



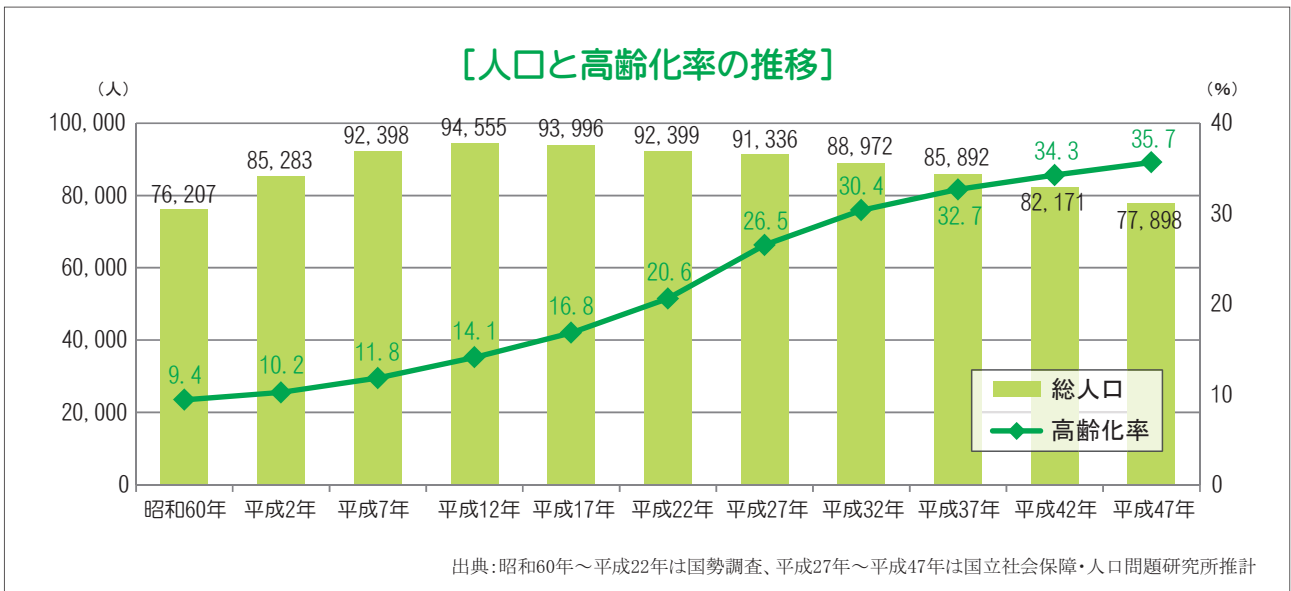
第2章

バリアフリー整備の現状と課題

1. 統計等からみた亀岡市の概況

(1) 亀岡市の人口

人口は平成12年の約9.4万人をピークに減少し、平成22年は約9.2万人となっています。全国と比べると高齢化率は低くなっていますが、将来的には平成27年より後は全国を上回る高齢化の進行が予測され、国立社会保障・人口問題研究所では平成47年の高齢化率は35.7%になると推計しています。



