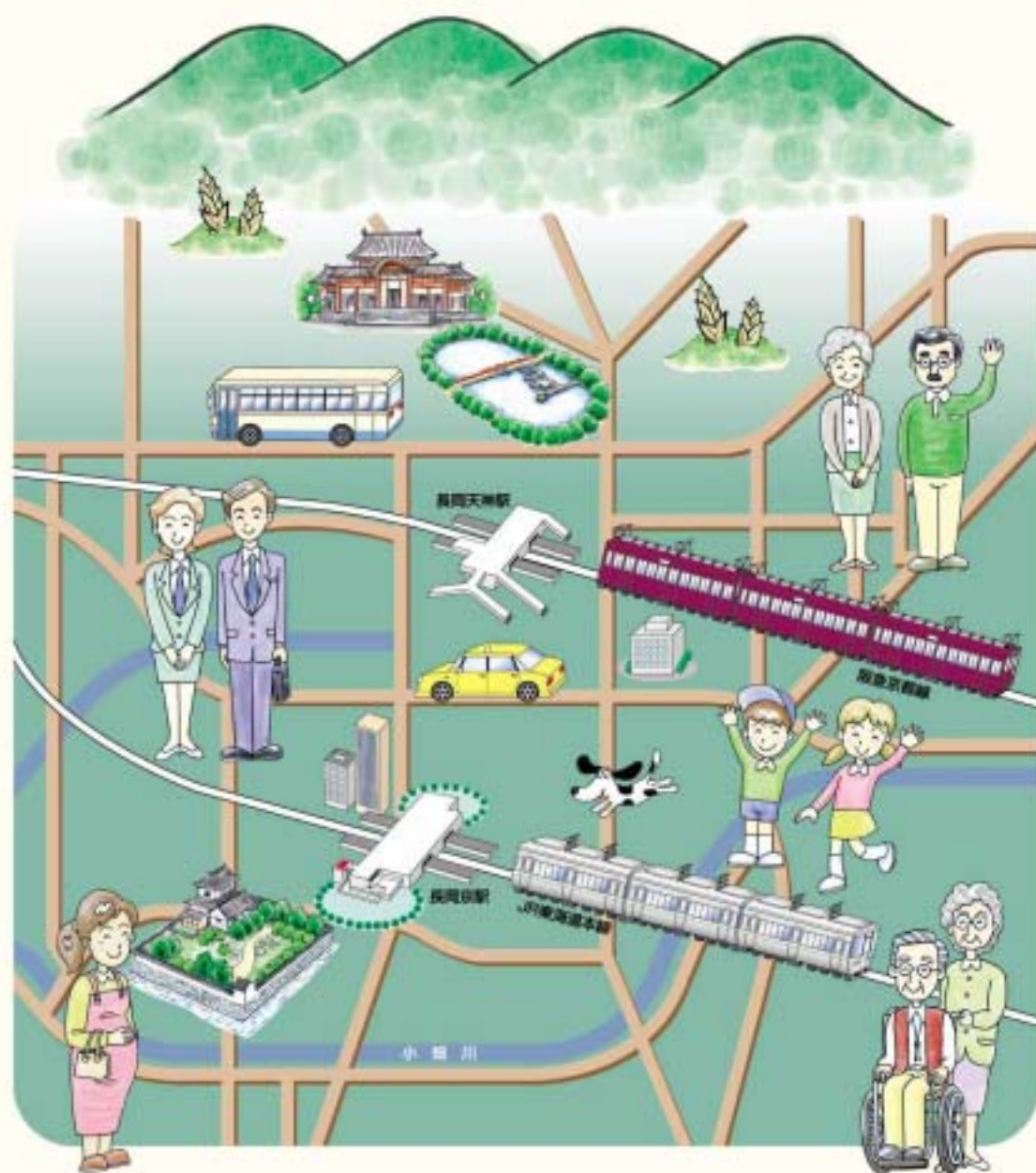


長岡京市交通バリアフリー

基本構想



長岡京市

【目 次】

1. 長岡京市の概況	1
1.1 地 勢	1
1.2 人口と高齢者、障害者数	2
1.3 公共交通機関の状況	3
2. 基本構想の背景・趣旨と位置づけ	5
2.1 基本構想の背景と趣旨	5
2.2 基本構想の目標年次	5
2.3 基本構想の位置づけ	6
3. 交通バリアフリー化に関する方向性	7
4. 重点整備地区の範囲	9
4.1 重点整備地区の考え方	9
4.2 長岡京市における重点整備地区の考え方	9
5. 整備の基本方針と整備項目	11
5.1 鉄道駅施設	11
5.2 駅前広場等	18
5.3 道路等	19
5.4 交差点等	23
5.5 バス	27
6. 「心のバリアフリー化」に向けて	28
6.1 基本的な考え方、方向性	28
6.2 「心のバリアフリー化」に向けた施策	29
7. 基本構想を受けた交通バリアフリー化の推進方策	30

参考資料

1. 「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)の趣旨と概要	31
