

# 高野町移動等円滑化基本構想

平成 1 8 年 1 2 月

高 野 町

## 高野町移動等円滑化基本構想策定調査 目次構成

### 用語解説

序 基本構想策定の目的と策定フロー	1
・高野町の概要	15
1．位置・面積	15
2．自然・地勢	16
3．歴史・沿革	16
4．人口の動向	17
5．障害者の現状とその特性	20
・基本構想策定の背景	23
1．バリアフリーの潮流	23
2．国の取り組み	24
3．和歌山県の取り組み	26
4．高野町における関連諸計画	32
・高野町における移動等円滑化の基本的な考え方	32
1．地域社会の特性に応じた考え方	32
2．協働参画による計画の実現	33
3．他の施策との連携	34
・重点整備地区の設定と生活関連施設及び生活関連経路の設定	35
1．重点整備地区の設定	35
2．生活関連施設の設定	36
3．生活関連経路の設定	36
4．生活関連施設及び生活関連経路の調査対象	38
・重点整備地区内生活関連施設及び生活関連経路の現況調査	40
1．現況調査	40
2．関係者へのアンケート調査	45
3．当事者参加による現地調査	58
4．来訪者による現地調査	68
・計画課題の抽出	75
・移動円滑化（バリアフリー化）に関する整備方針	78
・移動等円滑化整備計画	78
1．移動等円滑化基本構想に盛り込むべき特定事業	79
2．移動等円滑化の整備目標年次	80
3．関係機関との連携による整備計画の作成	80
基本構想の推進方策	87

本基本構想で使用する主な用語の意味は下記のとおりである。

#### 移動等円滑化

高齢者や障害者などの自立した日常生活及び社会生活を確保することが重要になっており、その前提として高齢者や障害者などの移動や施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上または施設の利用上の利便性及び安全性を向上することを移動等円滑化という。

#### オストメイト対応型便所

直腸がんや膀胱がんなどにより、臓器に機能障害を負ったため、腹部に弁や尿の排泄口（人工肛門・人口膀胱（通称ストーマ））を有するオストメイトの人が利用しやすいように設計された便所。

#### 高齢者、障害者等

高齢者とは 65 歳以上の人のことをいい、障害者等とは身体障害者のみならず、知的・精神障害者、発達障害者等すべての障害者及び妊産婦等身体の機能上の制限を受ける人のことをいう。

#### 視覚障害者誘導用ブロック

視覚障害者の歩行の道標となるよう、杖や足の裏の触感覚でその存在及び大まかな形状を確認できるような突起を表面につけたブロックで、注意喚起のための警告ブロック（点状ブロック）と、移動の方向を示す誘導ブロック（線上ブロック）の 2 種類がある。

#### タウンモビリティ

移動が困難な人々の身になって市民、企業と行政が手を携えて、車いすなどを用意して買物や施設の利用の手助けをすることで、商店街や集客施設の売り上げも伸び町の活性化にもつながるといふ仕組みが広まりつつある。

ここでは、高齢者や障害者などの移動を支援するためには、バリアフリーだけではなく、移動そのものを容易にするための「モビリティ（移動性）」の向上が重要であるとの認識で高野町をモデルとして計画が進められている。

#### 多目的便所

高齢者や障害者、妊産婦、けが人や乳幼児連れの方など、あらゆる人の円滑な利用に配慮した便所のこと。車いすなどが十分に入れる広さの確保、自動扉、手すり、オストメイト対応設備、ベビーシート、荷物置きの施設など、利用しやすいように色々な工夫がされている。

#### ノーマライゼーションの理念

障害のあるなしにかかわらず、不自由なくいきいきと生活できるまちこそが、すべての人にとって優しく暮らしやすいまちであるとの観点に立ち、高齢者、障害者はもとより、子どもや女性などを含めたすべての人々が家庭や地域の中でともに生活する社会が「あたり前の社会である」という考え方。

### 低床バス（ノンステップバス、ワンステップバス

高齢者や障害者が乗降しやすいようにバスの出入り口の床面を低くした構造のバスのこと。床の高さが地上から 55～60cm 程度のものを「ワンステップバス」、乗降口の段差をなくし、床の高さが地上から 30～35cm 程度のものを「ノンステップバス」という。

### バリアフリー

障害者などの行動を妨げる障壁(バリア)を取り除くという意味で、もともと建築用語として登場し、建物内の段差解消など物理的な障壁の除去という意味合いが強いが、より広く障害者の社会参加を困難にしている、交通機関、建築物等による物理的な障壁(バリア)、資格制限等制度的な障壁(バリア)、文化・情報面の障壁(バリア)、人間の意識や態度、行動等の背景にある心理的な障壁(バリア)を取り除き、生活環境の改善を図ることにより、障害者が社会活動を自由にできる社会づくりをめざすという意味で用いられる。

### QOL (quality of life)

生命・生活・人生の質と訳されている。日常生活動作はもちろん労働・家庭生活・趣味・文化活動・レジャー・スポーツなど多面的な面での生活をいう。

### パブリックコメント

行政機関が政策の立案を行おうとする際にその案を公表し、それに対して広く住民や事業者などから意見や情報を提出して貰う機会を設け、行政機関は提出された意見等を考慮して最終的な意志決定を行うもの。

### バリアフリー情報マップ

駅やその周辺や街中の一定の地区におけるエレベーター、エスカレーター、多目的便所などバリアフリー化施設の位置を地図上に記載したもの。

### ベンチプロジェクト

高野町における地域再生の取り組みの中のひとつのプロジェクトとして、だれもが歩きやすく、また歩きたくなるまちをつくるために、一休みしたい場所に景観にマッチした魅力的なベンチを設置することが提案された。

このベンチには、地元の高野杉や高野松の間伐材を利用することで林業の復興にもつながり、ベンチの加工による地元産業の振興にもつながるプロジェクトとして発足し、住民参加のワークショップも開催している。

### ユニバーサルデザイン

すべての人のためのデザインであり、まちづくりやものづくりを進めるにあたり、年齢、性別、体格、障害のあるなしにかかわらず、人びとが持つさまざまな特性を超えて、「設計段階からできる限りすべての人が使いやすい、すべての人に配慮した」環境、施設、製品等のデザインを進めること。

### リハビリテーション

基本的人権を規定におき、障害者がトータルな人間として、生活の主体者として、教育、労働、経済などあらゆる社会面においても障害のない人と同等な権利の回復を目指すという考え方。

## 序 基本構想策定の目的と策定フロー

### 1. 基本構想策定の背景と目的

わが国では、急速な高齢化が進んでおり、2015年には国民の4人に1人が65歳以上になる本格的な超高齢社会を迎える。

また、障害のあるなしに係わらず、同じように社会参加ができるノーマライゼーションの考え方も広まってきており、高齢者や障害者を含むすべての人が公共交通機関を使った移動の利便性及び安全性の向上の実現に向けたバリアフリー化が求められている。このような社会背景のもと平成12年に「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」(通称；交通バリアフリー法)が施行された。それに先立ち平成6年に、不特定多数が利用する建築物のバリアフリー化を定めた法律として「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」(通称；ハートビル法)が制定されている。この2つの法律を一本化することにより建築物と駅などの旅客施設をつなぐ経路を含めた地域全体をバリアフリー化することをねらいとした「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「法」という)が平成18年12月20日に施行され高齢者や障害者などが社会参加をするために重要な公共交通機関や建築物についての円滑化施策が全国各地で進められているところである。

「法」では、旅客施設、車両等、一定の道路、都市公園、路外駐車場、建築物の各々について、新設等に際し移動等円滑化基準への適合を義務づけている。

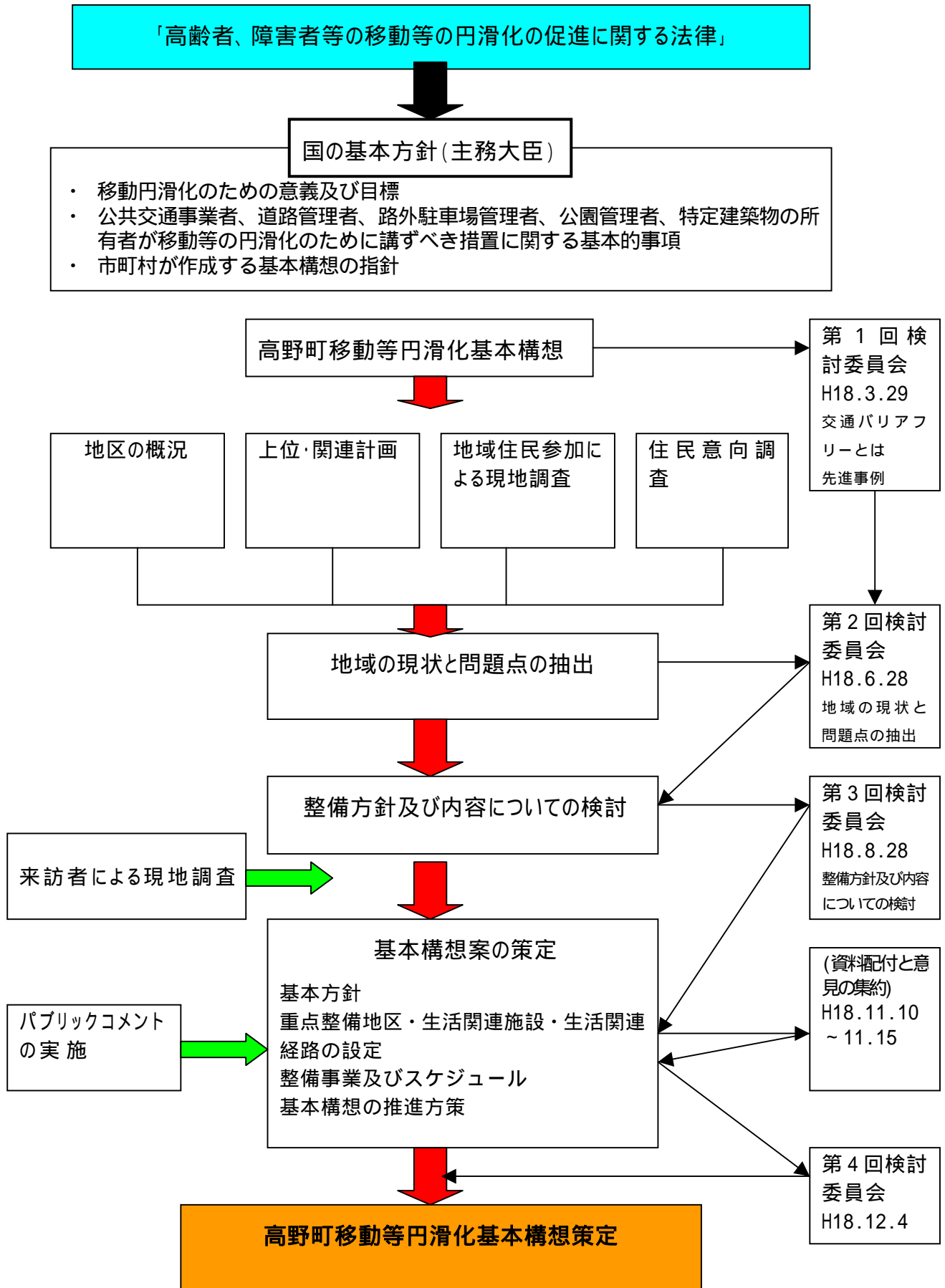
また、市町村が定める重点整備地区において、移動等円滑化に係る特定事業その他の事業が基本構想に即して重点的かつ一体的に実施されることとしている。

高野町移動等円滑化基本構想は、以上のような背景のもと世界遺産である高野山の現状における問題・課題を明らかにするとともに、当該地域の移動等円滑化を推進するための基本的な考え方や実施すべき事業等について示したものである。

なお、本基本構想は「高野町交通バリアフリー基本構想検討委員会」「地元住民参画による現地調査」「アンケート調査」により住民および関係機関の意向をふまえて実施したものである。

さらに高野町には宗教環境都市として国の内外から多くの人を訪れているという現状があり、こうした高野町の特性に即した構想づくりを行うため「来訪者による現地調査」を実施し、来訪者の意向を構想に反映することとした。

