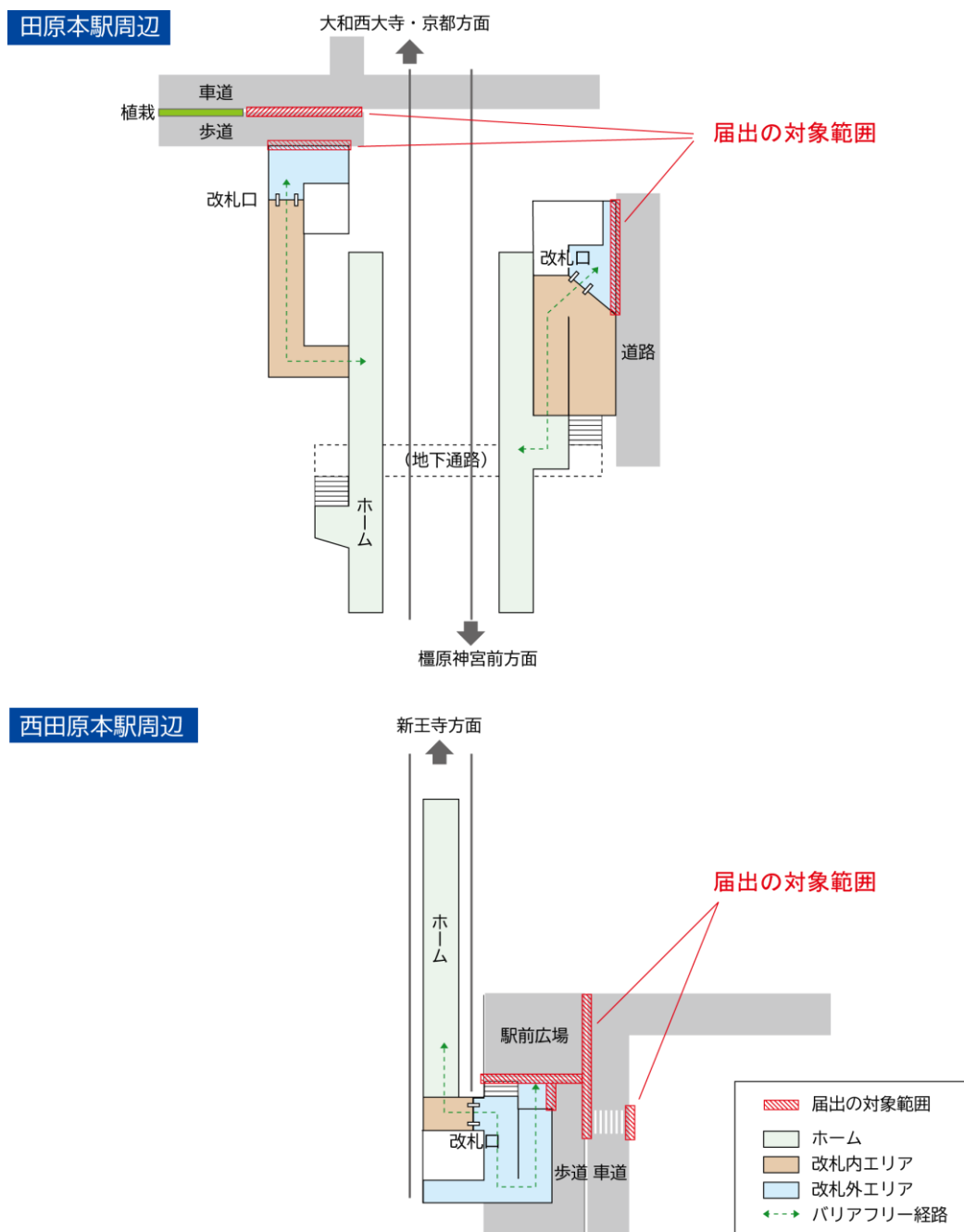


図 34 届出の対象範囲

6. 重点整備地区における移動等円滑化の事業、その他の事項

6.1 移動等円滑化に関わる事業の取組方針

6.1.1 生活関連施設の整備方針

重点整備地区内の生活関連施設は、多くの施設でバリアフリー整備が行われている。そのため、整備済みの施設については、今後の機能の維持・確保、点検、改善を行う。また、バリアフリー整備が必要な施設については、関係者間の意識共有のもと一体的・計画的にバリアフリー化に向けた整備・維持を推進する。