■人口の推移

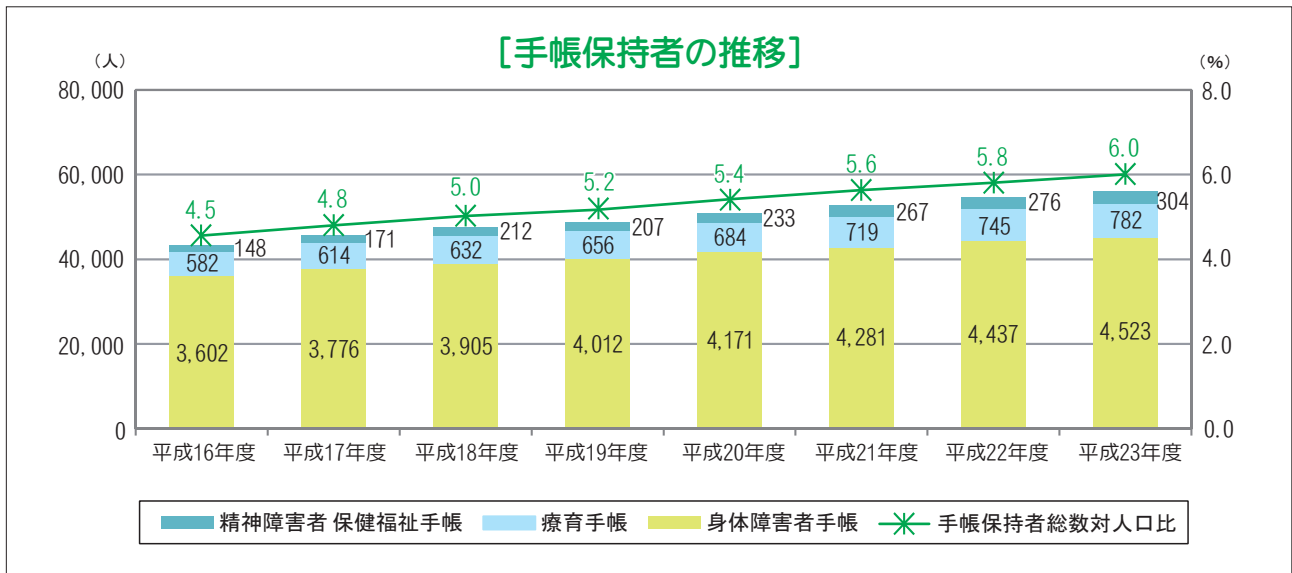
	昭和60年	平成2年	平成7年	平成12年	平成17年	平成22年	平成27年	平成32年	平成37年	平成42年	平成47年
高齢者人口 (65歳以上)	7,184	8,717	10,941	13,345	15,824	19,080	24,220	27,018	28,060	28,154	27,789
総人口	76,207	85,283	92,398	94,555	93,996	92,399	91,336	88,972	85,892	82,171	77,898
高齢化率(%)	9.4	10.2	11.8	14.1	16.8	20.6	26.5	30.4	32.7	34.3	35.7
全国の高齢化率	10.3	12.1	14.6	17.4	20.2	23.0	26.8	29.1	30.3	31.6	33.4

出典：昭和60年～平成22年は国勢調査、平成27年～平成47年国立社会保障・人口問題研究所推計

(2) 障害福祉に係る手帳保持者数

手帳所持者数は、年々増加しており、平成16年度の4,332人が平成23年度では5,609人となっています。また、人口に対する割合は、平成16年度の4.5%が年々上昇し、平成23年度では6.0%となっています。

身体障害の種別は「肢体不自由」が最も多く51.4%、次いで「内部障害」が32.0%などとなっています。



■亀岡市の人口・手帳所持者数

	平成16年度	平成17年度	平成18年度	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
人口	95,368	95,064	94,844	94,611	94,242	93,790	93,393	93,140
身体障害者手帳	3,602	3,776	3,905	4,012	4,171	4,281	4,437	4,523
構成比(%)	3.78	3.97	4.12	4.24	4.43	4.56	4.75	4.85
療育手帳	582	614	632	656	684	719	745	782
構成比(%)	0.61	0.65	0.67	0.69	0.73	0.77	0.80	0.83
精神障害者保健福祉手帳	148	171	212	207	233	267	276	304
構成比(%)	0.16	0.18	0.22	0.22	0.25	0.28	0.30	0.32
手帳所持者数	4,332	4,561	4,749	4,875	5,088	5,267	5,458	5,609
対人口比	4.5	4.8	5.0	5.2	5.4	5.6	5.8	6.0