## 2. 基本構想策定フロー

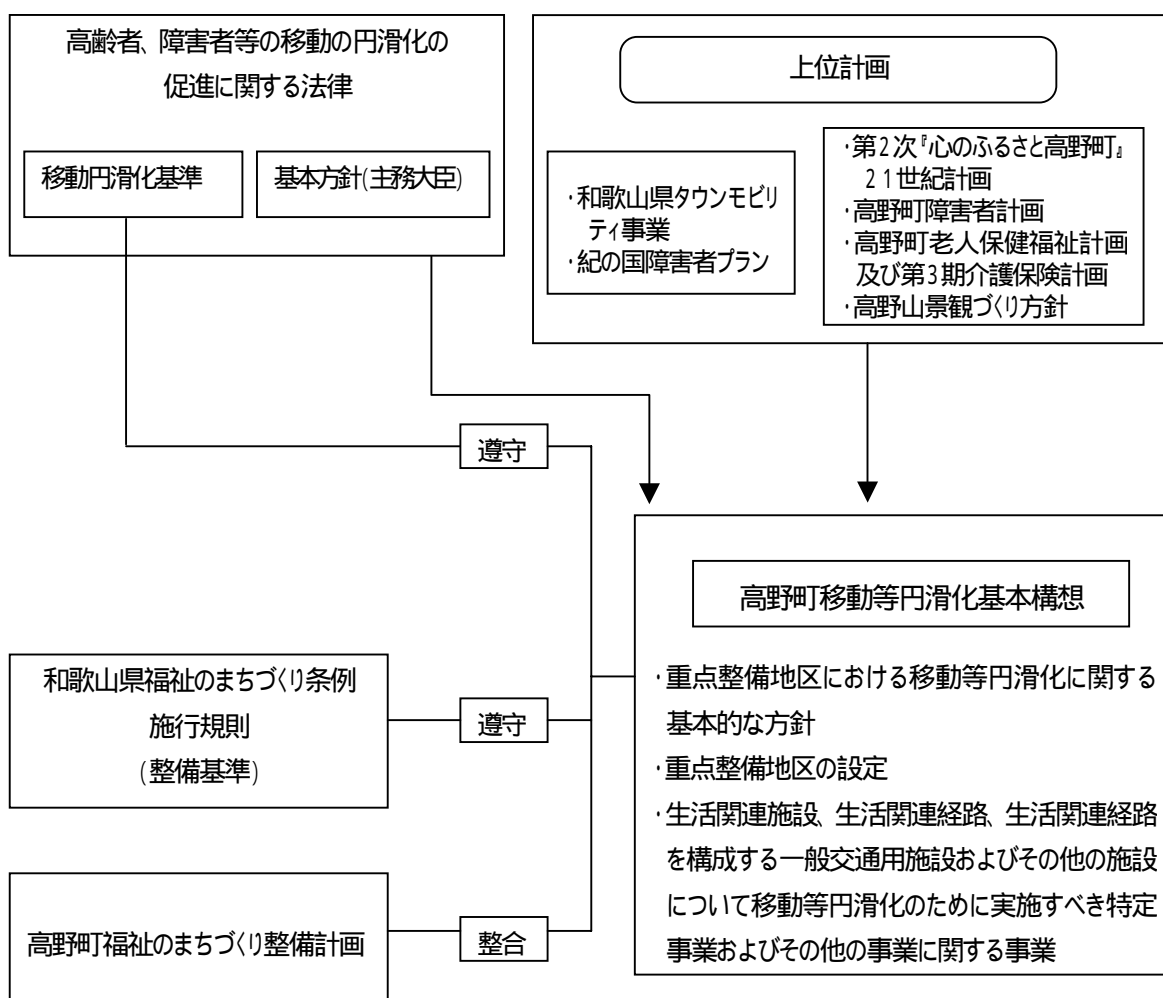


### 3. 基本構想の位置づけ

高野町移動等円滑化基本構想は、「法」の枠組みの中で関連する法令や上位計画に基づき作成されている。特定事業およびその他の事業は、移動円滑化基準、和歌山県福祉のまちづくり条例及び高野町福祉のまちづくり整備計画に従った計画とする。

高野町移動等円滑化基本構想の位置づけは下図に示すとおりである。

高野町移動等円滑化基本構想の位置づけ図



## 4 . 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概要

### ○ 法律の目的

高齢者、障害者等の自立した日常生活及び社会生活を確保することの重要性にかんがみ、以下のことを講ずることにより、高齢者、障害者等の移動上及び施設の利用上の利便性及び安全性の向上の促進を図り、もって公共の福祉の増進に資することを目的としている。

- ・ 公共交通機関の旅客施設及び車両等、道路、路外駐車場、公園施設並びに建築物の構造及び設備を改善するための措置
- ・ 一定の地区における旅客施設、建築物及びこれらの経路を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設の一体的な整備を推進するための措置その他の措置



# 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基本的枠組み

## 基本方針(主務大臣)

- ・ 移動等の円滑化の意義及び目標
  - ・ 公共交通事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者が移動等の円滑化のために講ずべき措置に関する基本的事項
  - ・ 市町村が作成する基本構想の指針
- 他

## 関係者の責務

- ・ 関係者と協力しての施策の持続的かつ段階的な発展【国】
- ・ 心のバリアフリーの促進【国及び国民】
- ・ 移動等円滑化の促進のために必要な措置の確保【施設設置管理者等】
- ・ 移動等円滑化に関する情報提供の確保【国】

## 基準適合義務等

以下の施設について、新設等に際し移動等円滑化基準に適合させる義務  
既存の施設を移動等円滑化基準に適合させる努力義務

- ・ 旅客施設及び車両等
- ・ 一定の道路(努力義務はすべての道路)
- ・ 一定の路外駐車場
- ・ 都市公園の一定の公園施設(園路等)
- ・ 特別特定建築物(百貨店、病院、福祉施設等の不特定多数又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物)

特別特定建築物でない特定建築物(事務所ビル等の多数が利用する建築物)の建築等に際し移動等円滑化基準に適合させる努力義務

誘導的基準に適合する特定建築物の建築等の計画の認定制度

## 重点整備地区における移動等の円滑化の重点的・一体的な推進

### 住民等による基本構想の作成提案

#### 基本構想(市町村)

- ・ 旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の高齢者、障害者等が生活上利用する施設の所在する一定の地区を重点整備地区として指定
- ・ 重点整備地区内の施設や経路の移動等の円滑化に関する基本的事項を記載 等

協議

#### 協議会

市町村 特定事業を実施すべき者 施設を利用する高齢者、障害者等により構成される協議会を設置

### 事業の実施

- ・ 公共事業者、道路管理者、路外駐車場管理者、公園管理者、特定建築物の所有者、公安委員会が、基本構想に沿って事業計画を作成し、事業を実施する義務(特定事業)
- ・ 基本構想に定められた特定事業以外の事業を実施する努力義務

#### 支援措置

- ・ 公共交通事業者が作成する計画の認定制度
- ・ 認定を受けた事業に対し、地方公共団体が助成を行う場合の地方債の特例

#### 移動等円滑化経路協定

重点整備地区内の土地の所有者が締結する移動等の円滑化のための経路の整備又は管理に関する協定の認可制度

## 5 . 基本方針

移動等円滑化を総合的かつ計画的に推進するため、移動等円滑化の意義及び目標を定めるものである。

### (1) 移動等円滑化の意義

- ・ 高齢者、障害者等が自立した日常生活及び社会生活を営むことができる社会の実現
- ・ 「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づいたすべての利用者に利用しやすい施設・設備の整備の推進
- ・ 移動等円滑化を進めるに当たっては、高齢者、障害者等の意見の反映が重要

### (2) 移動等円滑化の目標

#### 旅客施設

1日あたりの平均的な利用者数が5,000人以上である鉄道駅及び軌道停留場、バスターミナル、旅客船ターミナル及び航空旅客ターミナル施設について、平成22年までに、以下のような移動等円滑化を実施する。

- ・ 段差の解消・・・エレベーター、エスカレーターの設置
- ・ 視覚障害者用誘導用ブロックの整備
- ・ 多目的トイレの設置

#### 車両等

平成22年までに以下の移動等円滑化について可能な限り実施することを目標としている。

車両等の種類	車両等の総数	移動等円滑化の目標数
鉄軌道車両	約52,000両	約26,000両(約50%)
乗合バス車両	約60,000台	平成27年までに低床化された車両に代替 平成22年までに、約18,000台(約30%)を ノンステップバスとする
タクシー車両		平成22年までに福祉タクシー車両総数を 約18,000台とする。
船舶	約1,000隻	約500隻(50%)
航空機	約530機	約350機(65%)

#### 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については、原則として平成22年までに移動等円滑化を実施する。

#### 都市公園

平成 22 年までに、全国の都市公園のうち、園路等、駐車場、便所について移動等円滑化基準を定めることとしている。

#### 路外駐車場

平成 22 年までに特定路外駐車場のうち移動等円滑化基準を満たすものの割合を約 4 割とする。

#### 建築物

平成 22 年までに、2,000 m<sup>2</sup>以上の特別特定建築物の総ストックのうち、移動等円滑化基準を満たす建物の割合を約 5 割とする。

#### 信号機等

重点整備地区内の主要な生活関連経路を構成する道路において、原則として平成 22 年までに、音響信号機、高齢者等感応信号機等の信号機の設置、歩行者用道路であることを表示する道路標識の設置、横断歩道であることを表示する道路標示の設置等の移動等円滑化を実施する。

### (3) 移動等円滑化のために施設設置管理者が講ずべき措置に関する基本的な事項

施設設置管理者は、施設の整備、適切な情報の提供、職員に対する適切な教育訓練のそれぞれについて関係者と連携しながら適切な措置を講ずることにより、移動等円滑化を進めることが必要である。

#### 施設等の移動等円滑化

- 高齢者、障害者等が施設内外の移動及び施設の利用を円滑に行うために必要な施設・設備を整備し、連続した移動経路を 1 以上確保すること。
- 便所等付属する設備を設置する場合は、1 以上は障害者対応型にするなど、高齢者、障害者等の利用に配慮したものにする。
- 車両等にあっては、高齢者、障害者等の乗降や車内での移動が容易にできるように必要な措置を講ずること。
- 旅客施設、車両等にあっては、運行情報等公共交通機関を利用する上で必要な情報を提供するために必要な設備を整備すること。

#### 案内情報等の適切な提供

視覚情報、聴覚情報を含め、分かりやすく適切な情報提供に留意することが必要。

職員等関係者に対する適切な教育訓練

施設職員等関係者が、高齢者、障害者等の多様なニーズ・特性を理解した上で適切な対応ができるよう、研修や教育訓練を充実させる。

#### (4) 市町村が作成する基本構想の指針となるべき事項

生活関連施設の集積する一定の地区を重点整備地区として定め、移動等円滑化に係る各種事業の重点的・一体的な推進。

市町村が主体の基本構想作成に施設設置管理者、事業実施主体、高齢者、障害者等の関係者との協議及び積極的な協力による事業の効果的な推進。

地域住民等の理解と協力により、基本構想に位置づけられた各種事業の円滑な実施。

目標の明確化、都市計画との調和、既存計画等との整合性、移動等円滑化に関連する条例、計画、構想との調和、各種事業の連携と集中実施。

高齢者、障害者等の意見の反映。

#### (5) 重点整備地区の位置及び区域に関する基本的な事項

「法」では、市町村が移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき重点整備地区として設定することができる要件について、以下のように定めている。

また、重点整備地区は、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であることが必要である。

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をいう）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。

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ものであって、官公庁施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設等多岐にわたる施設が想定される。

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、これらの生活関連施設が徒歩圏内に集積している地区のことであり、地区全体の面積がおおむね400ha未満であり、原則として生活関連施設のうち特定旅客施設や官公庁施設、福祉施設等の特別特定建築物に該当するものが概ね3以上所在し、かつ、これらの施設を利用する相当数の高齢者、障害者等により、施設相互間の移動が徒歩で行われると見込まれることが必要である。

生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう）を構成する一般交通用施設（道路、駅前広場、通路その他の一般交通の用に供する施設をいう）について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た地区であること。

当該地区において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。

(6) 特別特定建築物の要件

特別特定建築物は、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する特定建築物であって、移動等円滑化が特に必要なもので以下のものをいう。

盲学校、聾学校又は養護学校

病院又は診療所

劇場、観覧場、映画館又は公会堂

集会場又は公会堂

展示場

百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗

ホテル又は旅館

保健所、税務署、その他不特定かつ多数のものが利用する官公署

老人ホーム、身体障害者福祉ホームその他これらに類するもの（主として高齢者、身体障害者等が利用するものに限る）

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

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。）若しくはボウリング場又は遊技場

博物館、美術館又は図書館

公衆浴場

飲食店

郵便局又は理髪店、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

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

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。）

公衆便所

公共用歩廊

(7) 特定建築物の要件

特定建築物は、多数の者が利用する建築物又はその部分をいい、これらに付属する建築物特定施設を含む以下のものをいう。

学校

病院又は診療所

劇場、観覧場、映画館又は演芸場

集会場又は公会堂

展示場

卸売市場又は百貨店、マーケットその他の物品販売業を営む店舗

ホテル又は旅館

事務所

共同住宅、寄宿舎又は下宿

老人ホーム、保育所、身体障害者福祉ホームその他これらに類するもの

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

体育館、水泳場、ボウリング場その他これらに類する運動施設又は遊技場

博物館、美術館又は図書館

公衆浴場

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

郵便局又は理髪店、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

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

工場

車両の停留場又は船舶も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

自動車の停留又は駐車のための施設

20 公衆便所

21 公共用歩廊

建築物特定施設

出入口、廊下、階段、エレベーター、便所、敷地内の通路、駐車場その他の建築物又はその敷地に設けられる施設で政令で定められるものをいう。

- (8) 移動等円滑化のために実施すべき特定事業その他の事業に関する基本的な事項  
移動等円滑化のために実施する必要のある事業は以下の2点である。

### 特定事業

#### 1) 公共交通特定事業

- ア . 特定旅客施設内において実施するエレベーター、エスカレーターその他の移動等円滑化のために必要な設備の整備に関する事業
- イ . アに掲げる事業に伴う特定旅客施設の構造の変更に関する事業
- ウ . 特定車両(軌道経営者又は一般乗合旅客自動車運送事業者が特定旅客施設を利用する旅客の運送を行うために使用する車両等をいう。以下同じ。)を床面の低いものとする事その他の特定車両に関する移動等円滑化のために必要な事業