<建築物・駐車場>

- ・敷地出入口から施設出入口までのバリアフリー経路の確保
- ・障害者等の優先駐車場の確保
- ・出入口と歩道等との段差解消
- ・障害者等が利用しやすいエレベーターやスロープ等の設置・改善
- ・階段等における手すりや滑り止め等の整備・改善
- ・施設内の視覚障害者誘導用ブロックの整備・改善
- ・車椅子使用者等に配慮した出入口幅や建具等の改善
- ・高齢者、障害者等が利用しやすいバリアフリースイールの設置・改善
- ・車椅子の方や酸素吸入が必要な方等に向けて、可能な施設から電源の貸出について促進を図る など

<公共交通>

- ・旅客施設におけるエレベーターの設置等による出入口からホームまでのバリアフリー化経路の確保
- ・旅客施設内やバス停周辺における視覚障害者誘導用ブロックの整備
- ・旅客施設におけるバリアフリースイールの設置
- ・タクシー乗降場における歩道の整備（段差の改善、車椅子使用者が滞留でき円滑に展開できる平坦区間の確保）
- ・バリアフリー化された車両の導入 等

<案内・情報提供>

- ・誰もが施設の存在や移動経路が分かりやすい施設案内の整備
- ・誰もが見やすく分かりやすい時刻表や案内表示の設置
- ・点字や音声等による案内設備の設置
- ・施設や経路におけるバリアフリー情報の発信 等

6.1.2 生活関連経路の整備方針

重点整備地区は幅員の狭い道路が多いため、歩行者と自動車の安全で円滑な経路を確保する。

あわせて、生活関連経路について、全体的に道路幅員の確保、視覚障害者誘導用ブロックの設置等、バリアフリー整備を推進する。

なお、生活関連施設と生活関連経路との接続部については、生活関連施設との連続性を意識してバリアフリー整備を行う。

<生活関連経路の基本的な整備方針>

- ・歩道のない道路における路面標示や電柱の移設等による安全対策の実施
- ・視覚障害者誘導用ブロックやリーディングライン等の適切な整備
- ・街路灯の適切な整備
- ・舗装、視覚障害者誘導用ブロック、その他施設等の適切な維持管理
- ・不具合がある箇所の迅速な情報収集 等

6.1.3 心のバリアフリーに関する取組方針

心のバリアフリーに関する取組について、町民、事業者、行政がそれぞれの立場から協力し、進めていく。

<町民>

- ・町民一人ひとりが、高齢者や障害者を含めた人々の多様性を理解し、特性に応じた配慮があることに気づき、日々の生活の中でお互いに思いやりのある行動を着実に実践できるように、普及啓発を推進する。

<事業者>

- ・日常的に高齢者や障害者等と接する機会の多い事業者は、利用者とのコミュニケーションや社員教育等の機会を通じ、利用者の立場でサービスのあり方を考え、着実に実践していくように、普及啓発を推進する。

<行政>

- ・行政は、町民や事業者による取組が促進されるように、バリアフリーに関する幅広い情報提供やバリアフリー教育、高齢者や障害者等との交流機会の充実を図る。
- ・あわせて、ともに支え合う地域の実現に向け、その仕組みづくりや人材育成をはじめとする諸活動への支援を推進する。

※小さな建築物等の場合は、完璧な施設整備は困難なことが想定される。そのため、一律に「すべての段差等を無くさなければいけない」ということではなく、実際の対応の場面では、ソフト面による対応でもできることは多い。

そのため、可能な範囲で施設整備を行うとともに、あわせてソフト面での対応（心のバリアフリー）を進めることにより、外出しやすい地域をつくることを目指す。

6.2 特定事業、その他の事業

6.2.1 特定事業とは

特定事業とは、バリアフリー法第2条で定める6つの主としてハード整備に関する事業（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）のことを指す。概要を以下の①～⑦に示す。

基本構想で特定事業を定めた場合、事業を実施する者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられる。

