

5. 整備の基本方針と整備項目

長岡京市重点整備地区におけるバリアフリー化促進のための基本方針および整備項目を、鉄道駅施設、駅前広場等、道路等、交差点等、バスに分けて以下に示す。

5.1 鉄道駅施設

基本方針

- 現在整備が行われており、2002 年内に完成する阪急長岡天神、JR 長岡京両駅のバリアフリー化工事において、駅出入口からプラットホームまでの 1 以上の移動円滑化された経路の確保を行う。
- さらに、JR 長岡京駅西側の市街地再開発計画における歩行空間整備（デッキ等）との接続にとあわせ、JR 長岡京駅の駅舎等の改良、西側からの移動円滑化経路の確保を図る。
- 各施設・設備の整備については、移動円滑化基準およびガイドラインに沿った整備を基本とし、その詳細は当事者、利用者等の意見を反映したものとする。
- 長期的には、改札口の IC 化、券売機の改良など今後の技術革新に応じた、より使いやすい施設・設備への充実・改良を図る。
- また、駅員等へのバリアフリー教育の実施を図り、ソフト面でも誰もが使いやすい駅の実現をめざす。
- なお、鉄道利用者等の利便性向上に資するため、駅改札外における待合室等について、鉄道事業者をはじめ関係事業者の適切な協力と役割分担のもとで設置をめざすものとする。

整備項目

①JR 長岡京駅

○：事業を開始する時期を示す

下表の内容は、2002年3月25日現在の状況に対する今後の対応を示すものである

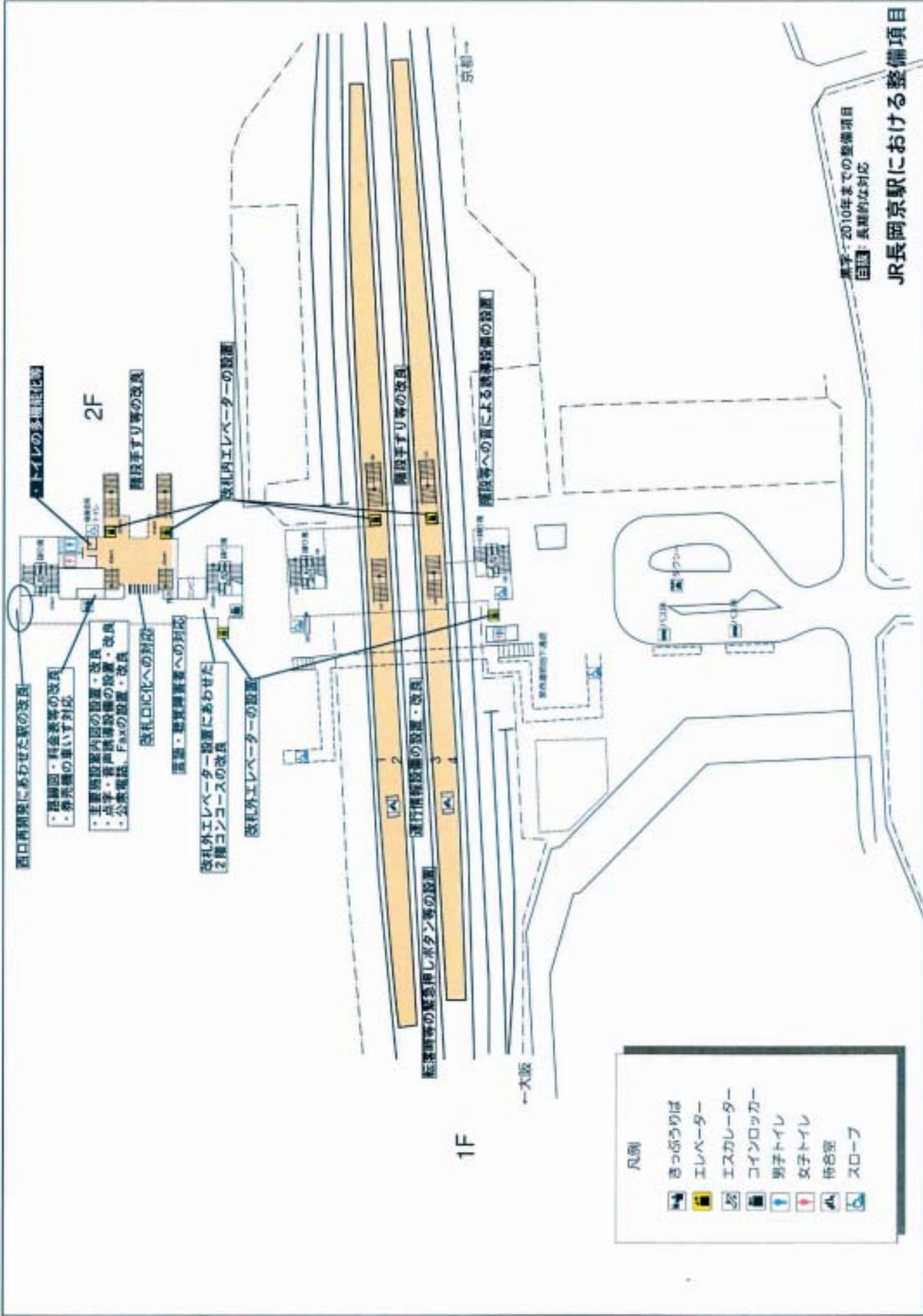
	整備項目	短期施策 (概ね5年)	2010年ま での対応	長期的な 対応
a. 垂直移動施設 の整備	改札外エレベーター設置	○(東口)	○ (再開発にあわせた 西口の改良)	
	改札外エスカレーターの設置	(既設)		
	改札内エレベーターの設置	○		
	改札内エスカレーターの設置	(検討中)		
	階段てすり等の改良	○		
b. 水平移動施設 の整備	エレベーター設置にあわせた2階コンコース の改良	○		
c. 誘導案内情報 施設の整備	誘導・警告ブロックの敷設位置等の改良	(既設)		
	運行情報設備の設置・改良	○		
	路線図・料金表等の改良	○	→	
	主要施設案内表示の設置・改良	○		
	点字・音による誘導設備の設置・改良	○		
d. 旅客施設の個 別施設	プラットホーム転落防止柵等の設置・改良	(既設)		
	転落時の緊急押しボタン、退避場所等の設置	○		
	拡幅改札口の設置等	(既設)		
e. 設備・施設の 改良	券売機の点字表示・車いす対応等	(既設)		
	改札口のIC化への対応	○	→	
	トイレの改良(多機能化など)			○
	障害者用トイレの設置・改良	(既設)		
	ベンチ・待合所の設置	(既設)		
	公衆電話・公衆FAXの設置・改良	○	→	
	言語・聴覚障害者への対応(筆記、職員の対 応など)	○ (現在も 対応可)		
f. 駅員等へのバリアフリー教育・研修の実施		○	→	