#### 2) 道路特定事業

- 次に掲げる道路法による道路の新設又は改築に関する事業(これと併せて実施する必要のある移動等円滑化のための施設又は設備の整備に関する事業を含む。)をいう。
- ア . 歩道、道路用エレベーター、通行経路の案内標識、その他の移動等円滑化のために必要な施設又は工作物の設置に関する事業
  - イ . 歩道の拡幅又は路面の構造の改善、その他移動等円滑化のために必要な道路の構造の改良に関する事業

#### 3) 路外駐車場特定事業

特定路外駐車場において実施する車いすを使用している者が円滑に利用することができる駐車施設その他の移動等円滑化のために必要な施設の整備に関する事業をいう。

#### 4) 都市公園特定事業

都市公園の移動等円滑化のために必要な特定公園施設の整備に関する事業をいう。

#### 5) 建築物特定事業

- ア . 特別特定建築物の移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備に関する事業
- イ . 特定建築物(特別特定建築物を除き、その全部又は一部が生活関連経路であるものに限る。)における生活関連経路の移動等円滑化のために必要な建築物特定施設の整備に関する事業

## 6) 交通安全特定事業

ア. 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、道路交通法第九条の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その他の移動等円滑化のために必要な信号機、道路標識又は道路標示の設置に関する事業

イ. 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その他の移動等円滑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のための事業

### その他の事業

その他の事業としては、特定旅客施設以外の旅客施設、生活関連経路を構成する駅前広場、通路等（河川施設、港湾施設、下水道処理施設が生活関連経路を構成する場合にあっては、これらの施設が含まれる。）の設備があり、おおむねの事業内容を基本構想に記載するものとする。

## (9) 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

各種の事業を円滑かつ効果的に実施するために協議会等推進体制を整備する。

事業実施に当たっては、事業効果を高めるため、地域特性等の尊重やさまざまな創意工夫に努める必要がある。

積雪及び凍結により移動の利便性及び安全性が損なわれる可能性がある場合は、積雪時及び路面凍結時の安全かつ円滑な移動のための措置を講ずる必要がある。

基本構想に即して特定事業を円滑に実施するため公的な支援措置が講じられる場合には、内容を明確にすることが重要である。

特定事業計画の作成に当たっては、早期作成の重要性を十分認識するとともに、高齢者、障害者等をはじめ関係者の意見を聴取し事業計画に反映するよう努める必要がある。

高齢者、障害者等に対し、重点整備地区における移動等円滑化のために必要な情報を適切に提供するよう努める必要がある。

## (10) 移動等円滑化の促進のための施策に関する基本的な事項その他移動等円滑化の促進に関する事項

国及び地方公共団体が講ずべき措置

- ・ 施設設置管理者の講ずべき措置内容及び移動等円滑化の促進のための施策内容について、適時に適切な方法による検討を加え、その結果に基づいて必要な措置を講じるよう努めることにより、スパイラルアップ（段階的継続的な発展）を図る。
- ・ 心のバリアフリーの重要性から、国民の理解と協力を深めるための啓発、広報、教育活動の実施。



- ・設備投資等に対する支援、情報提供の確保、研究開発の促進
- ・高齢者、障害者等に対する理解を深めるとともに、違法駐車・駐輪などの防止と手助け等積極的な協力が重要である。

#### (11) 移動等円滑化基準の概要

事業者が旅客施設や建築物等を新設・改良する場合及び車両等を新たに購入する際に適合を義務づけられている基準である「移動等円滑化のために必要な旅客施設または車両等の構造及び設備に関する基準案」、「建築物特定施設の構造及び配置に関する基準案」、「特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準案」の概要は以下のとおりである。

移動等円滑化のために必要な旅客施設又は車両等の構造及び設備に関する基準案

##### ○ 旅客施設

- ア．改札口のうち1以上は有効幅を80cmとする。
- イ．プラットホームと鉄軌道車両の床面との隙間はできる限り小さくすること。
- ウ．プラットホームと鉄軌道車両の床面とはできる限り平らとすること。
- エ．車いす使用者の円滑な乗降に支障がある場合は、車いす使用者の乗降を円滑にするための設備を1以上設けること。当該設備に関しては車いす使用による荷重に対して十分な強度を有すること。
- オ．排水のために勾配は1%を標準とすること。
- カ．床の表面は滑りにくい仕上げとすること。
- キ．プラットホームにホームドア、可動式ホームさく、点状ブロックその他の視覚障害者の転落を防止するための設備が設けられていること。
- ク．高齢者、障害者等の移動等円滑化のために必要な照度を確保するための照明施設を設けること。
- ケ．傾斜路には手すりを両側に設け、勾配を12分の1以下とすること。
- コ．階段の両側には手すりを設けること。
- サ．エレベーター、エスカレーター、便所、運行情報提供設備、乗車券販売所、標識等については高齢者、障害者等の円滑な利用に資する構造とすること。
  - ・エレベーターの内法幅は車いすが回転できる140×135cm以上とすること。
  - ・運行に関する情報は文字及び音声により表示するための設備を設けること。

##### バス・車両等

- ア．乗降口の踏み段は、その端部と周囲の色の明度差を大きくし容易に識別できるようにすることと、有効幅は80cm以上とする。
- イ．低床バスにし、バス車両には車いすスペースを設けること。
  - ・乗降口にスロープ板等車いす使用者のための乗降設備を備えること。

### 建築物特定施設の構造及び配置に関する基準案

- ア．多数の者が利用する出入口の幅を 90cm 以上とし、戸を設ける場合は自動的に開閉する構造とする。
- イ．多数の者が利用する廊下等は、幅を 180cm、表面は滑りにくい素材とすること。
- ウ．階段又は傾斜路の上端に近接する廊下等の部分には点状ブロック等を設けること。
- エ．戸を設ける場合は、自動的に開閉する構造、その他車いす使用者が容易に開閉して通過できる構造とし、その前後には高低差がないこと。
- オ．主として視覚障害者が利用する廊下等に突出物を設けないこと。
- カ．階段については、幅は 140cm 以上、けあげの寸法を 16cm 以下、踏面の寸法を 30cm 以上し、踊場を除き両側に手すりを設けること。
- キ．踏面の端部とその周囲の明度差を大きくし段を容易に識別できるようにすること。
- ク．エレベーターについては、出入り口幅を 80cm 以上、かご内法奥行きを 135cm 以上とすること。
- ケ．乗降口ビームは高低差をなくし、かごが停止する予定階及び現在地、昇降方向を表示する装置を設けること。
- コ．視覚障害者の利用上支障のない構造として、音声装置及び制御装置は点字表示などを設けること。
- サ．便所については、車いす使用者用便房を 1 以上設けることとする。
- シ．敷地内通路幅は 180cm 以上とし、滑りにくい材料で仕上げることとする。
- ス．駐車場を設ける場合、一定の割合で車いす使用者用駐車施設を設けること。
- セ．建築物の案内設備を設ける場合は、道等から案内施設までの経路を視覚障害者利用円滑化経路にすること。

### 特定路外駐車場の構造及び設備に関する基準案

- ア．幅が 350cm 以上の駐車施設を 1 以上設けなければならない。
- イ．駐車施設であることを表示すること。
- ウ．駐車施設と出入口とを結ぶ利用者のための経路について、傾斜路を併設する場合を除き階段又は段を設けないこと。

### 道路

道路の適合基準については、現在『道路空間のユニバーサルデザインを考える会』において歩道幅員等の検討が進められており、確定した段階でその基準を適用することとする。

## ・高野町の概要

### 1 . 位置・面積

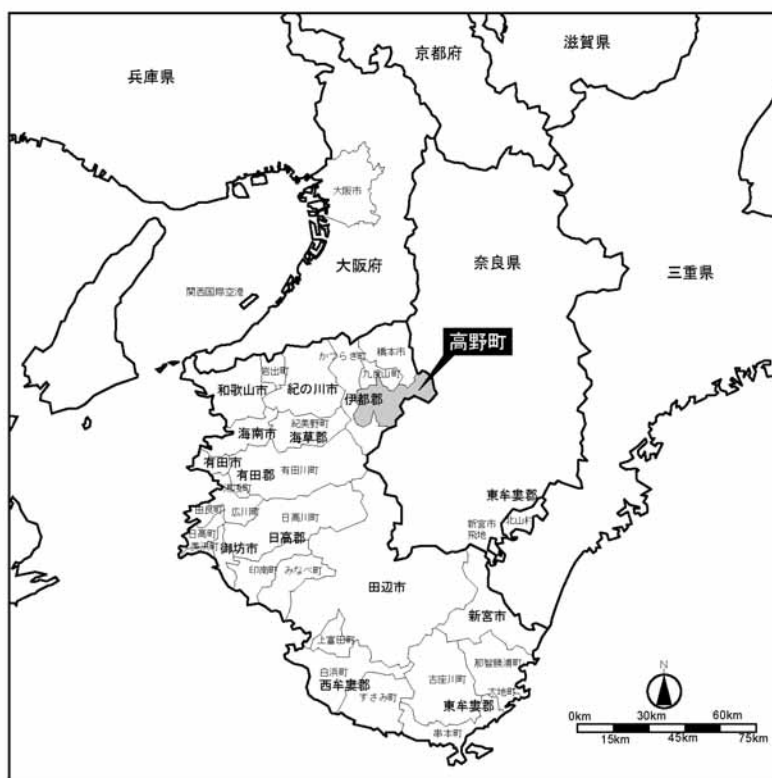
本町は和歌山県の東北部、伊都郡の東南高地にあり、東経 135 度 37 分、北緯 34 度 14 分に位置している。

町域は東西約 22km、南北約 12km、総面積 137.08 km<sup>2</sup>である。北部は九度山町・橋本市と、南西部はかつらぎ町と、南東部は奈良県と接している。

近畿圏の中心都市大阪市へは直線距離で約 53.5km、バス・鉄道で約 2 時間 10 分、県庁所在地和歌山市へは直線距離で約 38.3km、バス・鉄道で約 2 時間 30 分の距離にある。

最寄の橋本市へは、高野山から直線距離で約 10.7km、バス・鉄道で約 1 時間 10 分、東富貴から直線距離で約 10 km、バス・鉄道で約 1 時間 10 分の距離にある。

また、関西国際空港へは直線距離で約 36km と、ヨーロッパの主要都市へは約 15 時間の距離にある。



## 2 . 自然・地勢

本町は、最高峰の陣ヶ峰をはじめとする標高 1,000m 前後の高い山々が、町界、県界沿いに点在して高野山地を形成しており、町域の 70.6% が標高 600m 以上の高地であり総面積の 90% 以上を山林が占めている

基幹集落である高野山一帯は、概ね台地状の高野高原で、標高 800m から 850m と比較的標高差が少なく、霊峰高野山を中心として富貴地区の一部を占める富貴盆地とともに大小あわせて 19 の地区が山あいの狭小な平地に点在する特異な形態の町である。

本町の気象状況は、地域によって多少異なるが、年平均気温 10.4℃、冬季には最低気温が -10℃ 前後となり、年間降水量約 2,000mm にも達する。

降雪は県内で最も多い地域であり、最深積雪は例年 30cm 前後であり路面の凍結により交通に支障をきたすほか、時として冠雪害が発生することもある。

紀の川水系として東部に丹生川、北部に不動谷川、西部に湯子川がある。また、有田川水系として南部に御殿川が流れ、それぞれの川の分水嶺は不規則な郡領に源を發し、これらの川に沿っていくつもの狭い平地を形成している。

## 3 . 歴史・沿革

いまからおよそ 1,200 年前の高野山開創から明治初年まで寺領として管理され、明治 2 年の版籍奉還により、高野山領は同 2 年堺県、同 3 年五条県を経て同 4 年廃藩置県によって和歌山県の管轄となった。

明治 11 年郡区町村編成法の実施とともに同 12 年伊都郡に属し、同 22 年 4 月、町村制の施行により高野山と周辺 13 ケ村が合併し高野村に、東・西富貴及び上・中・下を筒香が合併し富貴村となり、以後各々の道を進むことになった。

昭和 3 年 11 月 1 日に町制を施行して高野町となり、同 33 年 6 月 1 日、町村合併促進法に基づいて、富貴村を合併し、現高野町が誕生し今日に至っている。

本町の集落の沿革は、基幹集落高野山は江戸後期から商人・職人等の居住が増加しつつあったが、明治 21 年の大火後、山上の町の原型ができ、同 39 年の山規の廃止による女人禁制の解禁を持って始めて庶民の町としての形態を持つに至った。

また、明治 34 年紀和鉄道（現在の西日本旅客鉄道和歌山線）の開通、及び大正 14 年の南海鉄道（現在の南海電鉄高野線）が高野下まで開通し、大阪の難波まで直通することになった。

さらに、昭和 4 年には高野下の極楽橋に電車がつき、翌年にはケーブルカーも完成して難波・高野山間の全線が開通した。これら一連の交通網の整備により高野参詣は本格化し、昭和 9 年の区画整理事業もあり寺内町として、また、周辺地域の経済・文化の中心地として急速に発展した。

また、高野山は 1200 年の歴史を持つ仏教の聖地として、寺院や境内、参道を取り囲む自然などの歴史的遺産を多く有しており、2004 年度には世界遺産として登録され、国の内外から多くの人びとが訪れている。