2. 本基本構想における交通バリアフリー関係の用語の解説	33
3. 交通バリアフリー化に向けた施設整備事例	38
4. 「長岡京市交通バリアフリー基本構想」策定の経過	42
5. 「長岡京市交通バリアフリー検討委員会」委員名簿	43

1. 長岡京市の概況

1.1 地 勢

長岡京市は、京都市、大阪市の間に位置し、北は向日市と京都市、南は乙訓郡大山崎町、東は京都市、西は西山山地を介して大阪府三島郡島本町に接しています。京都市と大阪市を結ぶ主要道路鉄道が市域を南北に縦断しており、名神高速道路、国道 171 号、西日本旅客鉄道東海道本線（JR 京都線）が市東部を、阪急京都線が市中央部を通っている。

市域の中央部から東側にかけては可住地の平坦部（市域面積の約 65%）となっており、残りは山地（西山）である。

土地利用は、中央部が住宅、商業、農業などの用途に利用され、東部では工業用途の占める割合が大きい。

長岡京市の位置、面積等（平成 11 年 10 月 1 日現在）

長岡京市の位置	東経 135° 39' ~43'、北緯 34° 54' ~57'
市域面積	19.18 km ²
市域の広がり	東西 6.5km、南北 4.3km
海 抜	最高 490m、最低 10m、平均 30m