各年3月31日現在

■身体障害者手帳交付状況

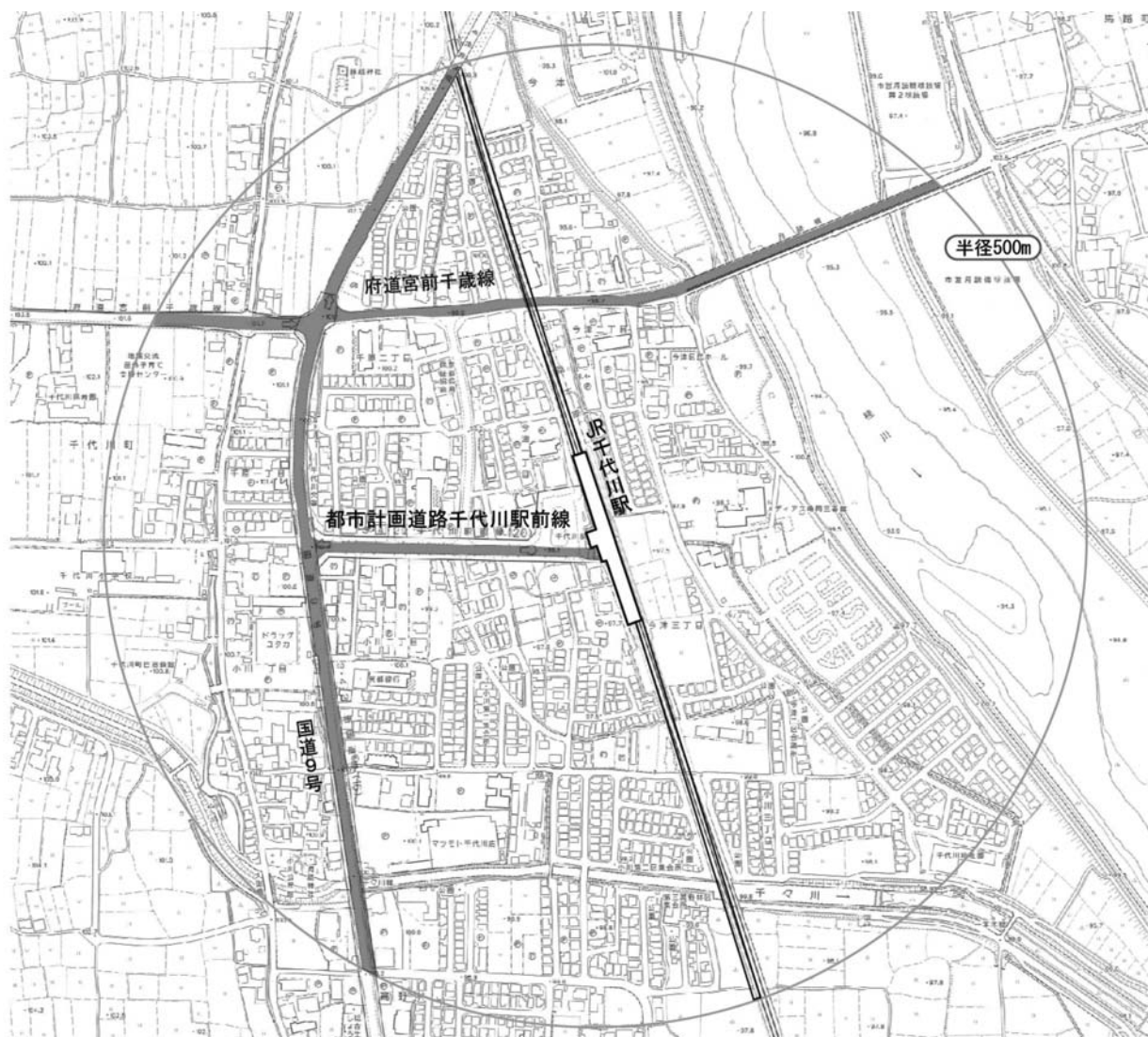
	平成19年度	平成20年度	平成21年度	平成22年度	平成23年度
視覚障害	250(2)	256(2)	258(3)	258(4)	262(4)
構成比(%)	6.2%	6.1%	6.0%	5.8%	5.8%
聴覚平衡機能	360(12)	367(13)	373(12)	378(11)	384(8)
構成比(%)	9.0%	8.8%	8.7%	8.5%	8.5%
音声言語機能	47(0)	49(0)	46(2)	45(1)	46(1)
構成比(%)	1.2%	1.2%	1.1%	1.0%	1.0%
肢体不自由	2,044(30)	2,142(33)	2,204(31)	2,300(24)	2,326(24)
構成比(%)	50.9%	6.1%	51.5%	51.8%	51.4%
運動機能	36(16)	35(5)	37(5)	39(6)	39(6)
構成比(%)	0.9%	0.8%	0.9%	0.9%	0.9%
内部障害	1,275(13)	1,322(14)	1,363(12)	1,417(13)	1,466(13)
構成比(%)	31.8%	31.7%	31.8%	31.9%	32.4%
合計(人)	4,012(64)	4,171(67)	4,281(65)	4,437(59)	4,523(56)

※ () は18歳未満児再掲

各年3月31日現在

(3) 道路の状況

JR千代川駅周辺の道路は、南北に国道9号、東西に府道宮前千歳線が通っており、整備済みの都市計画道路千代川駅前線と西側駅前広場には幅員2m以上の歩道が確保されています。その他、市道の一部に歩道が敷設されています。