① 公共交通特定事業

- ・特定旅客施設におけるバリアフリー設備（ホームドア等）の整備、これに伴う特定旅客施設の構造の変更

②道路特定事業

- ・道路におけるバリアフリー化のための施設・工作物（歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識等）の設置
- ・バリアフリー化のために必要な道路構造の改良（歩道の拡幅、路面構造の改善等）

③路外駐車場特定事業

- ・特定路外駐車場におけるバリアフリー化のために必要な施設（車椅子使用者が円滑に利用できる駐車施設等）の整備

④都市公園特定事業

- ・都市公園におけるバリアフリー化のために必要な特定公園施設の整備

⑤建築物特定事業

- ・特別特定建築物におけるバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備
- ・全部又は一部が生活関連経路である特定建築物における生活関連経路のバリアフリー化のために必要な建築物特定施設の整備

⑥交通安全特定事業

- ・バリアフリー化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置
（高齢者、障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示の設置 等）
- ・バリアフリー化のために必要な生活関連経路を構成する道路における違法駐車行為の防止
（違法駐車行為に係る車両の取締りの強化、違法駐車行為の防止についての広報活動及び啓発活動 等）

⑦教育啓発特定事業

- ・移動等円滑化の促進に関する児童、生徒又は学生の理解を深めるために学校と連携して行う教育活動の実施に関する事業

（学校の間を活用した市町村等によるバリアフリー教室（障害当事者によるセミナーや車椅子サポート体験、高齢者疑似体験等）の開催、旅客施設等におけるバリアフリー教室の開催 等）

- ・移動等円滑化の促進に関する住民その他の関係者の理解の増進又は移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保のために必要な啓発活動の実施に関する事業（上に掲げる事業を除く。）

（障害当事者を講師とした住民向けバリアフリー講演会やセミナーの開催、公共交通事業者等の従業員を対象とした接遇研修の実施、優先席や車椅子利用者用駐車施設の適正利用に関するポスターの掲示 等）

6.2.2 特定事業の設定

それぞれの特定事業を以下のように設定する。

表 39 公共交通特定事業

| 事業箇所 | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|--------------------------|------------|----------------------------|----------|-----------|-----------------|--------|
| | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| 近鉄橿原線 田原本駅 (ホーム) | 安全性の確保 | ・ホームドアの整備等※ | — | — | — | 近畿日本鉄道 |
| 近鉄橿原線 田原本駅 (トイレ) | バリアフリー対応 | ・ベビーチェアの設置 | ○ | 維持管理 | | 近畿日本鉄道 |
| | | ・トイレの位置や設備についての音声案内の設置 | ○ | 維持管理 | | |
| 近鉄橿原線 田原本駅 (その他) | 利便性、安全性の向上 | ・券売機等の改善等 | ○ | 維持管理 | | 近畿日本鉄道 |
| | バリアフリー対応 | ・改札内スロープへの視覚障害者誘導用ブロックの設置等 | ○ | 維持管理 | | |
| 近鉄田原本線 西田原本駅 (ホーム) | 安全性の向上 | ・ホームドアの整備等※ | — | — | — | 近畿日本鉄道 |
| 近鉄田原本線 西田原本駅 (トイレ) | バリアフリー対応 | ・洋式トイレの設置 | ○ | 維持管理 | | 近畿日本鉄道 |
| | | ・ベビーチェアの設置 | ○ | 維持管理 | | |
| | | ・トイレの位置や設備についての音声案内の設置 | ○ | 維持管理 | | |
| 近鉄田原本線 西田原本駅 (その他) | 利便性、安全性の向上 | ・券売機等の改善等 | ○ | 維持管理 | | 近畿日本鉄道 |

※ホームドア整備については近鉄として優先順位があるため、整備時期は未定。当面の措置として、すでに整備済みの内方線付点状ブロックに加え、駅員等の見守りによりホーム安全対策とする。