注) エレベーターの運行時間：始発～終電

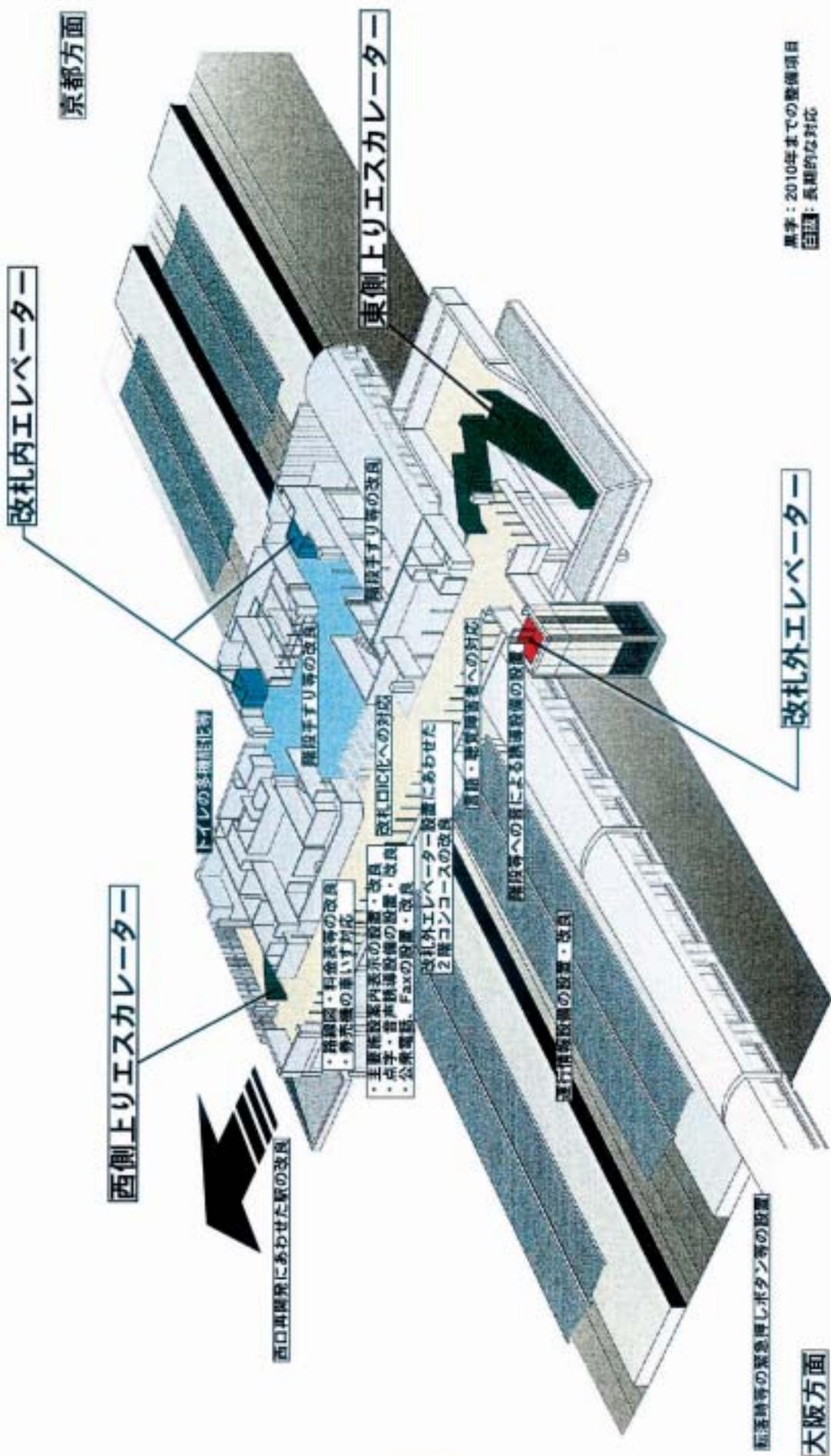
エスカレーターの運行時間：午前6時30分～(運行終了時間は、現在よりも延長を行う)