(4) 交通の現状

① JR千代川駅の乗降客数

平成22年のJR千代川駅の乗降客数は、1日平均で見ると、定期利用者が3,123人、定期外利用者が1,024人であり、1日あたりの乗降客数は4,147人となっています。

移動等円滑化の促進に関する基本方針の改定により、これまで5,000人/日以上の利用がある駅を対象としていたバリアフリー化の義務づけが3,000人/日以上の利用がある駅も対象とすることとなったことから、JR千代川駅も整備対象と位置づけられたところです。

■ JR千代川駅の乗降客数

	年間乗客数（千人）	1日平均乗降客数（人）
定期利用者	570	3,123
定期外利用者	187	1,024
合計	757	4,147

※(1日平均乗降客数) = (年間乗客数) ÷ 365 × 2 出典：平成23年版亀岡市統計書

② バス路線

路線バスは京阪京都交通バスが鉄道駅と主要施設を中心に2路線、また、亀岡市ふるさとバスが3路線運行しています。

1. 千代川駅前接続バス路線運行状況

(単位：人)

路線名	経路	乗車人数		一日平均		
		H22年度	H23年度	H22年度	H23年度	
バス ネット	川東線1 (F11)	亀岡駅前～国分・馬路～千代川駅前	42,255	40,264	115.8	110.0
	畑野千代川線1 (F41)	広野～神前～千代川駅前	13,824	14,678	37.9	40.1
	畑野千代川線2 (F43)	広野～大内～千代川駅前	17,569	17,332	48.1	47.4
京都 交通 バス	国道線(3)	園部駅西口～八木駅前～亀岡駅前	1,659	1,456	4.5	4.0
	国道線(5)	千代川駅前～並河～亀岡駅前	7,039	7,624	19.3	20.8
合計			82,346	81,354	225.6	222.3