表 40 道路特定事業

| 事業箇所 | | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 | |
|-----------|-------------------------|--------------|---|----------|-----------|-----------------|----------|----------|
| | | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | | |
| 駅北側 周辺 | 石見第 11号踏 切部 | 歩行空間の 確保 | ・踏切部分の歩道 拡幅 ・カラー舗装によ る歩車道分離 | ○ | ○ | 維持 管理 | 奈良県・田原本町 | |
| | | 安全性の向 上 | ・踏切手前の注意 喚起の看板等の 設置等 | ○ | 維持管理 | | | 奈良県・田原本町 |
| | | バリアフリ ー対応 | ・踏切手前に視覚 障害者誘導用ブ ロックを設置 ・踏切内の平滑化 等 | ○ | 維持管理 | | | |
| | 田原本 駅～西 田原本 駅間 | 安全性の確 保 | ・駅への送迎車の ための空間の改 善 | | ○ | ○ | 奈良県・田原本町 | |
| | | 歩行空間の 確保 | ・路側帯のカラー 化 | | | | | |
| 駅南側 周辺 | 田原本 1号踏 切部 | 歩行空間の 改善 | ・踏切部分の歩道 拡幅 ・カラー舗装によ る歩車道分離 | | | ○ | 奈良県 | |
| | | 安全性の確 保 | ・踏切手前の歩行 者待機スペース の確保 ・線路横の水路の 安全対策等 | ○ | ○ | ○ | | 奈良県 |

| 事業箇所 | | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|-------------------|--------------------------|--|--|----------|-----------|-----------------|------|
| | | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| 駅南側 周辺 (続き) | 田原本 1号踏 切部 (続き) | バリアフリ ー対応 | ・踏切手前に視覚 障害者誘導用 ブロックを設 置 ・踏切内の平滑化 等 | | | ○ | 奈良県 |
| | 県道田 原本停 車場線 | 歩行空間の 確保 | ・舗装の改善 ・歩道の拡幅やカ ラー舗装によ る歩車道分離 | ○ | ○ | ○ | 奈良県 |
| ②幸町薬王寺線 | 安全性の向 上 | ・交差点への安 全施設の整備 | ○ | ○ | ○ | 田原本町 | |
| | 歩行空間の 改善 | ・舗装の改善 ・歩道の拡幅やカ ラー舗装によ る歩車道分離 | | | | | |
| ③田原本34号 線 | 歩行空間の 改善、確保 | ・舗装の改善 ・路側帯のカラー 化 ・車道幅員の縮小 | ○ | ○ | ○ | 田原本町 | |
| | 安全性の向 上 | ・銀行前への注意 喚起の看板等 の設置 | ○ | 維持管理 | | | |
| | バリアフリ ー対応 | ・視覚障害者向け の対応等 | ○ | 維持管理 | | | |

| 事業箇所 | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|------------|------------|-----------------|----------|-----------|-----------------|------|
| | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| ④根太黒田線 | 歩行空間の確保 | ・路側帯のカラー化 | ○ | 維持管理 | 田原本町 | |
| | バリアフリー対応 | ・視覚障害者向けの対応等 | ○ | 維持管理 | | |
| ⑤田原本 21 号線 | 歩行者空間の確保 | ・カラー舗装による歩車道分離等 | ○ | | 田原本町 | |
| | 安全性の確保 | ・道路横の水路の安全対策等 | ○ | 維持管理 | | |
| | バリアフリー対応 | ・視覚障害者向けの対応等 | ○ | 維持管理 | | |
| ⑥田原本 15 号線 | 歩行空間の確保、改善 | ・カラー舗装による歩車道分離等 | ○ | 維持管理 | 田原本町 | |
| | バリアフリー対応 | ・視覚障害者向けの対応等 | ○ | 維持管理 | | |
| ⑦田原本 49 号線 | 歩行空間の確保 | ・カラー舗装による歩車道分離等 | ○ | 維持管理 | 田原本町 | |
| | バリアフリー対応 | ・視覚障害者向けの対応等 | ○ | 維持管理 | | |
| ⑧田原本 37 号線 | 歩行空間の改善 | ・舗装の改善 | ○ | 維持管理 | 田原本町 | |
| | バリアフリー対応 | ・視覚障害者向けの対応等 | ○ | 維持管理 | | |

| 事業箇所 | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|----------|------------|---------------------|----------|-----------|-----------------|------|
| | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| ⑨田原本26号線 | 歩行空間の確保、改善 | ・カラー舗装による歩車道分離等 | ○ | 維持管理 | | 田原本町 |
| | バリアフリー対応 | ・視覚障害者誘導用ブロックの設置等 | ○ | 維持管理 | | |
| ⑩新町1号線 | 歩行空間の改善 | ・舗装の整備等 | 維持管理 | | | 田原本町 |
| | バリアフリー対応 | ・視覚障害者誘導用ブロックの整備、改修 | ○ | ○ | ○ | |
| ⑪阪手八尾大橋線 | 歩行空間の改善 | ・舗装の整備等 | 維持管理 | | | 田原本町 |
| | バリアフリー対応 | ・視覚障害者誘導用ブロックの改修、整備 | ○ | ○ | ○ | 田原本町 |