長岡京市の広域および近隣位置図

1.2 人口と高齢者、障害者数

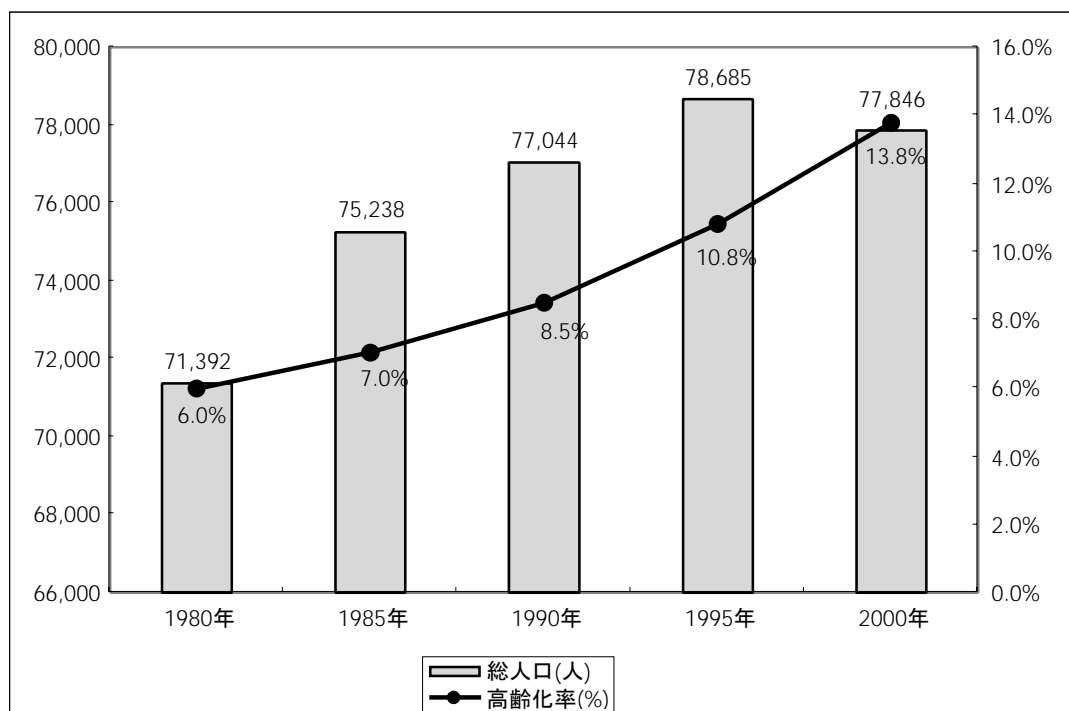
人口と高齢者数の推移

長岡京市の人口は、高度経済成長期以降増加傾向が続いてきたが、1995年から2000年にかけては微減に転じ、2000年の総人口は7万8千人弱である。

65歳以上人口が総人口に占める割合（高齢化率）は、1980年以降総人口を上回る伸び率を示しており、1995年には10%を超えて高齢化が急速に進展していることがわかる。

長岡京市の総人口と老年人口の推移（データ：各年国勢調査）

	1980年 (昭和55年)	1985年 (昭和60年)	1990年 (平成2年)	1995年 (平成7年)	2000年 (平成12年)
総人口(人)	71,392	75,238	77,044	78,685	77,846
65歳以上人口(人)	4,257	5,256	6,512	8,462	10,705
高齢化率(%)	6.0%	7.0%	8.5%	10.8%	13.8%



障害者数

長岡京市における2001年3月末現在の障害者数は下表のとおりである（データ：長岡京市社会福祉課）

長岡京市の障害者数

障害種別	人数
知的障害者（療育手帳所持者）数	340人
身体障害者（身体障害者手帳所持者）数	2,746人

1.3 公共交通機関の状況

鉄 道

市内には、市中央部を南北に通過する阪急電鉄京都線と、市東部を同じく南北方向に通る西日本旅客鉄道東海道本線(JR 京都線)、東海旅客鉄道東海道新幹線の 3 路線があり、駅は阪急長岡天神駅と JR 長岡京駅の 2 駅が存在する。