## 4 . 人口の動向

### (1) 人口の推移

高野町の人口は年々減少傾向にあり、特に近年は減少の幅が大きくなっており、平成 7 年から平成 12 年の 5 年間で 16.1%、平成 12 年から平成 17 年度の 5 年間で 13.5%といずれも 1 割を超える減少率を示している。

また、高野町における高齢化率は、32.3%と、伊都郡平均の 24.5%、和歌山県平均の 21.2%、全国平均の 17.3%を大きく上回っており、高齢化が進んでいることを示している。

一方、基幹集落である高野山地区と他の集落との人口比率を見ると、高野山内に人口が集中し年々その傾向が強くなっている。総人口に対する高野山地区の人口割合は、昭和 50 年の 61.7%から平成 7 年には 74.2%に上昇している。

### 人口の推移

上段:(人) 下段:増減率(%)	昭和 50 年 (1975 年)	昭和 55 年 (1980 年)	昭和 60 年 (1985 年)	平成 2 年 (1990 年)	平成 7 年 (1995 年)	平成 12 年 (2000 年)	平成 17 年 (2006 年)
総人口	7,521	7,236	7,054	6,611	6,386	5,355	4,632
人口増減率(%)	100.0	3.8	6.2	12.1	15.1	28.8	38.4
年少人口(0~14 歳)	1,329	1,136	994	798	632	468	337
年少人口割合(%)	17.7	15.7	14.1	12.1	9.9	8.7	7.3
生産年齢人口(15~64 歳)	5,203	5,092	4,938	4,632	4,392	3,391	2,799
生産年齢人口割合(%)	69.2	70.4	70.0	70.0	68.8	63.3	60.4
高齢者人口(65 歳以上)	989	1,008	1,122	1,181	1,362	1,496	1,496
高齢者割合(%)	13.1	13.9	15.9	17.9	21.3	27.9	32.3

資料；国勢調査

平成 17 年度は国勢調査の速報値による

### 高野山地区と他の地区の人口比率

	昭和 50 年	昭和 55 年	昭和 60 年	平成 2 年	平成 7 年	平成 12 年
合計	7,521	7,236	7,054	6,611	6,386	5,355
高野山地区	4,643 (61.7%)	4,839 (66.9%)	4,923 (69.8%)	4,717 (71.4%)	4,736 (74.2%)	3,918 (73.2%)
他の集落	2,878 (38.3%)	2,397 (33.1%)	2,131 (30.2%)	1,894 (28.6%)	1,650 (25.8%)	1,437 (26.8%)

資料：国勢調査 減少を示す

## (2) 人口動態の推移

高野町の人口動態は、自然動態については死亡者数が出生者数を上回り自然減となっている。社会動態についても転出者が転入者を上回り社会減となり、町全体として人口は減少している。

### 人口動態の推移

(単位：人)

	自然増減			社会増減			増減 +
	出生者数	死亡者数	増減	転入者数	転出者数	増減	
平成 7 年	32	62	30	327	394	67	97
平成 8 年	28	49	21	324	395	71	92
平成 9 年	26	56	30	281	400	119	149
平成 10 年	29	65	36	293	401	108	144
平成 11 年	22	64	42	217	326	109	151
平成 12 年	19	59	40	216	306	90	130

資料：住民基本台帳                      ：減少を示す

## (3) 和歌山県及び橋本市周辺市町の年齢別（3区分）人口

平成 17 年度の年齢階層別人口を見ると、年少人口（0～14歳）は 14.7%、生産年齢人口（15～64歳）は 60.4%、高齢人口（65歳以上）32.3%となっている。

年少人口は、和歌山県平均 13.8%、伊都郡平均 11.7%を大きく下回っており、高齢人口は、和歌山県平均 24.1%、伊都郡平均の 28.3%を上回っているおり高齢化が進んでいることを示している。

### 和歌山県及び橋本市周辺市町の年齢別（3区分）人口

(単位：人・%)

	総数	0歳～14歳		15歳～64歳		65歳以上	
		人口	比率	人口	比率	人口	比率
和歌山県	1,036,061	142,670	13.8	642,428	62.0	249,473	24.1
橋本市	53,929	7,954	14.7	35,592	66.0	10,379	19.2
高野町	4,632	337	7.3	2,799	60.4	1,496	32.3
かつらぎ町	19,670	2,328	11.8	11,699	59.5	5,643	28.7
高野口町	14,600	1,946	13.3	8,972	61.5	3,682	25.2
九度山町	5,516	582	10.6	3,181	57.7	1,750	31.7
伊都郡計	44,418	5,193	11.7	26,651	60.0	12,571	28.3

資料；平成 17 年度国勢調査速報値

#### (4) 人口流動（昼間・夜間人口）の推移

高野町の昼間人口及び夜間人口については、昭和 50 年は夜間人口が昼間人口を上回っていたが、昭和 55 年以降昼間人口が夜間人口を上回っている。

夜間・昼間人口 (単位：人・%)

	夜間人口	昼間人口	昼夜人口比
昭和 50 年	7,521	7,308	97.2
昭和 55 年	7,236	7,348	101.5
昭和 60 年	7,054	7,272	103.1
平成 2 年	6,611	6,920	104.7
平成 7 年	6,386	6,841	107.1
平成 12 年	5,355	5,785	108.1

資料：国勢調査

## 5. 障害者の現状とその特性

平成 18 年 4 月 1 日現在の身体障害者手帳所持者数は 224 人、療育手帳所持者は 22 人となっている。また、年齢別障害者数は下表のとおりであるが、身体障害者については高齢者の割合が高くなっている。

身体障害者手帳所持者

区分		1 級	2 級	3 級	4 級	5 級	6 級	計
視 覚	者	7	3	0	3	1	3	17
	児	0	0	0	0	0	0	0
聴覚・言語	者	2	6	9	7	0	13	37
	児	0	0	0	0	0	0	0
肢 体	者	18	25	28	31	9	4	115
	児	0	1	0	0	0	0	1
内 部	者	20	4	12	17	0	0	53
	児	1	0	0	0	0	0	1
計	者	47	38	49	58	10	20	222
	児	1	1	0	0	0	0	2
	計	48	39	49	58	10	20	224

資料：町福祉課（平成 18 年 4 月 1 日）

療育手帳所持者

区分	男性	女性	計
知的障害者・児	14	8	22

資料：町福祉課（平成 18 年 4 月 1 日）

年齢別障害者数

障害種別	身体障害者数(人)	知的障害者数(人)
18 歳未満	2	1
18～30 歳未満	4	3
30～40 歳未満	7	9
40～50 歳未満	8	3
50～60 歳未満	13	2
60 歳以上	190	4
合計	224	22
男性	117	14
女性	107	8

資料：町福祉課（平成 18 年 4 月 1 日）



## 障害者の特性

交通バリアフリー基本構想の策定にあたって、高齢者や障害者の特性や移動を困難にしている要因等について理解しておく必要がある。

心身機能の低下や障害の内容と程度は個人によって大きく異なるが、その特性と配慮すべき事項をまとめると次のようになる。

区分	特性	配慮すべき事項	配慮内容
1. 車いす使用者	座位で移動	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視点が低い</li> <li>・高いところは手が届かない</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内板等は見やすい位置に設ける。</li> <li>・鏡は健常者と兼用できる大型のものが望ましい。</li> <li>・エレベーターの操作等のスイッチ類は車いす使用者が使用できる高さに設ける。</li> <li>・棚等を設ける場合は車いす使用者が手の届く高さにする。</li> </ul>
	車輪で移動 (前輪のキャストは小さい)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・数センチの段差を乗り越えられない</li> <li>・車輪が溝にはまり込む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・段差が生じる場合はスロープを設ける。</li> <li>・公共性の高い一定規模以上の建築物や駅にはエレベーターを設ける。</li> <li>・排水溝等のふたは車輪が落ちないものとする。</li> <li>・エレベーターのかごと床の隙間は出来るだけ小さくする。</li> </ul>
	車椅子の大きさ、形、動き	<ul style="list-style-type: none"> <li>・スペースがいる</li> <li>・足のせ台(フットレスト)が出ている</li> <li>・横に動かない</li> <li>・開き戸は使いにくい</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・通路幅は車いす使用者の通行に必要な幅を確保する。</li> <li>・出入口の幅は広く取る。</li> <li>・洗面器、カウンター、記載台等は膝が台の下まで入ること。</li> <li>・回転できるスペースを設ける。</li> <li>・出入り口はなるべく引き戸とし、開き戸の場合は回転スペースに配慮する。</li> <li>・車いす使用者用便房、浴室、シャワー室等は引き戸又は、アコーディオンカーテンとする。</li> </ul>
	乗り移り	<ul style="list-style-type: none"> <li>・高低差</li> <li>・スペース</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便座、脱衣室等のベンチは乗り移りしやすい高さとし、乗り移りに必要な手すり等を確保する。</li> <li>・便所、駐車場等に乗り移りに必要なスペースを設ける。</li> </ul>
	手で車いすを漕ぐ	<ul style="list-style-type: none"> <li>・傾斜路では負担が大きい</li> <li>・移動時は両手がふさがっている</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・傾斜路の勾配を緩やかに手すりや踊り場を儲け、負担を小さくする。</li> <li>・雨にぬれないよう庇の下で自動車からの乗降ができるようにする。</li> </ul>

区分	特性	配慮すべき事項	配慮内容
2. 杖使用者	杖の設置面積が小さい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・滑りやすい</li> <li>・移動時は手がふさがっている</li> <li>・溝にはまり込む</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・床面は滑りにくい仕上げとする。</li> <li>・階段はけ込みを設け、ふみ面から滑らないように、また杖が引っかからないようにする。</li> <li>・雨にぬれないよう庇の下で自動車等からの乗降が出来るようにする。</li> <li>・排水溝のふたは杖が落ちないものとする。</li> </ul>
	杖のふり幅が必要	・狭いと通りにくい	<ul style="list-style-type: none"> <li>・廊下幅は杖使用者の通行に必要な幅を確保する。</li> <li>・出入り口の幅は広くする。</li> </ul>
	体の安定を保ちにくい	・段差は危険	<ul style="list-style-type: none"> <li>・段差が生じる場合は手すりを設ける。</li> <li>・段差のけあげは小さくする。</li> </ul>
3. 視覚障害者	空間把握が困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>・位置、方向の把握が困難</li> <li>・視覚による危険予知が不可能又は困難</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・玄関等に誘導鈴を設ける。</li> <li>・廊下、階段、傾斜路等に手すりを設ける。</li> <li>・位置関係がわかるよう視覚障害者誘導用ブロックを設ける。</li> <li>・視覚障害者用誘導ブロックは、他の部分と対比できる色調とする。</li> <li>・階段や危険箇所の全面に視覚障害者用誘導ブロック（点状）を設ける。</li> <li>・廊下、階段等の照明に配慮する。</li> <li>・階段の段鼻は踏面、けあげの区別が出来るようにする。</li> </ul>
	視覚情報の認知が不可能又は困難	・文字情報の認知が不可能又は困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内板、便所の表示板、階段の手すり等には点字表示を使う。</li> <li>・エレベーターでは、音声を利用した案内装置を設ける。</li> <li>・案内板は大きめの文字を用い、色の対比や明度差に配慮する。</li> </ul>
4. 聴覚障害者	音声情報の認知が不可能又は困難	・音声による危険予知が不可能又は困難	<ul style="list-style-type: none"> <li>・駅舎のプラットフォーム等危険箇所では電光掲示板による注意喚起を行う。</li> <li>・呼び出しを行うカウンターでは電光掲示板を設置する。</li> <li>・客席、観覧席では難聴者用設備を設ける。</li> </ul>

資料：大阪府建築基準法施行規則「福祉関係規定」解説書（平成8年4月）  
（建設行政協会大阪府支部）より

## ．基本構想策定の背景

### 1．バリアフリーの潮流

国際連合は 1975 年に「障害者の権利宣言」を採択し、障害者の基本的人権と障害者問題に関する指針を示し、1981 年を「国際障害者年」とすることを決議した。

障害者の「完全参加と平等」というテーマの実現を国際的に促進するため、第 34 回国連総会で「国際障害者年行動計画」を採択、国際的な取り組みを行うよう要請した。さらに、1982 年の第 37 回国連総会では、「障害者に関する世界行動計画」を採択し、計画の実施にあたって、1983 年から 1992 年までを「国連・障害者の 10 年とする宣言」を決議した。国連における一連の行動は、次のような諸外国における取り組みを反映したものである。

デンマークでは、1972 年に「障害者に考慮した建物設備に関する通達」が住宅省から発行され、一般市民が出入りする公共建物や設備を新築あるいは改築する時は、障害者を考慮した設計をすることが法律で義務づけられた。この通達は、案が作成されてから制定されるまで、各種障害者団体などと 10 年間審議され、その結果は、「制定後 20 年の今日でも先見ある諸規定を含んでいる」と障害者団体も高く評価している。

また、アメリカでは、1964 年の「公民権法」、1973 年の「リハビリテーション法」、1988 年の「公正住宅法」といった積み重ねの上に、1990 年に「障害を持つアメリカ人法」が制定された。これは、障害者の人権保護と社会参加の推進を目的とし、社会のあらゆる領域で障害者の自立的な活動に支障をきたす障壁（バリアー）を設けることを障害者に対する差別と規定し、これを禁止した画期的な法律である。

こうした国際的な大きな潮流の中で、わが国でも障害者の社会参加意欲が増大するとともに、ノーマライゼーションの理念が浸透し、行政施策も障害者の施設入所中心の施策から、障害者の積極的な社会参加を支援するための施策へと、大きく方向転換をしてきた。