表 4 1 路外駐車場特定事業

| 事業箇所 | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|--------|--------------|--------------|----------|-----------|-----------------|------|
| | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| 田原本駐車場 | バリアフリー 対応 | ・障害者用駐車場の設置等 | 維持管理 | | | 田原本町 |

表 4 2 都市公園特定事業

| 事業箇所 | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|--------------|--------------|-----------------------------------|----------|-----------|-----------------|------|
| | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| イベント広 場公園 | バリアフリー 対応 | ・敷地出入口から敷地内における視覚障害者誘導用ブロックの維持管理等 | 維持管理 | | | 田原本町 |
| 第2 児童公 園 | バリアフリー 対応 | ・敷地出入口の段差の維持管理等 | 維持管理 | | | 田原本町 |

表 4 3 建築物特定事業

| 事業箇所 | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|----------|----------|--|----------|-----------|-----------------|------|
| | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| 役場庁舎 | バリアフリー対応 | <ul style="list-style-type: none"> 敷地出入口から施設出入口までのバリアフリー経路の維持管理 障害者等の優先駐車場の確保等 | 維持管理 | | | 田原本町 |
| 町立田原本小学校 | バリアフリー対応 | <ul style="list-style-type: none"> 敷地出入口から施設出入口までのバリアフリー経路の確保 障害者等の優先駐車場の確保等 | ○ | ○ | 維持管理 | 田原本町 |

表 4 4 交通安全特定事業

| 事業箇所 | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|-----------|--------|--|----------|-----------|-----------------|----------|
| | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| 県道田原本停車場線 | 安全性の確保 | <ul style="list-style-type: none"> 交差点における一時停止措置の検討 | ○ | 維持管理 | | 奈良県公安委員会 |

表 4 5 教育啓発特定事業

| 事業箇所 | 目的 | 事業内容 | 目標時期 | | | 事業主体 |
|------|---------------------|---|----------|-----------|-----------------|-------------|
| | | | 短期 5年 | 中期 10年 | 長期 10年 以上 | |
| 町内 | 障害当事者等についての知識の理解、周知 | ・児童、生徒又は学生を対象としたバリアフリー教室の開催 | ○ | ○ | ○ | 田原本町 |
| | | ・障害当事者等を講師とした住民向けバリアフリー講習会やセミナーの開催 | ○ | ○ | ○ | 田原本町 |
| | | ・障害の特性を誰でも理解できるように解説していくため、教室やイベント、広報活動の実施 | ○ | ○ | ○ | 田原本町 |
| | 障害当事者等についての知識の理解、周知 | ・公共交通の優先席や、駐車場における車椅子利用者用駐車施設の適正利用に関する啓発(ポスターの掲示) | ○ | ○ | ○ | 田原本町、近畿日本鉄道 |
| | | ・オストメイト利用者の公衆浴場への入浴に対する理解についての啓発 | ○ | ○ | ○ | 田原本町 |
| | | ・認知症サポーター養成講座の開催 | ○ | ○ | ○ | 田原本町 |
| | | ・イベント企画の開催 | ○ | ○ | ○ | 田原本町社会福祉協議会 |
| 旅客施設 | 障害当事者等への対応についての接遇学習 | ・旅客施設におけるバリアフリー教室の開催 | ○ | ○ | ○ | 近畿日本鉄道 |
| | | ・公共交通事業者の従業員を対象とした接遇研修の実施 | ○ | ○ | ○ | 近畿日本鉄道 |