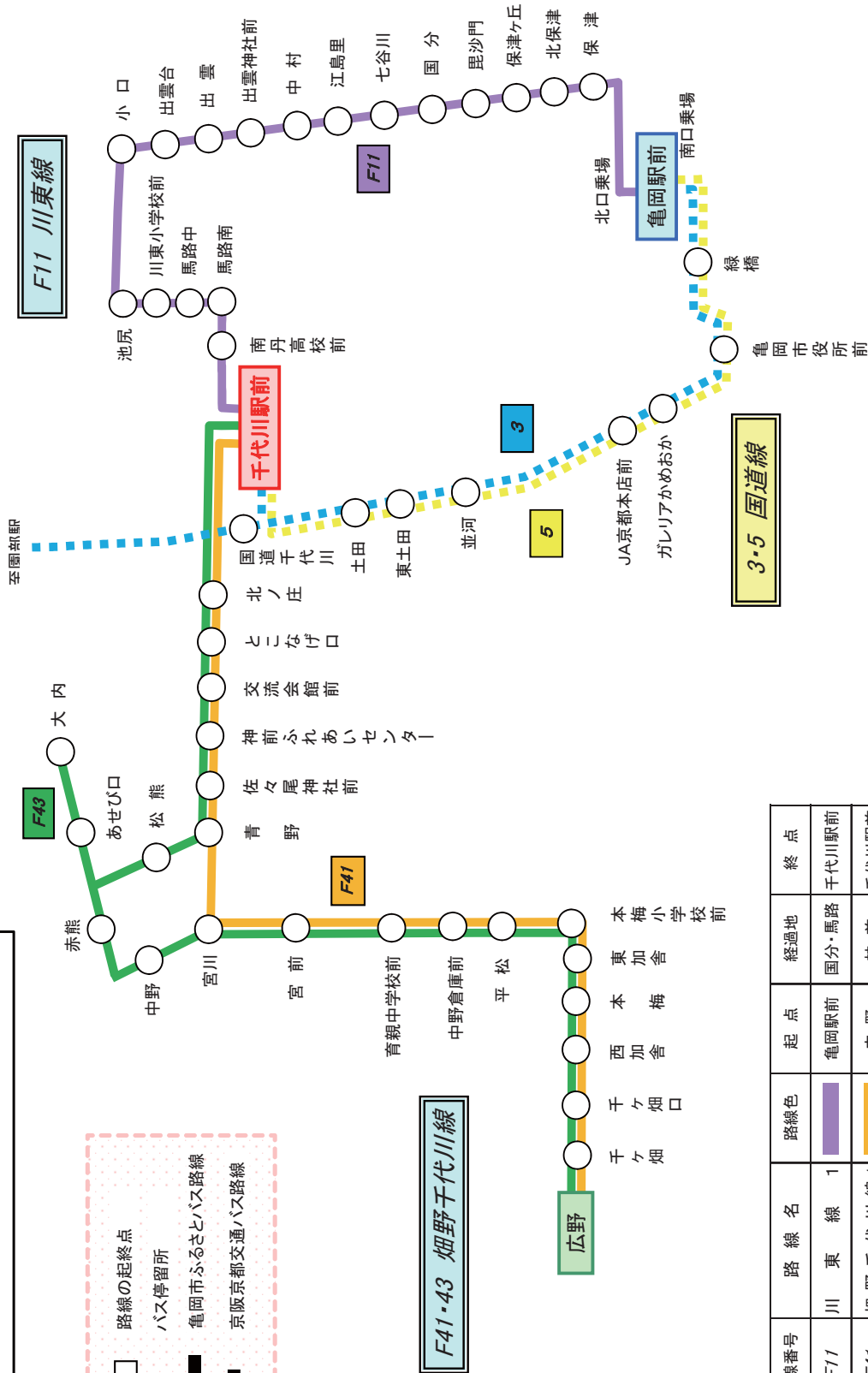
2. 千代川駅前バス乗降者数

(単位：人)

路線名	乗降者数		一日平均		
	H22年度	H23年度	H22年度	H23年度	
バス ネット	川東線1 (F11)	8,229	7,405	22.5	20.2
	畑野千代川線1 (F41)	13,101	13,310	35.9	36.4
	畑野千代川線2 (F43)	16,811	16,192	46.1	44.2
合計		38,141	36,907	104.5	100.8

出典：亀岡市調べ

JR千代川駅接続バス運行経路



路線番号	路線名	路線色	起点	経過地	終点
F11	川東線 1	紫	龜岡駅前	国分・馬路	千代川駅前
F41	畑野千代川線 1	オレンジ	広野	神前	千代川駅前
F43	畑野千代川線 2	緑	広野	大内	千代川駅前
3	国道線	青	團部駅西口	八木駅前	龜岡駅前
5	国道線	黄	千代川駅前	並河	龜岡駅前

(5) 各種調査結果

本構想策定にあたり、アンケート調査とタウンウォッチングを実施しました。

① 調査概要

	アンケート調査	タウンウォッチング
対象者 ／ 参加者	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 千代川駅周辺地区に居住する500世帯 ・ 回収：258件 (51.6%) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 参加者：21名 ※千代川町老人会/亀岡市肢体障害者協会/亀岡市視覚障害者協会/口丹聴覚障害者協会 亀岡支部/亀岡警察署/亀岡市障害児者を守る協議会/亀岡市バリアフリー基本構想(千代川駅周辺地区) 策定検討協議会委員
目的	<ul style="list-style-type: none"> ・ J R 千代川駅周辺の生活関連施設・関連経路等に関する利用の実態やバリアフリー化に向けての意見を把握するため。 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 重点整備地区における、バリアフリー化に向けた場所ごとの問題点を明らかにするため。
実施日	平成25年1月18日～31日	平成25年2月5日

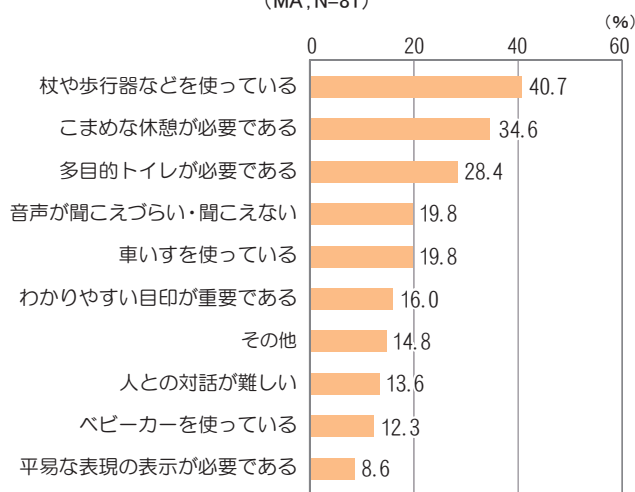
② 調査結果概要

■家族の概況

約3割の世帯で、
家族に日常生活での移動のしづらさがある。

[移動しづらさの具体的な内容]