平成 6 年には高齢化率が 14% を突破し、「高齢化社会」から「高齢社会」に突入し、今後もその割合は増え続け、今世紀半ばには 3 人に 1 人が 65 歳以上という超高齢社会を迎えることが予測されている。このような高齢社会になったとき、活力ある社会を維持していくためには、高齢者が生きがいを持って生活し、社会参加できる環境を整備していく必要がある。今後のまちづくりには、高齢者や障害者が積極的に「まち」の中で活動していくためのソフト、ハードの条件整備をどのように進めていくかという視点がますます重要になってくる。

## 2. 国の取り組み

### (1) 障害者対策に関する新長期計画（平成5年障害者対策推進本部）

「すべての人の参加によるすべての人のための平等な社会づくり」を基本的な柱に据え、障害者を取りまく社会環境におけるさまざまな障壁を除去し、特にまちづくりを含む生活環境の改善や、技術の進歩に応じた福祉機器の研究開発や普及を図ることにより、障害者が各種の社会生活に自由に参加できるような平等な社会づくりをめざすとしている。

### (2) 公共交通ターミナルにおける高齢者、障害者等のための施設整備ガイドライン(平成6年運輸省 現国土交通省 )

鉄道駅をはじめ、バス、空港、旅客ターミナル等を対象に、高齢者や障害者等が安全かつ身体的負担の少ない方法で公共交通機関を利用できるようにするため、施設整備の適切な指針として制定された。

### (3) 生活福祉空間づくり大綱（平成6年建設省 現国土交通省 ）

国が初めて福祉のまちづくりを推進する姿勢を明確に打ち出したものであり、障害者等が健常者と同じように自立した生活ができるノーマライゼーションの実現をめざす社会資本を「福祉インフラ」と位置づけ、21世紀初頭を目指して福祉インフラのあり方や整備目標を示した。

### (4) 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（平成6年建設省 現国土交通省 ）

不特定かつ多数の人々の利用に供する建築物の建築主が、出入口、廊下、階段、便所等を高齢者や障害者等が円滑に利用できるようにするための措置について、努力義務や判断基準を設定するとともに、都道府県知事による指導や優良な建築物の建築に関する支援措置、指導・指導措置を定めている。

### (5) 障害者プラン～ノーマライゼーション7ヵ年戦略

（平成7年障害者対策推進本部）

ライフステージのすべての段階における全人間的復権をめざすリハビリテーションの理念と、すべての人々が平等に生活し、活動する社会をめざすノーマライゼーションの理念の実現をめざし、「障害者対策に関する新長期計画」の重点施策実施計画を策定した。

地域でともに生活をする、社会的自立の促進、バリアフリー化の促進、生活の質（QOL）の向上をめざす、安全な暮らしの確保、心のバリアを取り除く、わが国にふさわしい国際協力・国際交流を図る、という7つの視点から施策の推進を図るとしている。

特にバリアフリー化推進については、障害者の活動の場を広げるため、道路、駅、建築等生活環境面での物理的な障壁の除去に積極的に取り組むとしている。

(6) 改正ハートビル法 - 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一部を改正する法律

(平成 15 年国土交通省)

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を一層促進するため、特定建築物の範囲を拡大し、及び特別特定建築物の建築等について利用円滑化基準に適合することを義務づけるとともに、認定を受けた特定建築物について容積率の算定の特例、表示制度の導入等支援措置の拡大を行う等の所要の措置を講ずる、ことを定めている。

(7) 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 (平成 12 年国土交通省)

高齢者、身体障害者、妊産婦などの公共交通機関を利用した移動の利便性及び安全性の向上を促進するため、以下のことを法律の主旨として定めている。

- 1) 駅、バスターミナル、航空旅客ターミナル、鉄道車両、バス、旅客船、航空機などのバリアフリー化を推進する。
- 2) 駅などの旅客施設を中心とした一定の地区において、市町村が作成する基本構想について、旅客施設、周辺の道路、駅前広場、信号機などのバリアフリー化を重点的かつ一体的な整備を行う。

(8) ユニバーサルデザイン政策大綱 (平成 17 年国土交通省)

「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方を踏まえ、今後、身体的状況、年齢、国籍などを問わず、可能な限り全ての人が、人格と個性を尊重され、自由に社会に参画し、いきいきと安全で豊かに暮らせるよう、生活環境や連続した移動環境をハード・ソフトの両面から継続して整備・改善していくという理念に基づき、国土交通省として、以下の考え方に沿って政策を推進していくことを基本的な考え方としている。

利用者の目線に立った参加型社会の構築

バリアフリー施策の総合化

誰もが安全で円滑に利用できる公共交通

誰もが安全で暮らしやすいまちづくり

技術や手法等を踏まえた多様な活動への対応

(9) 高齢者、障害者等の移動の円滑化の促進に関する法律

(平成 18 年 12 月施行予定 国土交通省)

鉄道駅や空港などの旅客施設を対象とした「交通バリアフリー法」の枠組みをベースに、「ハートビル法」が対象とする建築物の基準を加えた構成となっている。両法を統合して、建築物や公共交通機関、道路などを連続してバリアフリー化することを目的としている。

基本的な枠組みとして、国や施設管理者、利用者が取り組むべき「関係者の責務」、個別の施設に対する「基準への適合義務」、各施設を結びつけた基本構想を策定・実施する「重点整備地区における移動などの円滑化の重点的、一体的な推進」である。

ポイントは、参加者の視点、持続的な評価、利用の仕組みづくりを加えている。

### 3 . 和歌山県の取り組み

(1) 和歌山県福祉のまちづくり条例（平成 8 年度制定）

和歌山県福祉のまちづくり条例施行規則

(平成 18 年 10 月 1 日改正施行)

障害者、高齢者等の行動や社会参加を阻んでいる障壁(バリア)を取り除く、誰もが地域社会で快適に暮らせる福祉のまちづくりを推進するため、平成 8 年 10 月に「和歌山県福祉のまちづくり条例」が制定された。

条例制定後 9 年が経過し、この間、少子・高齢化の進展、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普及など、福祉のまちづくりを取り巻く状況が大きく変化してきた。

また、国においては、「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）」の制定、「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）」の改正など、関連法令の整備が行われてきた。このような社会情勢の変化を踏まえ、障害者や高齢者等が暮らしやすいまちづくりは全ての人にとっても暮らしやすいまちづくりという理念のもと、平成 18 年 10 月に対象施設や整備基準等の規則の見直しを行った。

今回の施行規則の改正の主な内容は、県民の日常生活に密着したより身近な施設のバリアフリー化を促進するため、対象施設（特定施設）の範囲の見直しと、新たに子育て支援設備やオストメイト対応設備の整備基準の規定と、車いす使用者用駐車区画、道路や公園に関する整備基準の見直しを行った。

(2) 和歌山県タウンモビリティモデル事業（平成 12 年 8 月）

平成 9 年度の福祉のまちづくり条例が制定され、各市町において「福祉のまちづくりモデル地区整備計画」の策定が進められてきた。

全体的に家に引きこもりがちな傾向にある高齢者や障害者の移動制約者が、まちを自由に移動し買い物や散歩を楽しめるようにするために、支援方策として、既存の障壁を除去する「バリアフリー」の推進が行われてきた。

しかし、近年、高齢者・障害者の移動を支援するためにはバリアフリーだけではなく、移動そのものを容易にするための「モビリティ（移動性）」の向上が重要であるという認識が広まりつつあり、タウンモビリティが注目されるようになってきた。

このような背景から、「福祉のまちづくりモデル地区整備計画」が策定されており、かつ観光地と商店街という異なる都市環境をもつ、高野町と和歌山市においてタウンモビリティ事業を実施することとなった。

高野町と和歌山市内の商店街において、高齢者や障害者などに電動スクーターでまちを自由に散策してもらうことにより、地域特性に応じたタウンモビリティの効果や課題を抽出し、今後展開すべき導入方策等を検討することを目的としている。

(3) 紀の国障害者プラン（平成 16 年 3 月）

和歌山県では、障害のある人の身体的、精神的、社会的な自立能力向上に寄与し、障害のある人の自立と参加を目指す「リハビリテーション」と、障害のある人もない人も共に地域で生きる社会を目指す「ノーマライゼーション」の理念のもとに、障害者基本計画「紀の国障害者プラン」を策定し、各種障害者施策を進めてきた。

この計画が、平成 15 年度で終期を迎えたのを期に、平成 16 年度を始期とする新たな「紀の国障害者プラン 2004」を策定し、従来にもまして、障害のある人が社会の一員として社会参加し、誰もが共に地域で支え合いながら生きいきと生活する社会づくりを目指し、地域での自立生活や社会参加に向けた施策の一層の推進を図るため、今後の障害者施策の基本的な方向を定めている。

## 4 . 高野町における関連諸計画

- (1) 第2次『こころのふるさと高野町』21世紀計画（平成14年3月策定）  
『こころのふるさとにふさわしい魅力あるまち』を基本理念に、『世界へひらかれた歴史と文化あふれるまち』を将来像とする。

福祉施策として、福祉のまちづくりを推進するため、関係諸機関が連携した総合的な福祉推進体制を確立し、高野町に住んでいて良かったと実感できるような生活しやすい環境づくりに努めるとともに、ボランティア活動の充実などによる地域福祉を推進する、ことを基本理念としている。

- (2) 高野町福祉のまちづくり整備計画（平成10年3月策定）

計画策定の目的は、高野山においてノーマライゼーションの考えを具体化していくことにあり、福祉のまちづくりの整備計画を次の項目について進めるとしている。

### 1) 全体整備計画

#### 歩行空間の整備

- ・歩道の整備
- ・道路の部分的な拡幅によるポケットパークの設置
- ・高野山の自然を保全し、高齢者や障害者が高野山の四季や歴史的遺産をゆっくりと楽しめるような散策路の整備。

#### 交通拠点の整備・移動手段の検討

- ・駐車場の充実による路上駐車の防止。
- ・自動車道の別ルート化による歩行者優先道路の確保の検討。
- ・観光拠点を巡る低床バス・タクシーの導入等の検討。

#### 施設の整備

- ・宿坊寺院と地域が連携して高齢者・障害者をサポートする仕組みづくりの検討。
- ・高野町の福祉情報・観光情報の拠点づくり。

#### サイン計画

- ・地区全体におけるサイン表示の統一
- ・多様な障害に対応した多様性のある表示形態。  
〔音声案内・触地図の設置、絵表示（ピクトグラム）等によるサインの統一〕



## 2) ソフト計画

### 管理体制

- 快適なまち
  - ・公衆便所の維持・管理、管理しやすい素材の選択、利用者の要望の把握
- 安心・安全なまち
  - ・歩道上の障害物の除去、路上駐車防止
- わかりやすいまち
  - ・高齢者や障害者への情報提供や施設管理の一本化

### 情報の提供

- 快適なまち
  - ・一日フリー乗車券の発行（バス、タクシー）
- わかりやすいまち
  - ・バリアフリー施設・散策ルートガイドマップの作成
  - ・音声による速報性のある交通案内情報（視覚障害者用）の提供
- 高野山らしさが生きるまち
  - ・施設間の連絡網の充実
- 楽しみのあるまち
  - ・高齢者や障害者のための文字や音声放送案内の活用

### 情報拠点の整備

- 高野山らしさが生きるまち
  - ・観光案内所をバリアフリー情報拠点として整備

### 啓発活動

- 高野山らしさが生きるまち
  - ・人的介助（サポート体制）施設整備マニュアルの作成
  - ・バリアフリーに関する整備や障害者への対応に関する講習会の開催
  - ・広報による啓発、啓発冊子の作成

### 寺院等の連携

- 楽しみのあるまち
  - ・高齢者や障害者が容易に宿泊予約できるシステムの構築
  - ・高齢者や障害者を対象にしたイベント等の開催
- 高野山らしさが生きるまち
  - ・寺院と地域が連携して高齢者・障害者をサポートする仕組みづくりの検討

- (3) 高野町障害者長期計画（平成 12 年 3 月策定）  
計画の基本理念として以下の 3 点を掲げている。

#### 障害者の自立

障害者が基本的人権を有する個人として尊重されることはもちろん、自分から積極的に社会活動に参加でき、障害者の多様なライフスタイルを選択できるよう、各サービスや生活の場の整備を行い、障害者が地域で自立した生活を営むことができるよう支援する。

#### 機会均等の実現

障害者を取りまく社会環境の中に存在する障壁を取り除いて、障害者と住民が平等に生活できるよう支援する。

#### 障害者への理解と行動

障害及び障害者に対する正しい理解と認識を住民に深めるとともに、一人ひとりの個性と人格を大切にするとともに人権意識の向上をはかることにより、あらゆる偏見や差別をなくし、障害を持つ人ももたない人もともに地域の中で暮らしていけるよう住民への普及啓発の実施とそれに伴う活動への支援を行う。

- (4) 高野町老人保健福祉計画及び第 3 期介護保険事業計画(平成 18 年 3 月策定)

本計画は、介護保険制度改正に対応するとともに、高齢者を取り巻く環境の変化や地方分権の流れ、複雑多様化する福祉ニーズ等を踏まえながら、実情に見合った介護サービスや保健福祉サービスをさらに充実させるとともに、地域の福祉を向上させることを目的とし、高齢者の生活の自立と健康で安らかな日常生活を支援し、誰もが住み慣れた地域でいきいきと暮らせるまちをめざす、としている。