6.2.3 その他、重点整備地区における移動等円滑化のための必要な事項

1) 公共交通の充実（コミュニティバスの導入等）

コミュニティバスの導入等の公共交通の充実を図ることにより、（公共交通を活用して）徒歩による移動がしやすいまちづくりを進める。

2) サインによる情報提供の充実

田原本駅周辺をはじめ重点整備地区内において、大きさと色彩に十分配慮した分かりやすいサイン（ひらがな・外国語併記・ピクトグラムによる表記等）の整備を進める。

7. 計画の継続的な見直し

バリアフリーのマスタープラン、基本構想を一過性のもので終わらせることなく、持続可能な改善の取り組みを実践していく。

具体的には、策定（Plan）後の特定事業等の実施（Do）を受けて、その結果を評価（Check）し、社会経済情勢や町民ニーズの変化等を踏まえ、必要に応じて計画の見直し（Act）を行うというPDCAサイクルにより、実情に則した計画となるように段階的かつ継続的な見直しを行う。

そのため、おおむね5年ごとに事業の実施状況などの効果検証等を行い、必要に応じて計画の見直しを行う。

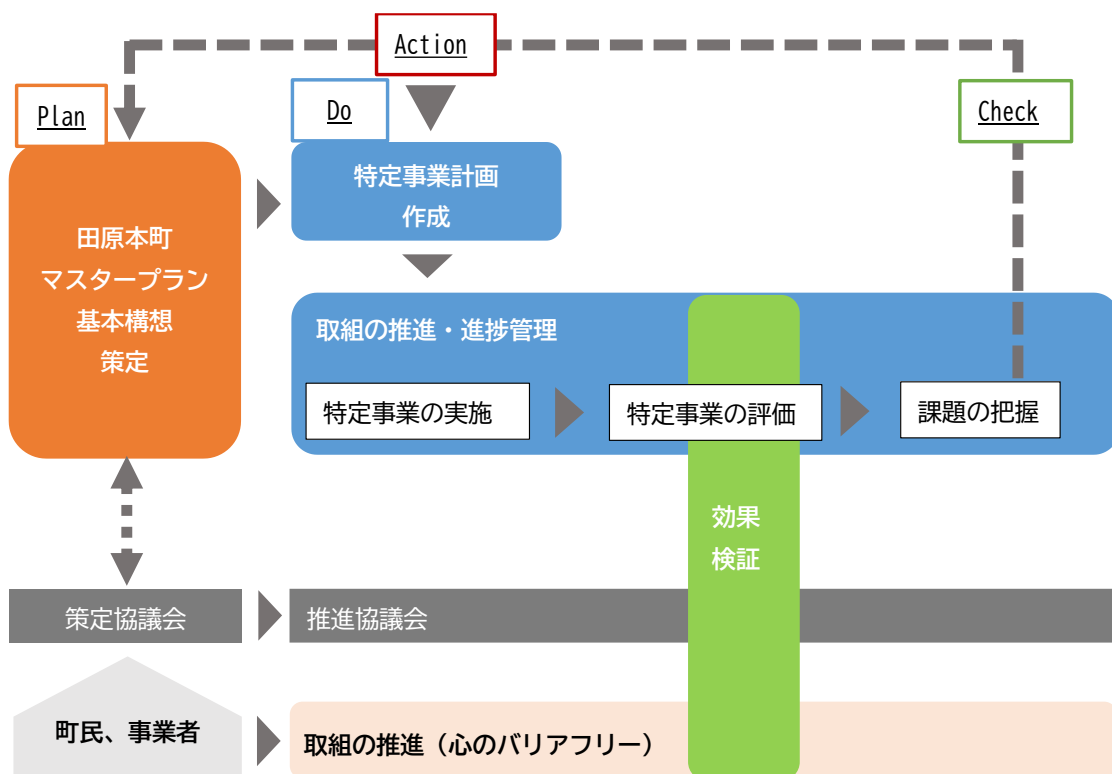


図 33 マスタープラン、基本構想の継続的な見直しについて

8. 用語集

| | 語句 | 意味 |
|---|-----------|---|
| あ | アイデンティティ | 独自性、個性、主体性のこと |
| い | 移動等円滑化 | 高齢者・障害者等の日常生活や、社会生活における移動や施設等の利用の際に係る身体の負担を軽減し、移動または施設の利用上の利便性や安全性を向上させること。 |
| お | オストメイト | 病気や事故等により消化管や尿管が損なわれるなど、腹部等に排泄のための開口部にストーマ（人工肛門・人工膀胱）を持つ人のこと。 |
| く | グレーチング | 道路の排水施設（側溝や排水柵）等の路面部分に、路面排水を集水するために設置される金属製の蓋。 |
| こ | 公共交通特定事業 | 基本構想で定めた移動等円滑化のために必要な事業のうち、特定旅客施設にあたる鉄道駅等で実施するバリアフリー化のために必要な整備（エレベーター、エスカレーターなどの設置、段差の解消など）、バリアフリーの一定の基準に適合した車両の購入などの事業。 |
| | 交通安全特定事業 | 基本構想で定めた移動等円滑化のために必要な事業のうち、重点整備地区内の交差点や歩道の安全な移動、円滑な交通処理を目的とする事業（高齢者、障害者等による道路の横断の安全を確保するための機能を付加した信号機、歩行者用道路であることを表示する道路標識、横断歩道であることを表示する道路標示の設置、歩道への違法駐車行為の取締りなど）。 |
| | 交通バリアフリー法 | 「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」の通称。鉄道駅などの旅客施設や、その周辺の道路などの移動経路において、歩道の段差の解消や視覚障害者のための誘導ブロックの設置、または、鉄道駅のエレベーターの設置などにより、高齢者や身体障害者等が公共交通機関を利用してスムーズに移動できるようにすることを目的として制定された法律。平成 18 年 12 月 20 日にバリアフリー新法が施行され、ハートビル法と統合された。 |