両駅の平成 12 年の 1 日あたり平均乗降客数は下表のとおりである。

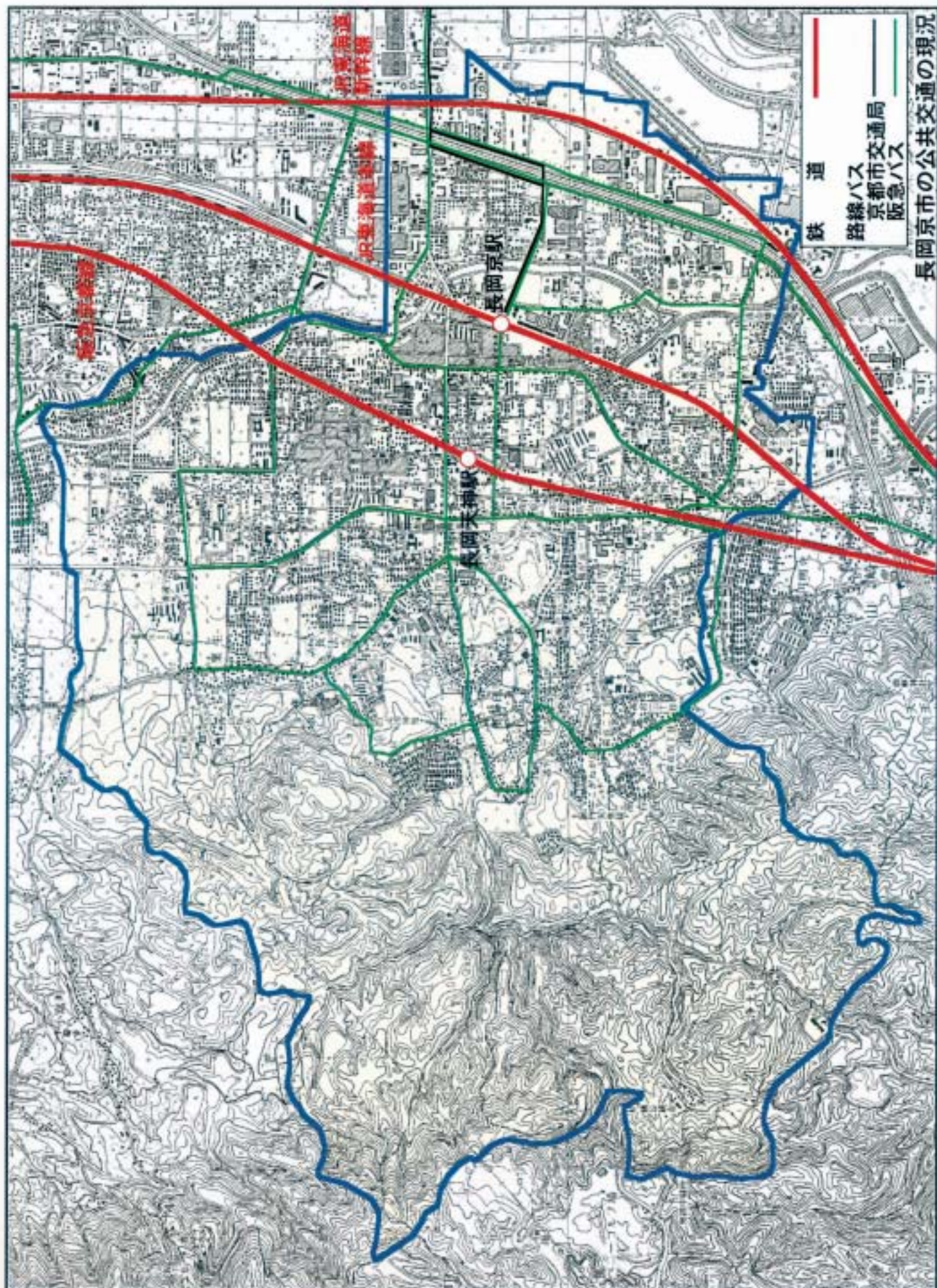
長岡京市内 2 駅の 1 日あたり平均乗降客数

駅 名	乗降客数
JR 長岡京駅	17,167 人*
阪急長岡天神駅	42,643 人

出典：平成 13 年度長岡京市統計書
(*JR 長岡京駅の値は乗客数のみ)

バ ス

長岡京市内では、阪急バス㈱と京都市交通局が 2 鉄道駅を中心としたバス路線を営業しており、鉄道駅の端末交通機関としての中心的役割を担っている。また、阪急バス㈱については隣接する向日市や大山崎町を連絡する広域的な運行形態をとっている。



2. 基本構想の背景・趣旨と位置づけ

2.1 基本構想の背景と趣旨

わが国では急速な高齢化の進展による本格的な高齢社会の到来や、障害者が障害のない人と同等に生活し活動する社会をめざすノーマライゼーションの理念の社会への浸透を背景に、すべての人が安心して暮らすことができる社会の形成、社会・経済活動への積極的参加の実現が強く求められている。

このような社会的要請を受け、誰もが気軽に安心して移動できる環境づくりを目的に、国は平成 12 年 5 月、「高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律」（以下「交通バリアフリー法」という。）を公布し、駅やバスなどをバリアフリー化するとともに、市町村が駅やその周辺地域について地域の実情に即した基本構想を作成し、関係者が協力してバリアフリー化を進めることとされた。