(MA; N=81)



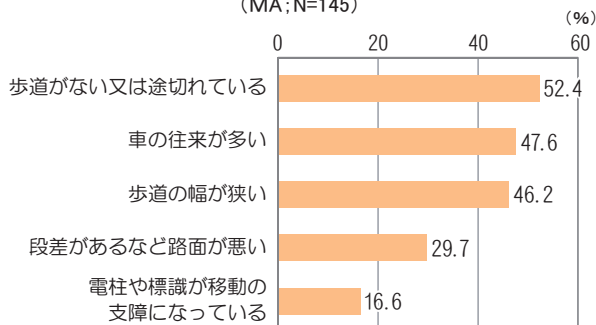
・移動のしづらさの多くが、加齢に伴うものであることが推察できます。

※上位10項目のみ抜粋

■道路を通る時に困ること

[道を通る時に困ること]

(MA; N=145)



※上位5項目のみ抜粋

・「歩道がない又は途切れている」「車の往来が多い」「歩道の幅が狭い」「段差があるなど路面が悪い」などの項目が多くなっています。
・タウンウォッチングにおいても、同様のことが点検時の気づきとしてあげられています。

※調査にあたり仮生活関連経路を設定し、それを記載した地図を確認しながら回答できるようにした。本調査でいう「道路」はこの仮生活関連経路を示しており、タウンウォッチングの調査経路にもなっている。

■調査の結果

1班

【国道9号】
・道路標識の支柱が歩道幅員を狭めている。



【国道千代川バス停】
・注意喚起の点状ブロックがバス停区間全体に敷設。
・ブロックには、老朽劣化あり。



【国道9号】
・マウンドアップ型歩道。
・車止めがなく、荷捌きのための車の歩道への乗り上げが常態化。



【国道9号横断歩道】
・点字ブロック、音声誘導がない。
・待機スペースが狭く、車いすで安全に歩行者用押ボタンが押せない。



【千原交差点】
・音声誘導がない。
・歩道すり付け部に段差、粗目グレーチングあり。



【府道宮前千歳線】
・歩道未整備区間あり。
・拡幅整備中。



【国道9号】
・整備時期と所管等の不整合のため、各所で障害物が歩道空間を損なっている。
・細目グレーチングとなっているが、ボルト部の蓋がない。
・車止めが通行障害に。
・銀行への誘導がない。



【市道】
・フラット型歩道。
・舗装劣化が、つまずきや車いす等の振動要因に。
・道路照明支柱が歩道幅員を狭めている。
・地下構造物による不等沈下のため、気づきにくい段差が生じている。
・ポケットパークのインターロッキング舗装に樹根による乱れなど多数。



【市道】
・庭木が歩行空間に侵出。視覚障害のある人が転倒する、目を突くなど危険。



【都市計画道路千代川駅前線】
・歩道際、民地側に、踏み外しやすい/車いす等の脱輪が危険な排水路あり。



【国道9号】
・整備時の施工不良。勾配とすり付け段差のわずかな厚みが相まって、車いすの通行を障害。
・整備後の沈下による、つまずきやすい段差。



2班

【府道宮前千歳線】
 ・ 視覚障害のある人などが安全に鉄道路切を通過できる誘導がない。



【市道】
 ・ 歩道が急勾配。車いす、ベビーカー等が通行しにくい。
 ・ 歩道未整備の危険箇所あり。



【国道9号地下道】
 ・ 車いす、ベビーカー等の通行は不能。
 ・ 手すり端部が階段途中から開始している。また、地下道全体で連続していない。
 ・ 北側階段は、勾配も急。地上部には点字ブロックがあるが、障壁方向への誘導となっている。また、歩道との接続に段差あり。

【都市計画道路千代川駅前線】
 ・ 整備後の沈下による、インターロッキング舗装の乱れあり。
 ・ 通行障害ともなる車止め。反射テープが追加されている。一部に破損あり。素材が固く、衝突時に危険。



【千代川駅前自転車駐車場】
 ・ 多機能トイレが設置されている。
 ・ 点字ブロックによる誘導が歩道と接続していない。
 ・ 点字案内板があるが、その取り付け位置への誘導がない。
 ・ サインが紫外線劣化している。
 ・ 「健常者はご遠慮ください」の表示あり。