| | 心のバリアフリー | バリアフリー化に関する市民の理解と協力についての教育活動、広報活動等を通じた取組み。 |
| | コミュニティ | 地域住民が生活している場所。住民が関わりあいながら、交流が行われている地域社会。あるいはそのような住民の集団。 |

| | | |
|---|--------------|--|
| し | 視覚障害者誘導用ブロック | 視覚障害者を安全に誘導するために床面、路面等に敷設されている、点状または線状の突起をもったブロック。線状ブロックにはホーム側と線路側を判別出来るような内包線ブロックもある。 |
| | 重点整備地区 | バリアフリー化を一体的に進める必要のある地区。重点整備地区は、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、その他の施設と、これら施設を結ぶ徒歩経路で構成される。 |
| | 市街化区域 | 既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。ここでは用途地域が指定され、都市施設の整備、市街地再開発事業などが積極的に行われる。 |
| | 市街化調整区域 | 市街化を抑制すべき区域。 |
| | 市街地再開発事業 | 低層の木造住宅等が密集し、生活環境の悪化した平面的な市街地において、権利変換方式等を用いて都市整備を行い、土地の高度利用による安全で快適な都市環境を創造しようとするもの。 |
| す | ストック | 道路や公園など都市を円滑に運営するために形成された施設。 |
| | スパイラルアップ | 具体的な施策や措置の内容について、施策に関係する当事者の参加の下、検証し、その結果に基づいて新たな施策や措置を講じることによって段階的・継続的な発展を図っていくこと。 |
| せ | 生活関連経路 | 生活関連施設を相互に結ぶ経路。バリアフリー化事業を重点的に推進する必要のある道路のこと。 |
| | 生活関連施設 | 「常に多数の人が利用する施設」「高齢者、障害者等が常時利用する施設」のこと。 |
| そ | 総合計画 | めざすべき将来像とこれを実現するための基本的な方向を明らかにするとともに、行政の各分野における計画や方針を統括する計画で、行政の最上位計画として位置づけられる。 |
| そ | 側溝の蓋 | 道路の路面排水のため、道路端に設置するコンクリート製などの蓋。 |
| た | バリアフリースイートイレ | 従来「多機能トイレ」と呼ばれていたものなど、高齢者や障害者等の利用に適正な配慮が必要なトイレの総称。 |
| と | 道路特定事業 | 基本構想で定めた移動等円滑化のために必要な事業のうち、道路におけるバリアフリー整備に関する事業。 |
| | 特定建築物 | 学校、病院、劇場、観覧場、集会場、展示場、百貨店、ホテル、事務所、共同住宅、老人ホームその他の多数の者が利用する政令で定める建築物又はその部分、これらに附属する特定施設。利用円滑化基準適合の努力義務が課せられる。 |