基本方針として、「高齢者が生きがいを持って生活を送ることが出来るように、地域福祉の向上を目的として、地域支援事業等を推進するとともに、地域の実情に応じたきめ細かなサービスを提供するために民間事業者の参入促進を含めた多様な主体による総合的な福祉サービス供給体制を構築し、要介護者等に対する支援体制の充実に努めること」を定めている。

- (5) 高野山景観づくり方針 - 高野山みちと景観(平成 8 年 3 月高野町・金剛峯寺)

高野山では山上全体が真言密教の聖地であり、調和と統一のとれた、それでいて生き生きとした、万人の心のよりどころにふさわしい景観づくりが望まれる。自然と調和し、おのずと心の安定をもたらすような、深みのある、しかもわかりやすい景観づくりを進めるとしている。

基本理念として、多様性を含み異質性を統合して過去を喚起させ、未来を暗示する「現代マンダラ空間の再生」を掲げている。

また、景観づくりの基本方針として、以下の5点を掲げている。

#### 全体シナリオの確立

主張があり、わかりやすく、個性的な景観づくりのため、町の構成のストーリー性を重視した空間の意味の再点検と強化を図る。

#### 多様な自然の再生と活用

多様な自然の再生と活用を図る。すなわち、山と川、森と水を保全・整備し、活用する。

#### 施設のデザイン

美しく快適で、親しみやすい環境を実現するため、わかりやすい原則に従い伝統のかたち・現代的なはたらきを統合する。

#### 都市基盤の構造

多様で柔軟な、変化に対応できる景観の構造を確立するため、都市の成長と変化を生成流転として方向づけ、柔軟に対応していく。

#### ルールとシステムづくり

景観を守り育てるため、誰もが参加できる景観づくりのネットワークを確立する。

## ・高野町における移動等円滑化の基本的な考え方

### 1. 地域社会の特性に応じた計画づくり

高野町は県内の他市町村と比較しても人口の減少と少子高齢化が進んでおり、昼間人口が夜間人口より多いこと、男性数が女性数を上回っていること、転出者数が多いという特性を有している。また、高野町の中でも高野山地区に町内人口の7割が居住しており、徒歩圏域を生活圏としたコンパクトなまちとしての特徴を持っている。

さらに人口約4千人のまちではあるが、信仰のまち、観光のまちとして年間約120万人近くの人々が国の内外から訪れており、これらの人々の目的も、観光、墓参、宗教についての学習や研究、研修、あるいは修行と多様な階層性を有している。

空海が信仰の場として開創以来1200年にわたり、わが国有数の山上都市として発展してきた高野山へのアクセスは、公共交通機関を利用する場合、南海電車、ケーブル、バスによる移動が必要であり、高齢者や障害者のみならず来訪者にとってもこれら交通機関の移動の利便性や安全性の確保が求められている。

特に高野山は2004年世界遺産として登録されており、今後も国の内外からの来訪者の増加が予想されることから、移動の利便性や安全性の確保とともに、国際的な観光地にふさわしい整備計画が求められる。

高野町における移動等円滑化を検討するにあたっては、これら高野町の特徴を十分考慮して、その基本的な考え方を明確にすることが必要である。

#### \* 来訪者の状況

単位：人

	全体			外国人		
	日帰り	宿泊	合計	日帰り	宿泊	合計
平成6年	963,917	454,235	1,418,152	680	2,867	3,547
7年	878,090	410,770	1,288,860	690	3,267	3,957
8年	888,975	391,257	1,280,232	785	3,587	4,372
9年	847,664	363,689	1,211,353	1,036	4,364	5,400
10年	792,439	322,711	1,115,150	1,499	5,486	6,985
11年	788,542	316,563	1,105,105	1,564	5,553	7,117
12年	810,241	328,674	1,138,915	1,724	7,218	8,942
13年	835,534	335,997	1,171,531			
14年	804,270	329,116	1,133,386			
15年	822,458	331,777	1,154,235			
16年	1,082,313	374,940	1,457,253			
17年	911,102	322,614	1,233,716			

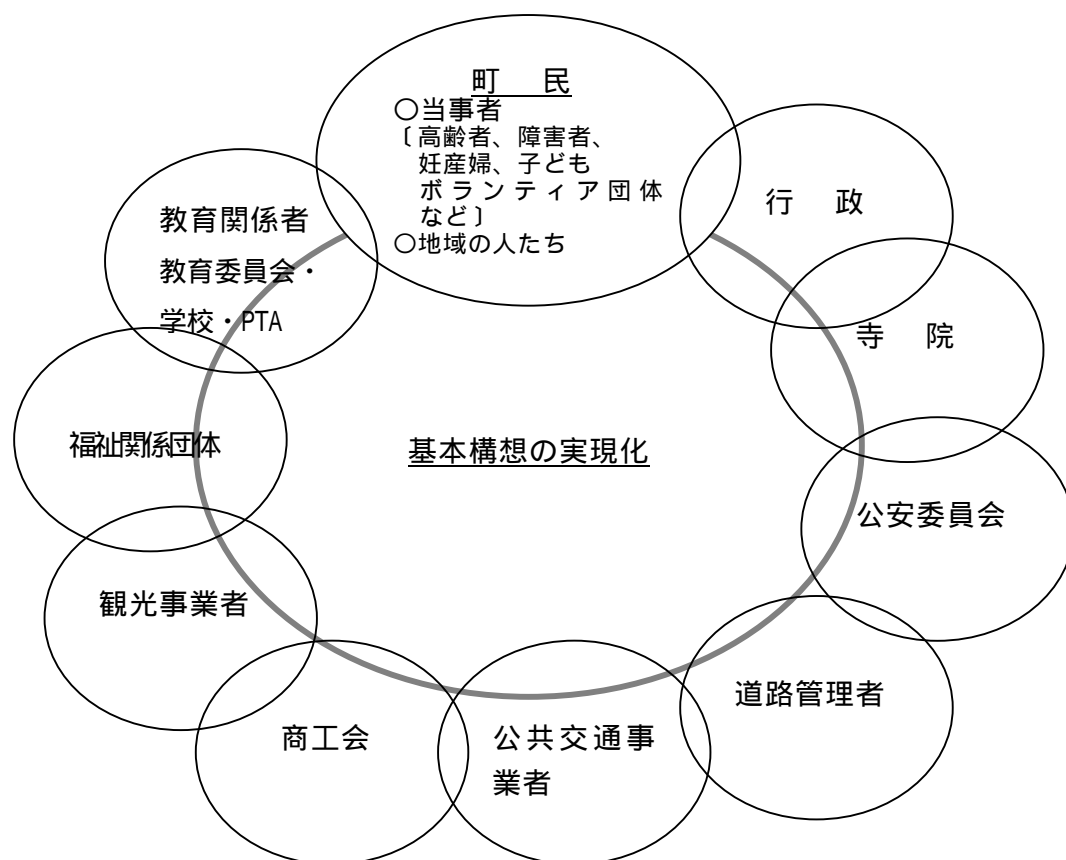
資料：第2次高野町総合計画（観光客実態調査報告書）

## 2 . 協働参画による計画の実現

移動等円滑化の計画の実現にあたっては、この計画が高齢者や障害者のためだけのものではなく、すべての町民や来訪者にとっても必要であり、すべての人にとって安全で快適なバリアフリーのまちを形成するためには、町民一人ひとりが主体的に参画して計画を実現することが求められている。したがって、本構想は高野町のまちづくりの一環として位置づけられるものであり、この計画の実施のプロセスを通して町民がまちづくりの担い手として育っていくことが重要である。

そのためには、町民が移動等の円滑化を軸としたまちづくりに主体的に関わり、バリアフリー化の必要性や意義について町民をはじめ、行政、各種団体、事業者が共通した認識を持ちながら、各事業の実施について連携しながら進めていく必要がある。

協働参画のイメージ図



### 3 . 他の施策との連携

人々の移動環境の整備は、建築物、公共交通機関・駅・道路や公共的な利便施設としての公衆便所・公園などが対象になるため、計画の策定にあたっては、庁内の関係課との調整を図り、他の施策と連携した総合的な計画とすることが必要である。

また、歩くまちの実現と休憩スペースをつくることを目的に、現在進行中のベンチプロジェクトなどとの連携も考慮する。

## ・重点整備地区の設定と生活関連施設及び生活関連経路の設定

ここでは、移動等円滑化を具体的に進めるために、生活関連施設としての建築物と生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区を重点整備地区として定めると共に、重点整備地区を構成する生活関連施設及び生活関連経路を定める。

### 1．重点整備地区の設定

高野町の移動等円滑化に係る事業を重点的かつ一体的に推進すべき地区として設定する重点整備地区は、高野町の中心地区である高野山地区（山内）に所在する生活関連施設である、高野町役場、高野山病院、高野山大学松下講堂黎明館及び公衆便所を含む範囲として設定する。また、それらを結ぶ経路である国道・県道を生活関連経路として設定する。

高野町は、空海が信仰の地、修行の地として開創して以来、わが国有数の山上都市として標高 800m 以上の紀伊山地に発展してきた町であり、町民はもとより年間 120 万人に及ぶ来訪者の公共交通機関を利用したアクセス手段は、南海電鉄極楽橋駅と高野山駅を結ぶケーブルカー及び高野山駅と中心地区である高野山地区（山内）を結ぶ南海りんかんバスである。

また、2004 年高野山を含む紀伊山地が世界遺産に登録されたことにより、国の内外からの来訪者が増加することが予想されることから、高野山へのアクセス手段としての駅舎・ケーブルカー・バスの利便性や安全性の確保が特に重要である。南海電鉄極楽橋駅から高野山駅を経て山内に至る間は、ケーブルカーとバスによってのみ結ばれており、「法」に示される重点整備地区の要件である「徒歩による移動」には該当しないが、上述したこれらの施設の高野町における重要性に鑑み、本基本構想においては、南海電鉄極楽橋駅、高野山駅、ケーブルカー、バス及びバス専用道路を一体の「旅客施設ゾーン」として定義し、高野山地区（山内）と一体的に整備することが必要な施設として位置づける。（重点整備地区図参照）