長岡京市においても、平成 7 年 9 月に市内 2 駅に対するエレベーター設置について市民団体から請願が提出されたのを受けて、西日本旅客鉄道および阪急電鉄等と実現に向けた協議・調整を行い、平成 12 年度から事業着手ならびに推進を図っているところであるが、この検討・協議の中で市としての交通バリアフリーに対する基本構想策定の気運が高まってきた。

このような背景のもと策定を行った「長岡京市交通バリアフリー基本構想」は、交通バリアフリー法および、移動円滑化を総合的かつ計画的に推進していくための基本的な方針である「移動円滑化の促進に関する基本方針（平成 12 年 11 月告示）」（以下「基本方針」という。）にもとづき、今後の長岡京市での交通バリアフリーに関する基本的な方向性を示すとともに、重点整備地区における具体的な施策を明らかにするものである。

2.2 基本構想の目標年次

基本構想の整備目標年次を 2010 年（平成 22 年）とする。

ただし、バリアフリーに関する施策においては、実施可能なものから順次取り組むことを基本とし、短期的施策（概ね今後 5 年間を目標とする）と分けて示すものとする。

さらに、交通バリアフリー化に際しては、本市の「都市計画マスタープラン」、「市街地整備基本計画」等の上位計画を踏まえ、長期的に取り組む必要があることから、2010 年以降の長期的な対応についても記述する。

2.3 基本構想の位置づけ

基本構想は、交通バリアフリー法および基本方針にもとづくとともに、長岡京市の21世紀のまちづくりのあり方を示している「長岡京市第3次総合計画 長岡京プラン21」や「長岡京市ノーマライゼーションプラン」「(仮)地域健康福祉基本計画」等の保健福祉分野の計画との整合を図るものとする。

具体の施策については、「長岡京市都市計画マスタープラン」、「市街地整備基本計画」等との整合を図りながら、策定・実施していくものである。また、本基本構想で示す整備の項目については、公共交通事業者、道路事業者、公安委員会等が整備を推進するものとするが、事業者間で連携が必要である項目については、相互協力のもとで積極的に整備を図ることとする。

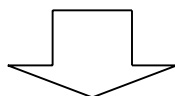
3. 交通バリアフリー化に関する方向性

長岡京市の21世紀のまちづくりの基本指針となる「長岡京市第3次総合計画 長岡京プラン21」での将来都市像、主要テーマを受け、長岡京市における交通バリアフリー化の基本理念と方向性を以下のように設定する。

なお、ここで示す内容の中には、バリアフリー化に関する施策の領域を超えるものも含むため、これらについては全市的な取り組みのもと実現をめざすものとする。

長岡京市の将来都市像 「住みつづけたい みどりと歴史のまち 長岡京」

(長岡京市第3次総合計画 長岡京プラン21)



長岡京市交通バリアフリー化の基本理念

「ふれあいと にぎわいに満ち、だれもが歩きたくなる まちづくり」

長岡京プラン21 主要テーマ1：誰もが安心して暮らせるまちづくり

誰もが安心して移動でき、社会参加できる環境づくりを支援するバリアフリー化をめざす

- 駅から主要施設までの主要な経路をはじめ、長岡京市での歩行者移動に大きな役割を果たす区画道路を含めたバリアフリーネットワークの形成をめざす。
- 駅周辺や駅前広場など交通結節点でのバリアフリー化を推進する。
- 鉄道駅やバス車両のバリアフリー化を支援する。
- 公共スポーツ施設などへのアクセス手段の確保を行い、誰もが多様な活動を行うことができる環境づくりをめざす。
- 各種事業を整合を図りながら活用し、バリアフリー化に関する施策を実施する。