| | | |
|---|-------------------|--|
| | 特定事業 | 基本構想における生活関連施設、生活関連経路、特定車両のバリアフリー化を具体化するための事業。基本構想に特定事業を定めた場合、その特定事業を実施すべき者には、特定事業計画の作成とこれに基づく事業実施の義務が課せられる。 |
| | 特定旅客施設 | 旅客施設のうち、1日当たりの平均的な利用者が3,000人以上の施設。 |
| | 特別特定建築物 | 不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、身体障害者等が利用する特定建築物で、高齢者、身体障害者等が円滑に利用できるようにすることが特に必要なものとして政令で定めるもの。延べ床面積2,000平方メートル以上のものは、利用円滑化基準の適合義務が課せられる。 |
| | 都市計画 | 土地の使い方や建物の建て方についてのルール、道路や公園など生活に必要な施設を整備することや、川や森などの自然を残していくことを定めて、実現していくこと。 |
| | 都市計画マスタープラン | 市町村が策定する都市計画マスタープランは、市町村マスタープランともいう。正式には、「市町村の都市計画に関する基本的な方針」。住民に最も近い立場にある市町村が、その創意工夫のもとに住民の意見を反映し、まちづくりの具体性ある将来ビジョンを確立し、地区別のあるべき「まち」の姿を定めるもの。 |
| | 都市構造 | 都市は人間の活動が様々な形で集合し、互いに連携しながら構成されているその構成要素のこと。 |
| | 都市公園 | 都市計画法に規定する都市計画施設である公園または緑地、または都市計画区域内において設置する公園または緑地で、地方公共団体が設置するもの。もしくは国が設置する公園または緑地（国立公園や国定公園等は含まない）。 |
| な | 奈良県住みよい福祉のまちづくり条例 | 住みよい福祉のまちづくりについて、基本理念を定め、並びに県、事業者及び県民の責務を明らかにし、障害者、高齢者等をはじめとするすべての県民にとって安全で快適な生活環境の整備を推進して、県民の福祉の増進に資することを目的とした条例。 |
| の | ノーマライゼーション | 障害者等を特別視するのではなく、一般社会の中で普通の生活が送れるような条件を整えるべきであり、共に生きる社会こそノーマルな社会であるとの考え方。 |
| は | ハートビル法 | 「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」の通称。段差のない出入口、多目的トイレの設置など、建築物のバリアフリー化を目指した法律。平成18年12月20日にバリアフリー新法が施行され、交通バリアフリー法と統合された。 |

| | | |
|---|-----------------|---|
| | バリアフリー | 高齢者・障害者等が社会生活をしていく上で障壁（バリア）となるものを除去（フリー）すること。障壁（バリア）には、物理的、社会的、制度的、心理的な障壁、情報面での障壁など、すべての障壁が含まれる。 |
| | バリアフリー新法 | 「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律」の通称。平成 18 年 12 月 20 日に、「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）」と「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（交通バリアフリー法）」を一体化し、施策の拡充が図られた。 |
| | ハンプ | 車道の路面に施された凸型断面の舗装。 |
| へ | ベッドタウン | 都市部で働く人たちに向けて整備されたり居住者が増えた街。 |
| ゆ | ユニバーサルデザイン | 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。 |
| り | 立地適正化計画 | 持続可能な都市構造への再構築を目指し、人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランであり、市町村が必要に応じて策定する計画。 |
| | リーディングライン | 移動経路を示す床の表示線。 |
| | リブ式（突起付き）の車道外側線 | 道路または車道の路端寄りに引かれている区画線。雨の日も冠水せず、夜間雨天時の視認性が大幅にアップする。また、ラインを踏むことで発生する音と振動により、居眠りなどの車線逸脱時の注意喚起に効果を発揮し、事故の大幅削減を図っている。 |
| り | 旅客施設 | 駅、バスターミナル、港、空港など公共交通機関を利用する旅客の乗降や待合などに利用される施設のこと。 |
| ろ | 路外駐車場 | 道路の路面外に設置される自動車の駐車のための施設。時間貸駐車または無料で不特定多数の利用者が駐車できるものをいう（月極駐車場は路外駐車場には該当しない）。 |
| | 路側帯 | 道が設けられていない道路または歩道と接していない側の道路の路端に、歩行者用として設置されたスペース。 |