## 2 . 生活関連施設の設定

生活関連施設として、以下の4施設を設定する。

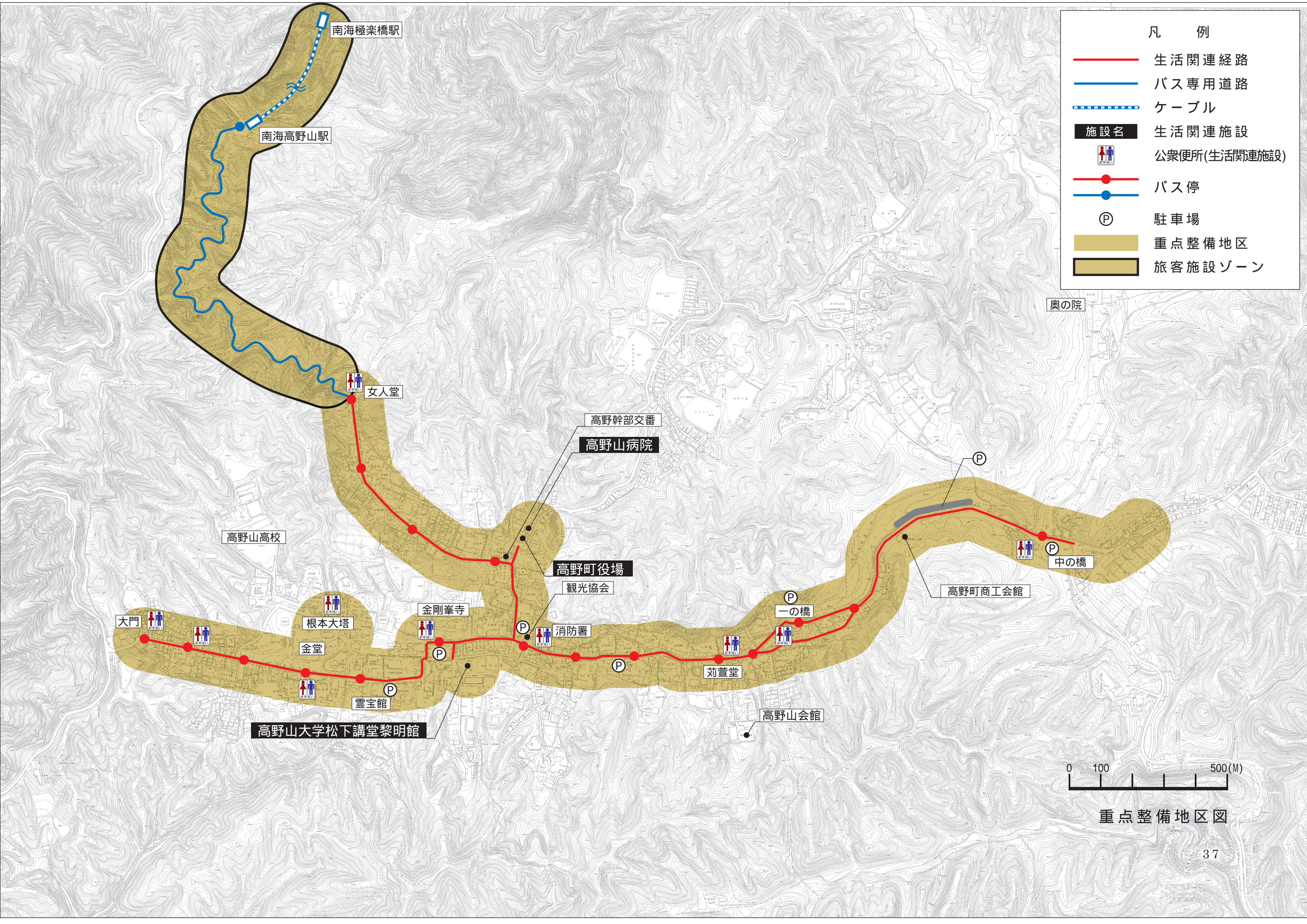
高野町役場  
高野山病院  
高野山大学松下講堂黎明館  
公衆便所

## 3 . 生活関連経路の設定

生活関連経路については以下のとおり設定する。

女人堂 高野町役場・高野山病院 高野山大学松下黎明館  
大門 中の橋





凡 例	
	生活関連経路
	バス専用道路
	ケーブル
	生活関連施設
	公衆便所(生活関連施設)
	バス停
	バス停
	駐車場
	重点整備地区
	旅客施設ゾーン

奥の院

南海極楽橋駅

南海高野山駅

女人堂

高野幹部交番

高野山病院

高野山高校

高野町役場

観光協会

高野町商工会館

中の橋

大門

根本大塔

金剛峯寺

消防署

一の橋

金堂

苾芻堂

霊宝館

高野山会館

高野山大学松下講堂黎明館



重点整備地区図

#### 4 . 生活関連施設及び生活関連経路の調査対象

##### (1) 生活関連施設

高野町役場  
 高野山病院  
 高野山大学松下講堂黎明館  
 公衆便所

種別	名称	調査対象
官公庁施設	高野町役場	1 . 多数の者が利用する 出入口、 廊下等、 階段及び 併設する傾斜路又は昇降機、 傾斜路、 エレベーター、 便所、 敷地内通路、 駐車場、 2 . エレベーターその他の昇降機、便所、 駐車施設等の付近に利用円滑化のための主要な設備があることを表示する標識の設置状況 3 . 建築物又は敷地に利用円滑化のための主要な設備の配置案内設備 4 . 建築物又は敷地に当該建築物の案内設備を設ける場合、道等から当該案内施設までの主たる経路の視覚障害者利用円滑化経路
病院	高野山病院	
劇場・観覧場	高野山大学 松下講堂 黎明館	

種別	名称	調査対象
公衆便所	大門公衆便所	滑りにくい床の仕上げ、 手洗いの水洗はレバー式あるいは光感式、 車いす使用者が円滑に利用できる床面積及び出入口の確保、腰掛便座、手すり、大便器の洗浄機等が適切に配置され、床の段差がないこと、出入口扉の開閉が容易であること、 車いす使用者用便房設置標識が出入口の見やすい位置にあること
	金堂前駐車場横公衆便所	
	金堂北側公衆便所	
	金剛峯寺前公衆便所	
	苅萱堂前公衆便所	
	消防署横公衆便所	
	中の橋駐車場内	
	一の橋バス停前	
	弁天前公園内	
	女人堂前	

(2) 生活関連経路

女人堂 高野山大学松下講堂黎明館  
大門 中の橋

名称		幅員(m)	区間	移動手段	調査対象
	町道	8.8~12.3	女人堂～高野町役場・高野山病院	徒歩又はバス	歩道、通行経路の案内標識、バス停、音響信号機、高齢者等感応信号機、道路標識、公衆便所、駐車場、歩道、誘導ブロック、休憩施設、照明施設など
	町道	8.8~12.3	高野町役場～高野山大学松下講堂黎明館	徒歩又はバス	
国道	480号	5.8~13.2	大門～金堂前	徒歩又はバス	
国道	480号	10.0~14.7	金堂～本山前	徒歩又はバス	
国道	480号	12.3~13.6	本山前～千手院橋	徒歩又はバス	
国道	480号	8.4~17.5	千手院橋～苺萱堂前	徒歩又はバス	
国道	480号	7.9~17.9	苺萱堂前～一の橋	徒歩又はバス	
国道	371号	7.5~8.9	一の橋～玉川橋	徒歩又はバス	
国道	371号	7.6~18.2	玉川橋～中の橋	徒歩又はバス	

## ・重点整備地区内生活関連施設及び生活関連経路の現況調査

### 1 . 現況調査

#### (1) 調査項目

重点整備地区内の調査は、「交通バリアフリー法における道路の構造に関する基準等の検討案（平成 12 年 7 月建設省道路局）」の基準及び和歌山県福祉のまちづくり条例改正施行規則（平成 18 年 10 月改正）の整備基準に基づき、下記の項目について実地調査を行った。また、生活関連施設の調査については、「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（案）（平成 18 年 12 月 20 日施行予定）」に基づいて実地調査を行った。

生活関連施設

生活関連経路

生活関連経路を構成する一般交通用施設

その他の施設（旅客施設ゾーン 1、バス停、自動車駐車場 2）

- 1 旅客施設については、「法」では、生活関連施設として位置づけられ、公共交通特定事業として整備が義務づけられているが、本基本構想に該当する南海電鉄極楽橋と高野山駅については、移動が通常徒歩で行われる地域内の施設に該当しないため、その他の施設の旅客施設ゾーンとして設定した。
- 2 自動車駐車場については、「法」では路外駐車場特定事業 3 として定められているが、高野町の場合、駐車料金を徴収していないため、特定事業に該当しないことからその他の事業として設定した。
- 3 路外駐車場特定事業・・・自動車の駐車の用に供する部分の面積が 5 百平方メートル以上でかつ、その利用について駐車料金を徴収するものをいう。

(2) 調査結果

項目ごとの調査結果の詳細は概要は次のとおりである。

1) 生活関連施設

ア．生活関連施設等

施設名	出入り口	廊下	階段	エレベータ ー	多目的便 所	敷地内通 路	車いす 駐車場
高野町役場	誘導プロ ックなし	適	点字表示 なし	なし	ドア不適	誘導プロ ックなし	なし
高野山病院	誘導プロ ックなし	適	点字表示 なし	あり	あり	歩車混在	あり 不適
高野山大学 松下講堂 黎明館	誘導プロ ックなし	適	点字表示 なし		あり	適	あり

イ．公衆便所

公衆便所は全部で 11 か所整備されており、そのうち身体障害者用便房のある公衆便所は 7 か所である。

すべての公衆便所に点字による案内標識は整備されていない。

洋式便所のみが整備されている公衆便所は、いずれも入り口が狭く車いすでは利用しにくい。

公衆便所の状態	公衆便所の場所	その他・備考
身体障害者用便房が整備された公衆便所	大門公衆便所	案内標識・点字標示なし
	金堂前駐車場横公衆便所	案内標識はあるが点字標示なし
	金堂北側公衆便所	案内標識はあるが点字標示なし
	金剛峯寺前公衆便所	案内標識・点字標示なし
	苅萱堂前公衆便所	案内標識はあるが点字標示なし
	消防署横便所	案内標識はあるが点字標示なし
	中の橋駐車場内	案内標識は一部あるが点字標示なし
身体障害者用便房はないが洋式便所のみ設置された公衆便所	一の橋バス停前(入り口が狭く車いすでは利用しにくい)	案内標識・点字標示なし
身体障害者用便房および洋式便所の整備されていない便所	弁天前公園内	案内標識・点字標示なし
	女人堂前	案内標識はあるが点字標示なし

## 2) 生活関連経路

### ア. 女人堂～高野町役場・高野山病院～高野山大学松下講堂黎明館までの区間

女人堂から千手院橋までの沿道は一部を除いて両側にアスファルト舗装の歩道が整備されているが、歩道上に電柱や道路標識、公衆電話、路上駐車が多い。

経路	歩道整備	誘導ブロック	信号機	照明施設	休憩施設	案内板・その他
女人堂～高野町役場・高野山病院～高野山大学松下講堂黎明館	両側アスファルト舗装一部歩道なし	なし	一部あり	一部あり	一部にベンチ、上屋あり	歩道が高い歩道上に障害物あり

### イ. 大門～中の橋の区間

経路	歩道整備	誘導ブロック	信号機	照明施設	休憩施設	案内板・その他
大門～弁天前	なし	なし	なし	なし	ベンチあり	案内板、ガイドマップ有
弁天前～金堂前	片側のみ	片側有	なし	なし	なし	
金堂前～大師教会前	両側あり	両側あり	一か所あり音声信号なし	一部あり	あり	
大師教会前～金剛峯寺前	片側のみ	片側のみ	なし	一部あり	ベンチあり	日本語・英語版案内標識あり
金剛峯寺前	片側のみ	片側のみ	なし	あり	ベンチあり	歩道上に電話ボックスがある
千手院橋(観光センター)周辺	両側あり	片側のみ	音声信号あり	あり	一部上屋・ベンチあり	日本語・英語版案内標識あり歩道上に駐車あり
千手院橋～一の橋口	一部片側のみあり一部歩道なし	なし	なし	一部あり	なし	歩道及び路側帯上に駐車、標識、街灯、ミラー等歩行の妨げになっている
一の橋～玉川通り	片側のみ	一部のみ	なし	一部あり	ベンチあり	案内板ガイドマップあり・歩道が高く連続した誘導ブロックもなく危険である
玉川通り～中の橋	片側のみ	片側のみ	なし	一部あり	ベンチあり	整備されているが距離が長いわりにベンチが少ない
中の橋駐車場周辺	両側	一部のみ	音声信号あり	あり	バス停にベンチあり	歩道の一部が大きく波打っている
観光協会前～高野幹部交番前～女人堂	両側アスファルト舗装一部歩道なし	なし	一部あり	一部あり	一部にベンチ、上屋がある	・歩道が高い ・歩道上に障害物がある

### 3) その他の施設

#### ア. 旅客施設ゾーン

##### ○ 旅客施設

施設名	公共用通路	出入り口	通路	傾斜路	階段	照明施設	誘導ブロック	運行状況提供設備	標識	案内板	多目的便所
極楽橋駅			適	あり	あり	適	一部あり	なし	一部あり	なし	なし
高野山駅	適	適	適	なし	あり	適	あり	なし	一部あり	なし	なし

##### ○ 南海極楽橋～高野山駅（ケーブルカーを調査対象とする）

ケーブルカー	車いすスペースの確保
--------	------------

##### ○ 南海高野山駅～女人堂（バス専用道路のため調査対象はバス車両とする）

バス車両	高齢者、障害者等に対応したバス、車いすスペース、車外用放送装置
------	---------------------------------

#### イ. バス停

バス停の案内は、歩道整備がされている場所は歩道上に、歩道のないところは路側帯に設置されている。

各バス停にはルート案内と時刻表が設置されているが文字が小さい。

ベンチが設置されているバス停は少なく、上屋とベンチの両方が設置されている場所は3箇所である。

上屋、ベンチ、案内板、時刻表などが整備されたバス停	歩道上に案内がありベンチのあるバス停	歩道上に案内がありベンチのあるバス停	路側帯に案内がありベンチのないバス停
奥の院前、警察前、千手院橋（南）	千手院橋（北）	愛宕前、靈宝院前、苺萱堂、蓮華谷（北）、一の橋、一心口 浪切不動前、玉川通り	大門、弁天前、金堂前、金剛峯寺前、蓮華谷（南）、小田原通り、玉川通り、

## ウ．駐車場

駐車場は7か所整備されているが、車いす利用者用駐車スペースの整備されているのは3か所である。

車いす利用者用駐車スペースが整備されていても、整備基準に満たない駐車場や、位置表示や案内標示がわかりにくい駐車場がある。

車いす利用者用駐車スペースに、一般車が駐車している場合があり使いにくい場合がある。

車いす利用者用駐車スペースの整備された駐車場	車いす利用者用駐車スペースが整備されていない駐車場
金堂前駐車場（乗降スペースがない） 金剛峯寺前駐車場 中の橋駐車場（位置標示乗降スペースがない）	高野営林署横駐車場 観光センター横駐車場 一の橋駐車場（観光案内所一の橋支所）前 商工会館付近沿道型駐車場



## 2. 関係者へのアンケート調査結果

本構想において高野町の移動等円滑化の促進に関する課題を抽出するために65歳以上の高齢者および障害者の外出の状況等についてのアンケート調査を行った。

障害者アンケートについては、高野町が障害者基本計画及び障害者福祉計画を策定のため、アンケートを実施しており、本計画ではその結果を引用した。

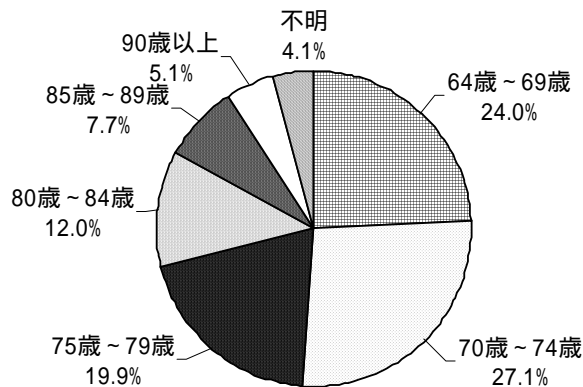
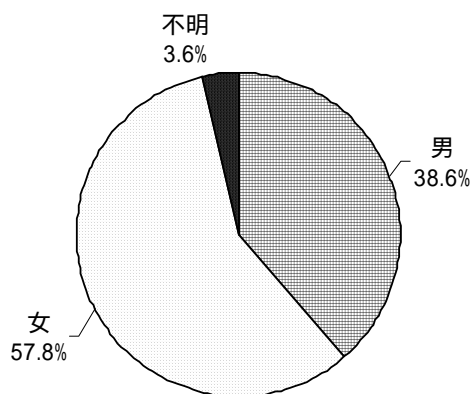
### (1) アンケートの概要