長岡京プラン21 主要テーマ2：自然と共生する循環型のまちづくり

自然・都市環境や歴史・文化資源との調和を図ったバリアフリー化をめざす

- 公園、広場、水辺空間や、長岡天満宮をはじめとする歴史・文化空間でのバリアフリー化を推進する。
- 自然環境にやさしい透水性・保水性舗装を歩きやすさなどに配慮しながら導入する。
- バリアフリー化とあわせ、電線類の地中化や道路緑化の推進、道路付属・占有物の見直し等を行い、良好な都市景観の創出を図る。
- 西国街道をはじめ、長岡京市の歴史・風土に根づいたバリアフリー化を推進する。

長岡京プラン 21 主要テーマ3：豊かなふれあいを育てるまちづくり

心のバリアフリーを育み、やさしさとふれあいのあるバリアフリー化をめざす

- 学校教育や福祉教育との連携・充実のもと、市民のバリアフリーに対する意識の向上を図る。
- バリアフリーマップなどの情報発信や広報を多様なメディアを活用して実施し、市民の意識向上を図る。

長岡京プラン 21 主要テーマ4：歩きたくなるまちづくり

ユニバーサルデザインを導入し、誰もが安全・快適に移動できるバリアフリー化をめざす

- バリアフリー化の基準はもとより、当事者をはじめとする市民のニーズの把握にもとづき、すべての人が使いやすい施設整備をめざす。
- 中心市街地での新たな自動車・歩行者体系の検討とあわせ、安全・快適で歩きたくなるまちづくりをめざす。
- JR 長岡京駅西口再開発の実施にあたっては、バリアフリーによるまちづくりのモデルとなるよう建物および関連基盤施設の整備を行う。

長岡京プラン 21 主要テーマ5：活力とにぎわいを生み出すまちづくり

まちの魅力向上と活力・にぎわいの創出を生み出すバリアフリー化をめざす

- バリアフリー化による快適な歩行空間の確保によって、まちの魅力やにぎわいが増し、さまざまな活動が展開される活力のあるまちの創出をめざす。
- バリアフリー化による社会活動の増大を図り、活力とにぎわいの創出をめざす。
- 公共公益施設をはじめ、建物のバリアフリー化を推進する。

長岡京プラン 21 主要テーマ6：市民と行政の協働によるまちづくり

市民との連携や市民参加にもとづくバリアフリー化をめざす

- 市民との連携のもとでのバリアフリー化に資する施設整備や啓発活動を展開する。
- 定期的なバリアフリー点検調査の実施を行い、市民がバリアフリーに対する関心を継続的に維持できる環境づくりを行う。