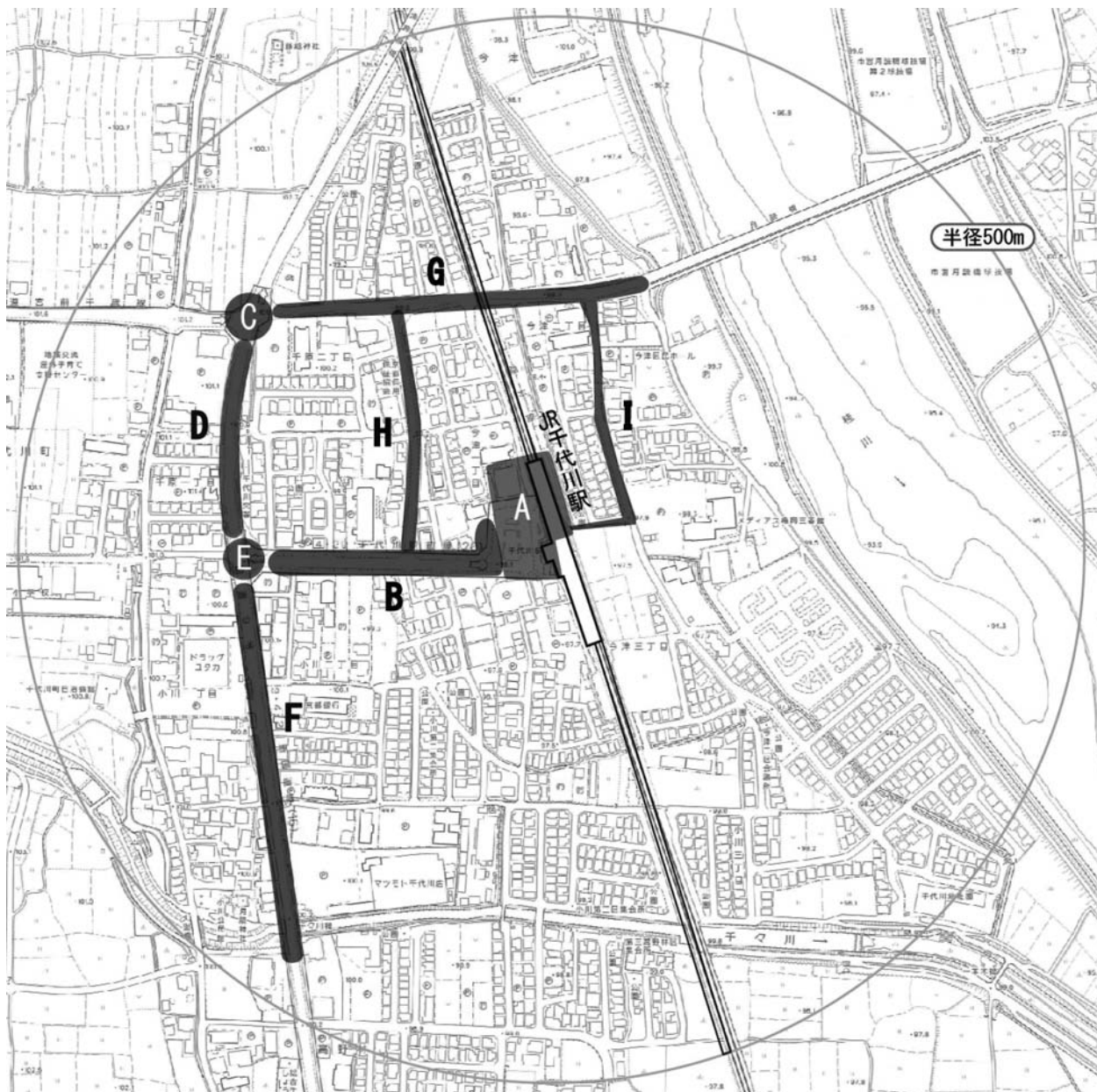
【JR千代川駅】
 ・ 駅舎西側入口が階段のみ。
 ・ 点字ブロックなど随所に可能な限りのバリアフリー化が工夫されているが、移動円滑化された経路の確保、多機能トイレの設置などに抜本的改善が必要。