JR長岡京駅における整備項目

黒字：2010年までの整備項目
白黒：長期的な対応



- 凡例
- きっぷ売りば
 - エレベーター
 - エスカレーター
 - コインロッカー
 - 男子トイレ
 - 女子トイレ
 - 待合室
 - スロープ



黒字：2010年までの整備項目
 青字：長期的な対応

JR長岡京駅の整備イメージ

②阪急長岡天神駅

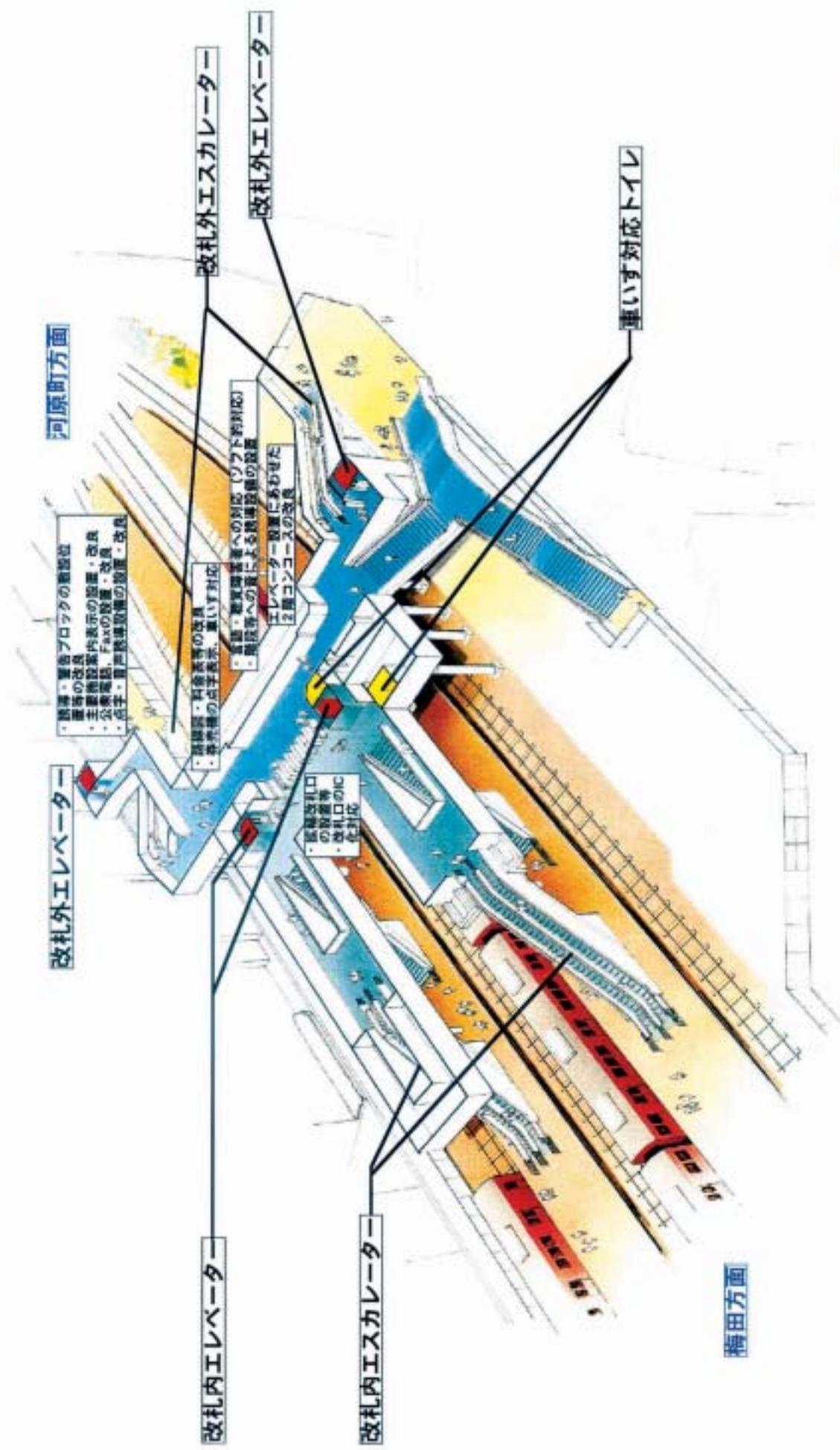
○：事業を開始する時期を示す

下表の内容は、2002年3月25日現在の状況に対する今後の対応を示すものである

対応策	整備項目	短期施策 (概ね5年)	2010年ま での対応	長期的な 対応
a. 垂直移動施設の 整備	改札外エレベーター設置（東口、西口）	○		
	改札外エスカレーター設置（東口、西口）	○		
	改札内エレベーターの設置	○		
	改札内エスカレーターの設置	○		
	階段てすり等の改良	○		
b. 水平移動施設 の整備	エレベーター設置にあわせた2階コンコース の改良	○		
c. 誘導案内情報 施設の整備	誘導・警告ブロックの敷設位置等の改良	○		
	運行情報設備の設置・改良	○		
	路線図・料金表等の改良	○		
	主要施設案内表示の設置・改良	○		
	点字・音による誘導設備の設置・改良	○		
d. 旅客施設の個 別施設	プラットホーム転落防止策等の設置・改良	(既設)		
	転落時の緊急押しボタン、退避場所等の設置	(既設)		
	拡幅改札口の設置等	○		
e. 設備・施設の 改良	券売機の点字表示・車いす対応等	○		
	改札口のIC化への対応	○		
	トイレの改良（多機能化など）	○		
	障害者用トイレの設置・改良	○		
	ベンチ・待合所の設置	(既設)		
	公衆電話・公衆FAXの設置・改良	○		
	言語・聴覚障害者への対応（筆記、職員の対 応など）	○ (現在も 対応可)		
f. 駅員等へのバリアフリー教育・研修の実施		○	→	