4. 重点整備地区の範囲

交通バリアフリー法および基本方針の考え方にもとづき、長岡京市における重点整備地区を次頁のように定める。

4.1 重点整備地区の考え方

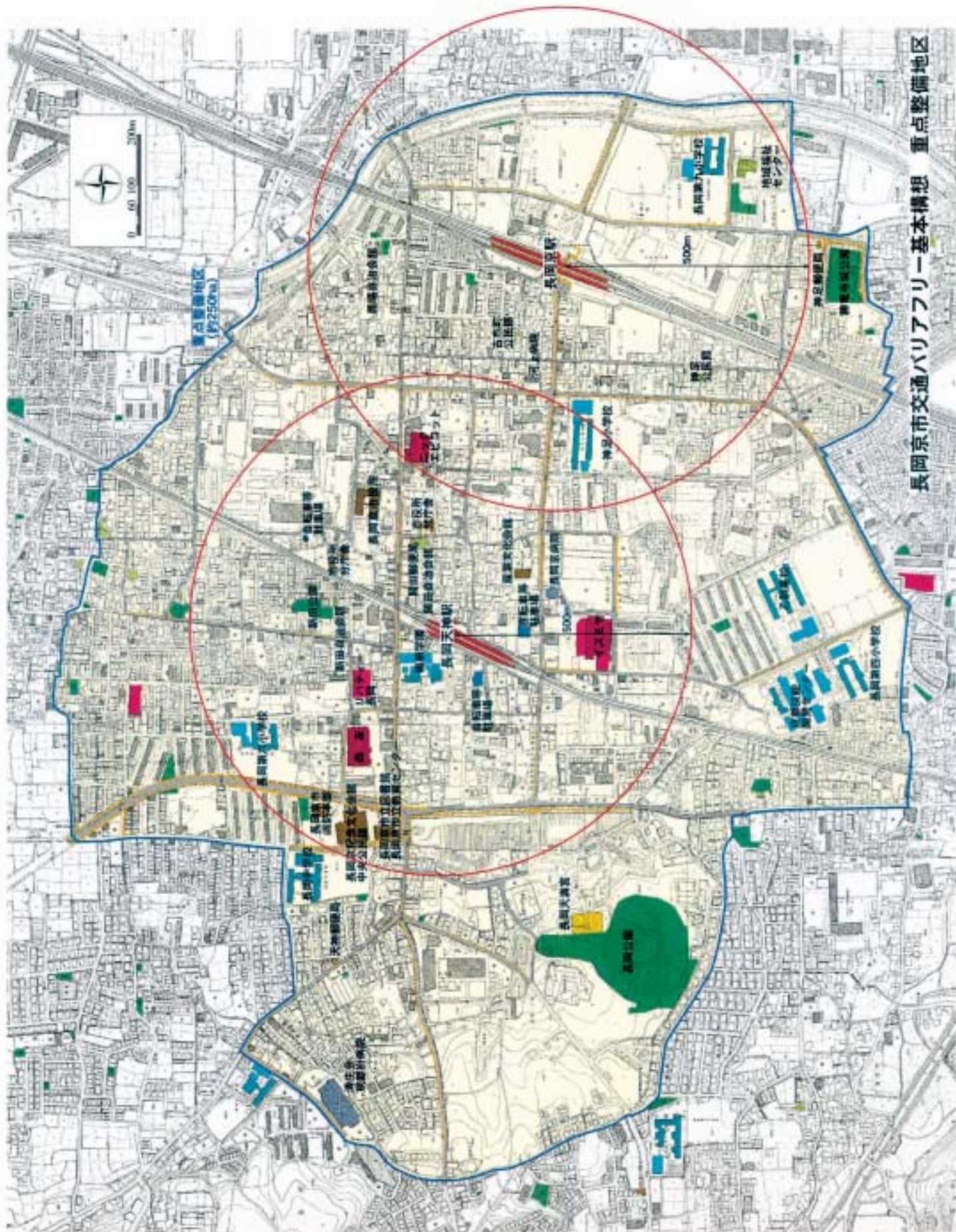
鉄道駅などの特定旅客施設を中心とした概ね 500m～1km の範囲において、主要施設の配置を勘案し区域を設定する。

4.2 長岡京市における重点整備地区の考え方

市内に位置する西日本旅客鉄道東海道本線（JR 京都線）長岡京駅および阪急電鉄京都線長岡天神駅の 2 駅を特定旅客施設とし、両駅を中心に主要施設の配置およびこれへの移動経路を考慮して定めた（面積：約 250ha）。

重点整備地区に含まれる主要施設は、以下のとおりである。

- 長岡京市関係：市役所（本庁舎、分庁舎）、中央公民館、図書館、教育センター、産業文化会館 等
- 国・京都府関係：長岡京記念文化会館、京都技能開発センター 等
- 医療関係：済生会京都府病院、長岡京病院、河上病院 等
- 教育施設：京都府立乙訓高校、長岡中学校、神足小学校、長岡第四小学校、長岡第六小学校、長岡第九小学校、梅華学園 等
- 福祉施設：地域福祉センター 等
- 商業施設：イズミヤ長岡京店、西友長岡京店、リバティー長岡、ニック・エピコット 等
- 歴史・文化施設：長岡天満宮、勝竜寺城公園 等
- その他：公民館、自治会館 等



長岡京市交通バリアフリー基本構想 重点整備地区