【都市計画道路千代川駅前線】
 ・ 配置が合理的ではない点字ブロックあり。
 ・ 建築工事の仮囲いが点字ブロックによる誘導を遮っており、衝突の危険あり。



2. JR千代川駅周辺のバリアフリー整備課題

JR千代川駅周辺のバリアフリー整備の課題について、下図に示した区間ごとに整理します。



区 間	現状と課題
A (駅舎周辺)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 駅施設は、駅舎西側入口が階段アクセスのみ、東側入口はアプローチが未整備で回り階段でホームに接続している。また、上下線ホームの連絡も階段のみとなっている。スロープやエレベーターの設置をはじめ、移動円滑化された経路の確保が必要である。 ・ その他、視覚障害のある人に必要な各種誘導施設の体系的な整備、改札口の幅員確保や多機能トイレの設置、休憩場所の改善などが求められる。 ・ 西側駅前広場は身障者乗降場、点字案内などが整備されている。 ・ 千代川駅前自転車駐車場に多機能トイレが設置されているが、前面歩道との間で点字ブロックの誘導が接続していないほか、点字案内板位置への誘導がないなどの状況。当事者の実際の利用を踏まえた再整備を図る必要がある。
B (都市計画道路)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 法を踏まえた整備が完了している区間であり、両側に2 m以上の歩道が確保されているが、インターロッキング舗装のずれ、不等沈下による段差等が一部に生じており、適切なメンテナンスが求められる。 ・ 歩道が広いことで点字ブロックがみつけにくい。また、車止め兼歩行者・自転車分離のポールが設置されているが、材質が硬く衝突時の事故につながる。 ・ 建築工事の仮囲いが点字ブロックによる誘導を遮っており、衝突の危険がある。
C (千原交差点)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 音声誘導がない。 ・ 歩道と横断歩道のすり付け段差が大きいほか、ここに粗目のグレーチングが整備されており、車いす等の通行障害となっている。
D (国道9号北)	<ul style="list-style-type: none"> ・ マウンドアップ型の歩道。 ・ 交通標識の支柱等が歩道幅員を狭めている箇所がある。 ・ 西側歩道では、注意喚起の点状ブロックがバス停区間全体に敷設されており、ブロックは老朽劣化が進んでいる。また、車止めがなく、荷捌きのための車の歩道への乗り上げが常態化している。
E (国道・都市計画道路交差点)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 国道の横断は地下通路による。地下通路利用は階段アクセスのため、車いすやベビーカー等の通行ができない。階段には手すりがあるが、その端部が階段途中から開始しているほか、地下通路全体で連続していない。北側階段は勾配が一段急で、その地上部には点字ブロックがあるが、障壁方向への誘導となっている。歩道との接続には段差がある。 ・ 都市計画道路の横断には横断歩道があるが、音声誘導がない。交差点西側も横断歩道があるが、南側には歩道がなく、横断歩道の待機スペースも狭小で傾斜がある状態。
F (国道9号南)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 西側に歩道がない。 ・ 東側はマウンドアップ型の歩道。整備時期と所管等の不整合のため、東側歩道では、各所で障害物が歩道空間を損なっている。 ・ 信号・横断歩道が1箇所を設置されているが、点字ブロック、音声誘導がない。また、待機スペースが狭く、車いすで安全に歩行者用押ボタンが押せない。
G (府道)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 拡幅整備中であり、歩道未整備区間も残されている。 ・ JR踏切前に点字ブロック、停止線などが未整備である。
H (駅西市道)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 一定の幅員があるフラット型の歩道が両側に整備されているが、舗装の劣化がつまずきや車いす等の振動要因になっているほか、道路照明支柱が歩道幅員を狭めている。 ・ 地下構造物による不等沈下のため、気づきにくい段差が生じている。 ・ ポケットパークがあるが、そのインターロッキング舗装に樹根による乱れや破損などが散見される。 ・ 庭木が歩道空間に侵出しており、とりわけ視覚障害のある人にとっては、転倒や目を突くなどの事故につながりかねない。 ・ 府道との交差点には、横断歩道部のみ点字ブロックがあるが、進行の誘導は不適切である。
I (駅東側)	<ul style="list-style-type: none"> ・ 住宅車庫と車道を結ぶ傾斜が区間全体の歩道に適用されていることから、車いすやベビーカー等での通行が実質的にできないだけでなく、歩行にも支障がある。 ・ 歩道未整備区間は幅員狭小で交通安全上の問題があるほか、側溝に蓋がなく転落の恐れがある箇所がある。 ・ 駅東口利用者送迎車両の多くが、駅東の街区道路を通行し、交通安全上問題となっており、駅東側広場の整備が求められている。