注) エレベーターの運行時間：始発～終電

エスカレーターの運行時間：午前6時～終電



黒字：2010年までの整備項目(案)
 赤字：長期的な対応

阪急長岡天神駅の整備イメージ

5.2 駅前広場等

基本方針

- 既設の JR 長岡京駅東口駅前広場については、今後 10 年程度で駅施設整備とあわせて、駅周辺道路の改良、不法駐輪車両・不法駐車車両の撤去・規制など、駅周辺地区におけるバリアフリー化を重点的に行う。
- また、JR 長岡京駅西口では、再開発事業によって駅前広場の新たな整備を行い、使いやすいユニバーサル・デザインに配慮した整備を図る。
- 長期的には、阪急長岡天神駅においても土地区画整理事業等のまちづくりとあわせて駅前広場の整備を図り、バリアフリー化を推進するものとする。

整備項目

○：事業を開始する時期を示す

対応策	整備項目	短期施策 (概ね 5 年)	2010 年ま での対応	長期的な対 応
a.駅前広場の整備と バリアフリー化へ の対応(下表 b、c の内容を含む)	JR 長岡京駅西口	○		
	阪急長岡天神駅			○
JR 長岡京駅東口の既設駅前広場				
b.誘導案内情報 施設の整備	バス停留所の路線図・料金表等の改良	○		
	主要施設案内図の設置・改良			○
	点字・音声誘導設備の設置・改良			○
c.設備・施設の改 良	ベンチ等の設置	○		
	屋根等の設置			○
	身体障害者用駐停車帯の設置		○	

5.3 道路等

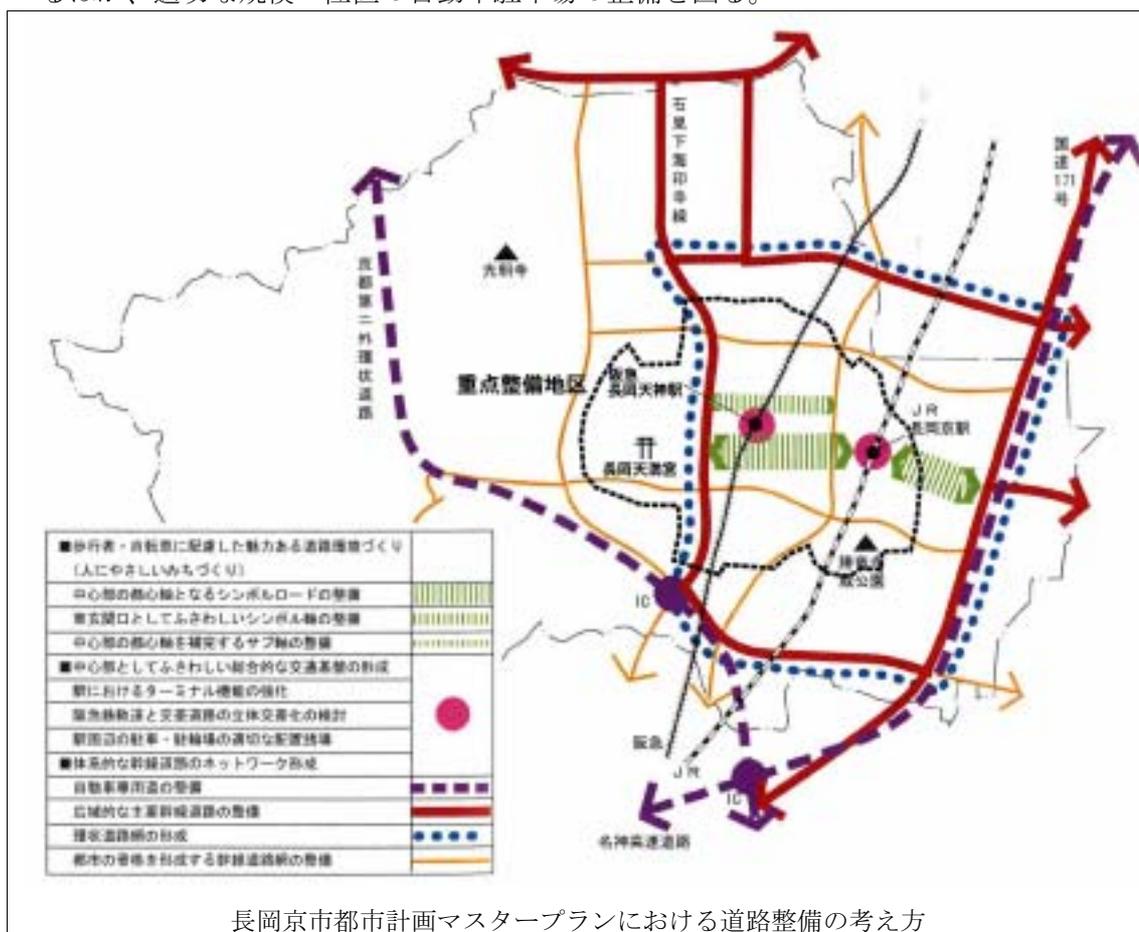
基本方針

①重点整備地区における自動車交通体系の考え方

○長岡京市では、「長岡京プラン 21」を受けて、都市計画の基本方針を定めた「長岡京市都市計画マスタープラン」を策定し、この中において重点整備地区をはじめとする中心市街地での道路整備の考え方と自動車交通体系の方向性が示している。

○これにもとづく中心市街地周辺での道路整備および自動車交通体系の考え方は、以下のとおりである。

- 中心市街地を取り巻く環状道路網の整備を行い、中心市街地への通過交通の進入抑制を図ることによって、人優先のまちづくりを図る。
- 中心市街地内の道路については、人優先のみちづくりを推進する。特に、JR 長岡京駅を起点とする開田長岡京停車場線、長岡京停車場線は市のシンボルロードとして整備を図るほか、市役所前の伏見柳谷高槻線はシンボルロードを補完するサブ軸として整備する。
- 中心市街地での自動車交通の抑制をめざし、公共交通との需要コントロールを推進するほか、適切な規模・位置の自動車駐車場の整備を図る。



○重点整備地区の道路におけるバリアフリー化にあたっては、上記の都市計画マスタープランでの考え方にもとづき、長岡京、長岡天神両駅周辺の中心市街地での自動車交通が

抑制されるとの前提に立脚し、歩行者中心のコミュニティゾーンの性格を有するものとして施策を立案することとする。

②道路特性に応じたバリアフリー化施策

重点整備地区内の駅と主要公共公益施設または主要公共公益施設どうしを結ぶ経路については、歩道が設置されていない道路があり、歩道のある箇所でも「2.0mの有効幅員が確保されていない」、「波打ち歩道など段差が大きい」、「電柱、商店の看板、不法駐輪・駐車車両などの障害物」などの課題を有する経路が多い。

これらの課題を解決するためには、歩道整備を前提とした歩行者ネットワークの形成が望ましいが、重点整備地区の大部分は既に住宅等の立地が進んでおり、道路の拡幅が困難な箇所が多い。その一方で、市街地内の区画道路が歩行者動線として利用されており、これは長岡京市の特徴の一つといえる。

このような重点整備地区の現状を勘案し、歩道が設置されているまたは設置が予定されている道路に加え、区画道路を含めた歩行者ネットワークの形成を図り、それらの道路のバリアフリー化を推進することが、実現性の高い方策であると考えられる。

上記の考え方を踏まえ、重点整備地区におけるバリアフリー化に向けた道路の整備については、以下の2つに分けて考える。

<歩道設置が可能な経路>

歩道設置がされている、または都市計画道路として歩道設置が今後可能と考えられる経路を「特定経路」として位置づけ、道路特定事業による整備を図る。

<歩道設置が困難な経路>

上記以外で、主要な公共公益施設等を結ぶ経路については、「重点経路」として位置づけ、それぞれの経路の道路ネットワーク上の役割等を考慮し、

○西国街道のような歩行者と自動車の共存をめざす「歩車共存道路」、または「歩行者専用道路」

○一定量の自動車通行を前提としつつ、「安全・快適な歩行空間の確保を図る道路」のいずれかとして整備を図る。

なお、重点経路の整備にあたっては、重点整備地区における自動車交通体系のあり方を踏まえ、交通規制等の施策についても今後あわせて検討を行うこととする。

③整備方針

○特定経路、重点経路による重点整備地区内のバリアフリー化された経路のネットワーク形成と段階的な整備を推進する（ネットワーク形成の考え方は次頁参照）。

○鉄道駅のバリアフリー化に対応して、駅周辺道路でのバリアフリー化を推進する。

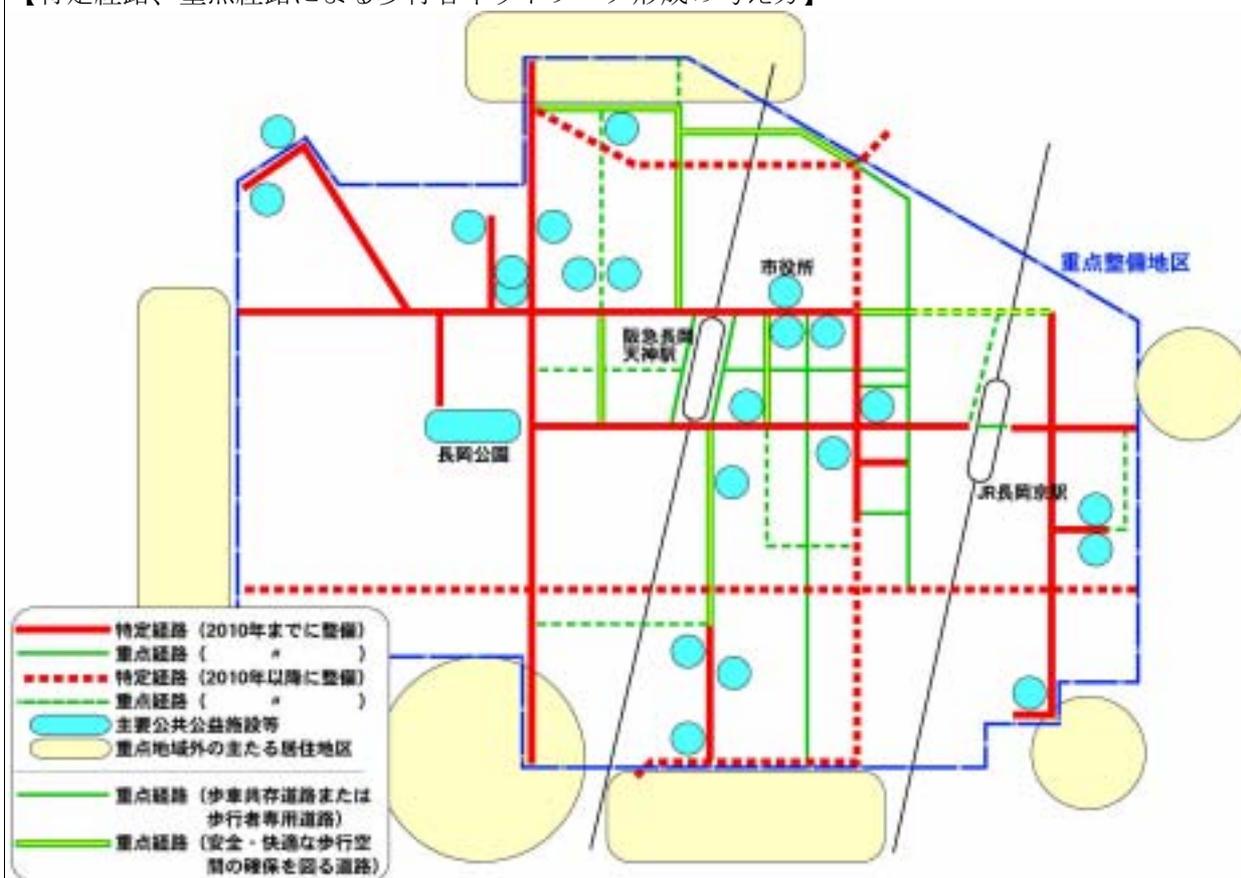
○JR 長岡京駅東口での面整備とあわせた道路の拡幅、歩行空間の確保等

○JR 長岡京駅西口での再開発事業とあわせた都市計画道路・駅前広場の整備とバリアフリー化施策の実施

○阪急長岡天神駅両側道路における歩車共存道路としての整備とバリアフリー化

- 都市計画道路西京高槻線改良までの間は、西国街道を重点整備地区東部での南北方向の歩行者主要動線と位置づけ、景観整備とあわせて歩車共存道路として整備する。
- 鉄道駅周辺を中心とした不法駐輪車両・駐車車両の撤去・規制、自転車等放置禁止区域の拡大等を行う。
- 舗装面の改良、段差解消などの歩道改良、必要な箇所での誘導・警告ブロックの設置・改良等の段階的な整備を推進する。
- 歩行者の利用が最も多い「伏見柳谷高槻線」での歩行空間の確保を図るために、自動車の一方通行化や道路拡幅をはじめとする多様な施策の検討を行い、検討結果の実現に向けた社会実験の実施など、地元との協力・連携のもとでの実現化を推進する。
- 歩行者流動が多く、動線の結節点などとなる箇所において、沿道建物のセットバック空間などを活用しながら、歩行者が休憩・休息できるポケットパークを整備していく。
- グレーチングの改良など、比較的容易な施策については、迅速に実行していく。
- ノンステップバス導入にあわせて、既設バス停留所の改良を行う。

【特定経路、重点経路による歩行者ネットワーク形成の考え方】



重点整備地区における特定経路、重点経路によるネットワーク形成の考え方

- 特定経路、重点経路は、重点整備地区における歩行者ネットワークの形成を考慮して定める。
- すなわち、まず、交通バリアフリー法に示される鉄道駅から主要公共施設への動線を位置づける。これに加え、主要公共施設が重点整備地区に集積し、これらの施設間の歩行者流動

量が多いという長岡京市の特性を踏まえ、重点整備地区内（特に中心市街地）における格子状のネットワーク形成をめざすとともに、重点整備地区外の主たる住宅地から駅をはじめとする中心市街地へのアクセスを考慮した配置を図る。

○また、各経路の結節点となる交差点での、安全で円滑な動線の確保に努める。

整備項目

○：事業を開始する時期を示す

対応策	整備項目	短期施策 (概ね5年)	2010年ま での対応	長期的な 対応
a.既設道路の改良	段差の改善	○	○	
	舗装面の改善	○	○	
	横断勾配の改善		○	
	波打ち歩道の改良	○	○	
	グレーチングの改良	○	○	
	水路の蓋掛け等	○	○	
	ノンステップバス導入に伴うバス停の改良	○	○	
b.誘導・警告ブロックの敷設・改良	既設誘導・警告ブロックの改良	○	○	
	必要箇所における敷設		○	
c.既設歩道等の改良 (有効幅員の確保)	電柱・柵・車止め等の移設・集約による有効幅員の拡大		○	
d.障害物等の撤去・規制	不法駐輪車両の撤去・規制	○	○	
	不法駐車車両の撤去・規制	○	○	
	商品・看板のはみ出しに対する指導・撤去	○	○	
e.歩道等の新設・拡幅等	JR 長岡京駅西口再開発とあわせた都市計画道路、駅前広場整備	○		
	都市計画道路整備等による歩道整備	○	○	○
	市役所前道路の交通規制等による歩行空間確保	検討・社会実験	実現化 検討	○
	歩行者動線の主要箇所におけるポケットパークの整備		○	○
f.重点経路の整備	西国街道	○		
	阪急長岡天神駅両側道路	○		
	中心市街地内の生活道路		○	
	重点整備地区内の区画道路			○
g.その他	位置、方向サインの設置・充実		○	○
	自転車・自動車駐車場の整備	○		→

5.4 交差点等

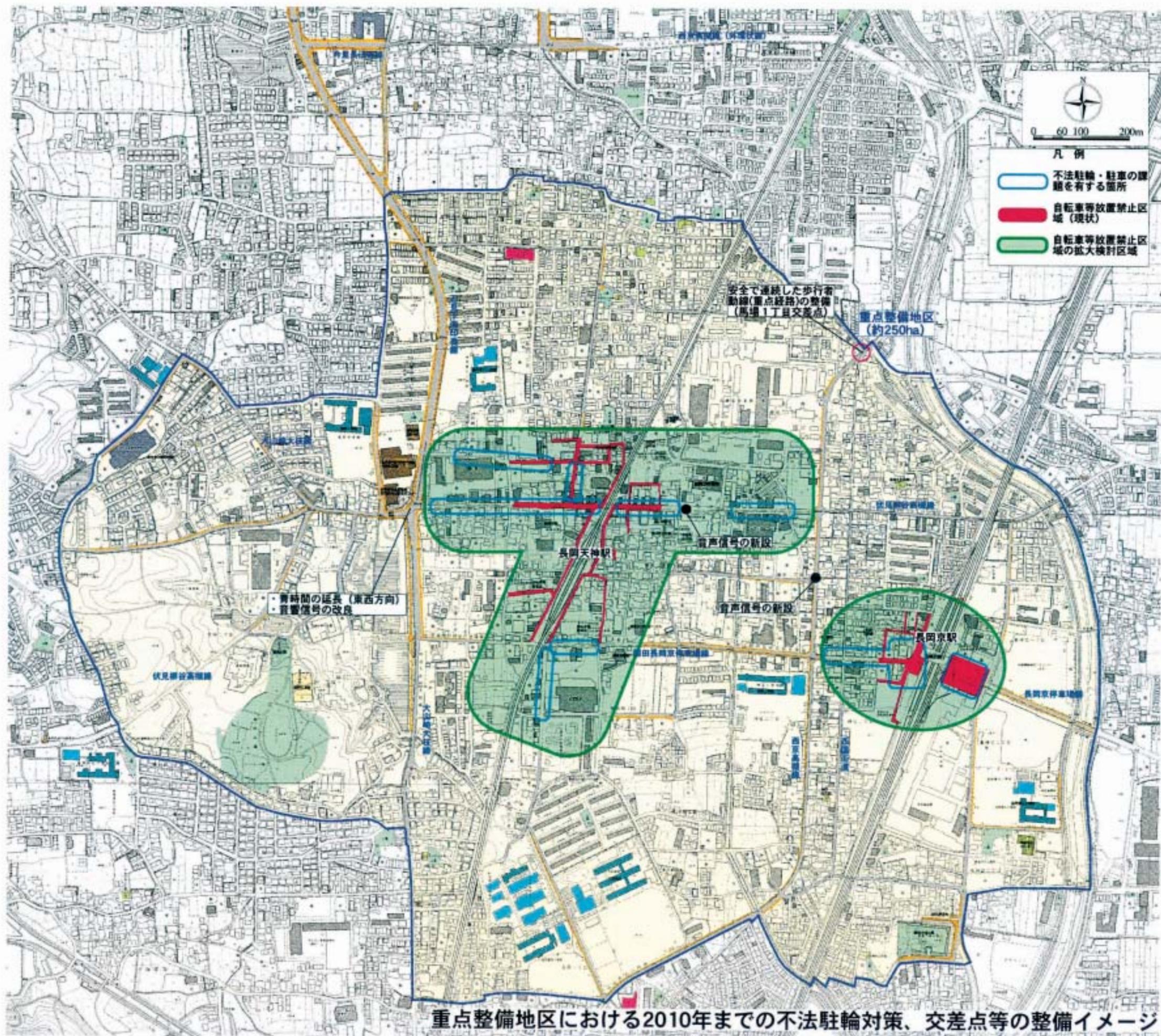
基本方針

- 当事者や市民からの要望が強い箇所での、道路横断信号の新設について検討・実施する。
- 当事者や市民からの要望が強い箇所において、音響信号等の設置を検討・実施する。
- バリアフリー化された歩行者ネットワークの結節点となる交差点での円滑な動線確保や、都市計画道路等の整備とあわせた交差点形状の改良などを推進する。

整備項目

○：事業を開始する時期を示す

対応策	整備項目	短期施策 (概ね5年)	2010年ま での対応	長期的な 対応
a.既設信号の改良	音響信号等の設置・改良	○	○	
	歩行者青時間の延長等の改良	○	○	
b.信号の新設	要望が強い箇所への歩行者横断用信号設置の検討・実施	○ 市役所前に設置	○ 西京高槻線 開田2丁目 地内	
	道路等整備に伴う信号の設置		○	○
c.交差点の改良等	バリアフリー化されたネットワークの結節点等での円滑な動線確保	○ 西国街道の 馬場1丁目 交差点	○	○
	道路等整備に伴う交差点形状の改良		○	



5.5 バス

基本方針

- 高齢者・障害者が使いやすいノンステップバスを順次導入し、長期的には市内で運行するすべての車両のノンステップバス化を図る。
- 既設のバス停、新設のバス停において、案内表示（路線図、料金など）の見やすさの向上を図る。
- 駅周辺等の主要バス停において、夜間においても見やすい内照式設備などの整備に努める。
- 長期的には、中心市街地などで気軽に利用でき、便利で「乗ってみたいくなる」コミュニティバスなどの運行についても検討を行う。

整備項目

○：事業を開始する時期を示す

対応策	整備項目	短期施策 (概ね5年)	2010年ま での対応	長期的な 対応
a.車両の導入	ノンステップバスの導入	○ 順次導入	→ 順次導入	→ 全車両
b.バス停の改良	高齢者・障害者に配慮した見やすい案内表示	○	○	
	主要バス停における夜間でも見やすい案内表示設備の導入	○	○	
c.コミュニティバスの運行	利用しやすく、「乗ってみたいくなる」コミュニティバスの運行		○ →	→

<コミュニティバスの事例>

石川県金沢市のコミュニティバス「金沢ふらっとバス」



出典：「道路交通経済」2000-1号、金沢市ホームページ

6. 「心のバリアフリー化」に向けて

6.1 基本的な考え方、方向性

バリアフリーのまちづくりにおいては、施設整備等のハード面とあわせて、市民等のバリアフリーに対する意識・知識やモラルの向上といったソフト面の取り組みが必要不可欠である。このため、長岡京市においては、市民・各障害者団体・行政・事業者・NPO等とのパートナーシップによる以下のような「心のバリアフリー化」の促進を図る。

- 市民・各障害者団体・行政・事業者・NPO等の連携によるバリアフリー化に関する情報収集を行う。
- 交通マナーの向上などを含め、バリアフリー化に対する啓発を推進するため、多様なメディアを通じて市民等へバリアフリーに関する情報を積極的に発信・PRし、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発行など)。
- 商品、不法駐輪車両・駐車車両の撤去・規制などを、関係者の協力・連携のもと推進する。
- 学校教育におけるバリアフリー教育の実施・充実をはかり、幼少・青年期からバリアフリーに対する心の醸成を推進する。
 - 障害者等に対する理解・啓発教育の推進
 - 総合的な学習の時間等を活用した福祉教育の推進
 - 道徳・人権教育等を通じたバリアフリー等に対する意識の向上 など



- 幼児、高齢者を対象に、交通安全教室を開催し、その際にバリアがあることによってどのような弊害が生じているかを学ぶ。
- 生涯学習の一環として、バリアフリーに関する定期的な講習会等を開催する。
- 中心市街地内の交通規制、歩行者優先のみちづくり等の検討・実現について、市民参加・協働化を基本に推進する。

6.2 「心のバリアフリー化」に向けた施策

○：事業を開始する時期を示す

施策	整備項目	短期施策 (概ね5年)	2010年ま での対応	長期的な 対応
a.バリアフリー情報の収集・提供	バリアフリーマップ等の作成	○	→	→
b.心のバリアフリーの醸成	バリアフリー化に対する啓発のためのPR	○	→	→
	学校教育におけるバリアフリーに対する心の醸成	○	→	→
	幼児、高齢者に対する交通安全教室の開催とバリアフリーに対する知識の醸成	○	→	→
	生涯学習の一環として、バリアフリーに関する講習会等を定期的に開催	○	→	→
c.協働によるバリアフリー化	商品、不法駐輪車両・駐車車両の撤去・規制などに対する関係者の協力	○	→	→
	中心市街地内の交通規制等を市民参加・協働化を基本に推進	○	→	→

7. 基本構想を受けた交通バリアフリー化の推進方策

基本的考え方

本基本構想に示された内容にもとづき、平成 14 年度から段階的に駅舎（駅舎については、既に事業中）および周辺地区のバリアフリー化をめざす。

また、市民・当事者ニーズの実現に向けて、原則として国の移動円滑化基準などにもとづき重点整備地区内のバリアフリー化をめざすこととするが、長岡京市の特性等を踏まえて、基準の取り扱いや重点整備地区外における整備についても柔軟に対応していくものとする。

関係機関との連携による一体的・重点的整備の推進

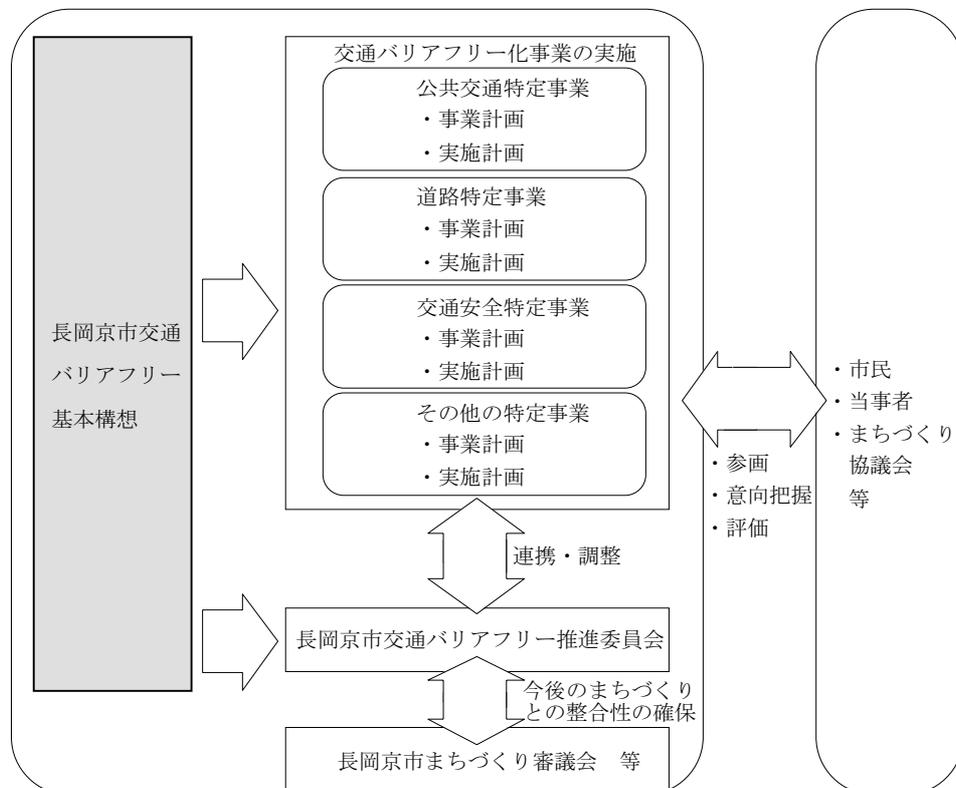
交通バリアフリーにかかわる事業の実施主体となる公共交通事業者、道路管理者、公安委員会等の関係者と協議を行い、各事業者の自主性のもと、一体的・重点的な整備を推進する。

また、交通バリアフリーにかかわる各施策を横断的に検討し、各事業者との調整や市民・当事者等の意向把握などを行う組織として、「長岡京市交通バリアフリー検討委員会」を発展させるかたちで「長岡京市交通バリアフリー推進委員会（仮称）」を設置する。

なお、各バリアフリー施策のうち、今後のまちづくりのあり方と大きく関わるものについては、「長岡京市まちづくり審議会」等に諮り、整合性の確保に努めるものとする。

市民・当事者の参画による交通バリアフリー化の推進

交通バリアフリー化の推進にあたっては、より良いまちづくりを進めるために、市民・当事者への情報提供や、継続的なバリアフリー点検調査、施策に対する評価、まちづくり協議会の設立・意向把握など、市民・当事者の意見の反映に努める。



交通バリアフリー化の推進体制