調査実施時期	平成18年5月末～平成18年6月中旬
調査対象	高野町山内在住の65歳以上の男女
配布票数	726
返戻票数	6
有効配布票数	720
回収票数	391
有効回収票数	391
回収率	54.3%

#### 調査項目

- 外出頻度
- 外出の目的
- 外出先 通勤・通学 買い物 病院等 デイサービス
- 外出時の交通手段
- 町内移動の際困っていること
- 主に利用する駅
- 電車の駅舎内やホームで困っていること
- バスを利用する際困っていること
- 回答者の属性 年齢 性別 障害の種別

#### 回答者の属性



(2) アンケート結果

外出の状況について

問1 1) 外出の頻度

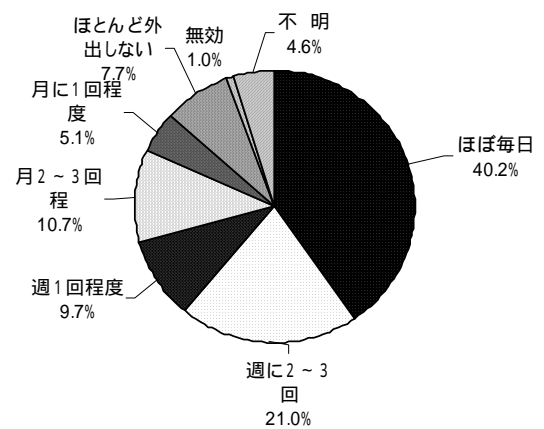
ほぼ毎日外出すると答えた人が40.2%と最も多くなっている。

年齢別にみると、65歳～69歳で約6割 70歳～74歳で約5割の人がほぼ毎日外出すると答えている。

男女別にみると男性では6割、女性で3割の人が「ほぼ毎日外出する」と答えている。

(上段;実数 下段;%)

ほぼ毎日	週に2～3回	週1回程度	月に2～3回程	月に1回程度	ほとんど外出しない	無効	不明
157	82	38	42	20	30	4	18
40.2	21.0	9.7	10.7	5.1	7.7	1.0	4.6



年齢別

	調査数	ほぼ毎日	週に2～3回	週1回程度	月に2～3回程	月に1回程度	ほとんど外出しない	無効	不明
合計	391	157	82	38	42	20	30	4	18
	100.0	40.2	21.0	9.7	10.7	5.1	7.7	1.0	4.6
65歳～69歳	94	55	12	9	6	4	3	2	3
	100.0	58.5	12.8	9.6	6.4	4.3	3.2	2.1	3.2
70歳～74歳	106	50	31	10	5	2	4	0	4
	100.0	47.2	29.2	9.4	4.7	1.9	3.8	0.0	3.8
75歳～79歳	78	21	16	5	17	7	7	0	5
	100.0	26.9	20.5	6.4	21.8	9.0	9.0	0.0	6.4
80歳～84歳	47	15	8	5	7	2	6	1	3
	100.0	31.9	17.0	10.6	14.9	4.3	12.8	2.1	6.4
85歳～89歳	30	5	5	4	4	5	7	0	0
	100.0	16.7	16.7	13.3	13.3	16.7	23.3	0.0	0.0
90歳以上	20	8	5	2	1	0	1	1	2
	100.0	40.0	25.0	10.0	5.0	0.0	5.0	5.0	10.0

男女別

	調査数	ほぼ毎日	週に2～3回	週1回程度	月に2～3回程	月に1回程度	ほとんど外出しない	無効	不明
男	151	87	27	10	9	6	3	1	8
	100	57.6	17.9	6.6	6	4	2	0.7	5.3
女	226	67	51	25	31	14	26	3	9
	100	29.6	22.6	11.1	13.7	6.2	11.5	1.3	4

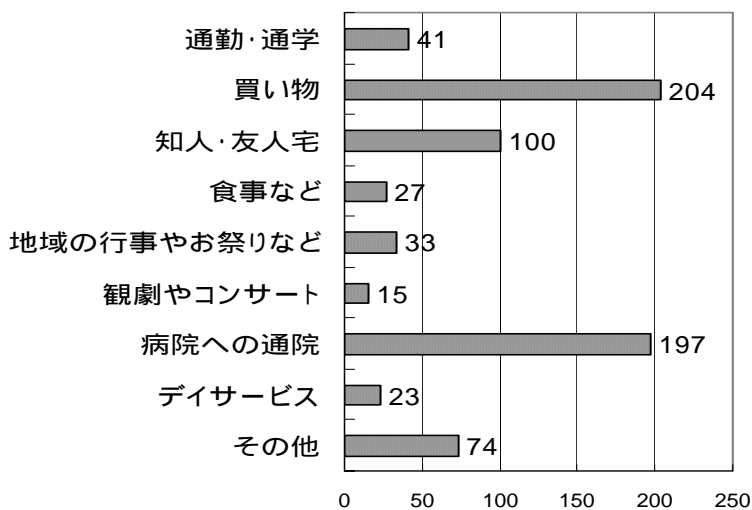
## 2) 外出の目的 (複数回答)

約半数の人が「買い物」「病院への通院」と答えている。

年齢別でみると 64歳～69歳では「通勤・通学」と答えた人が23.4%となっており、年齢があがるとともに「通勤・通学」と答えた人が少なくなり「病院への通院」や「デイサービス」と答えた人が多くなっている。

その他では「散歩」「運動」と答えた人が17名 「仕事」と答えた人が11名となっている。

通勤・通学	買い物	知人・友人宅	食事など	地域の行事やお祭りなど	観劇やコンサート	病院への通院	デイサービス	その他
41	204	100	27	33	15	197	23	74
10.5	52.3	25.6	6.9	8.5	3.8	50.5	5.9	19.0



### 年齢別

	調査数	通勤・通学	買い物	知人・友人宅	食事など	地域の行事やお祭りなど	観劇やコンサート	病院への通院	デイサービス	その他	不明
合計	391	41	204	100	27	33	15	197	23	74	29
	100.0	10.5	52.3	25.6	6.9	8.5	3.8	50.5	5.9	19.0	7.4
65歳～69歳	94	22	60	35	15	13	9	35	0	20	5
	100.0	23.4	63.8	37.2	16.0	13.8	9.6	37.2	0.0	21.3	5.3
70歳～74歳	105	14	67	25	9	7	5	47	1	20	3
	100.0	13.3	63.8	23.8	8.6	6.7	4.8	44.8	1.0	19.0	2.9
75歳～79歳	78	4	31	14	1	6	0	50	2	13	6
	100.0	5.1	39.7	17.9	1.3	7.7	0.0	64.1	2.6	16.7	7.7
80歳～84歳	47	0	27	14	1	3	1	26	3	7	6
	100.0	0.0	57.4	29.8	2.1	6.4	2.1	55.3	6.4	14.9	12.8
85歳～89歳	30	0	7	6	0	2	0	22	7	2	4
	100.0	0.0	23.3	20.0	0.0	6.7	0.0	73.3	23.3	6.7	13.3
90歳以上	20	0	4	3	1	1	0	9	8	7	2
	100.0	0.0	20.0	15.0	5.0	5.0	0.0	45.0	40.0	35.0	10.0

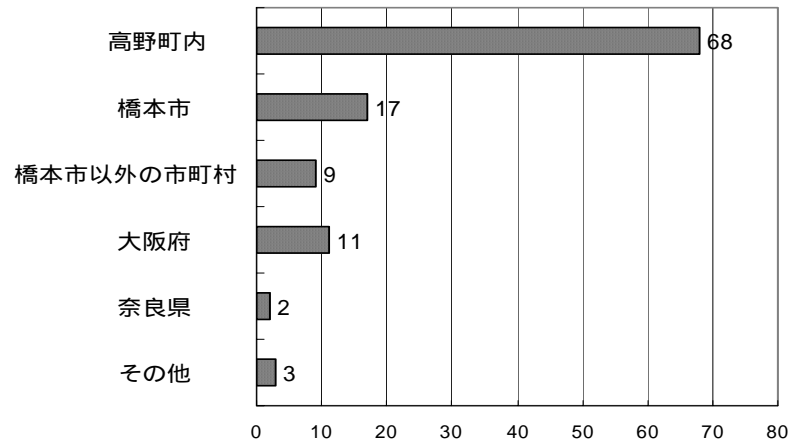
その他

仕事・商用(11名) 会議・各種会合 配達  
 散歩・運動(17名) 南山苑 ヘルパーさんと車いすで外出 墓参り お参り 大塔  
 奥の院 コーヒーショップ 喫茶店 郵便局・銀行  
 歌(短歌)の勉強 歯科 小学校低学年の送迎

3) - 1 外出先 通勤・通学 (複数回答)

「高野町内」と答えた人が88.3%と最も多くなっている。

高野町内	橋本市	橋本市以外の市町村	大阪府	奈良県	その他
68	17	9	11	2	3
88.3	22.1	11.7	14.3	2.6	3.9



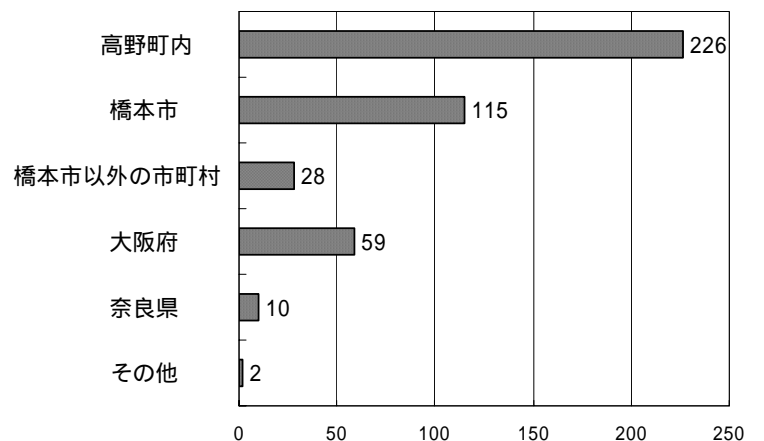
その他

京都府、滋賀県

3) - 2 買い物 (複数回答)

高野町内と答えた人が最も多く82.5%となっており、次いで橋本市が42.0% 大阪府が21.5%となっている。

高野町内	橋本市	橋本市以外の市町村	大阪府	奈良県	その他
226	115	28	59	10	2
82.5	42.0	10.2	21.5	3.6	0.7



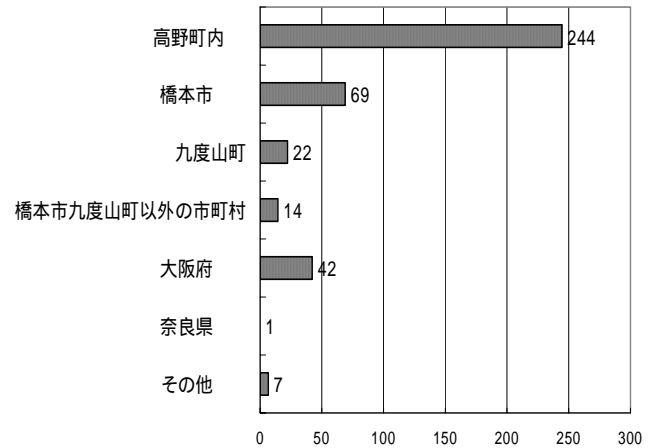
その他

笠田 妙寺 和歌山市 高野口町 岩出町 かつらぎ町

### 3) - 3 病院等への通院 (複数回答)

「高野町内」と答えた人が最も多く 86.8%となっている。次いで「橋本市」が 24.6%、「大阪府」が 14.9%となっている。

高野町内	橋本市	九度山町	橋本市九度山町以外の市町	大阪府	奈良県	その他
244	69	22	14	42	1	7
86.8	24.6	7.8	5.0	14.9	0.4	2.5



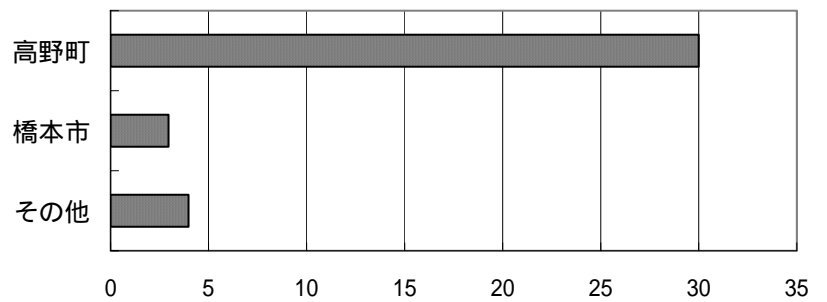
その他

京都 愛知県

### 3) - 4 デイサービス (複数回答)

「高野町内」と答えた人が最も多く 88.2%となっている。

高野町	橋本市	その他
30	3	4
88.2	8.8	11.8

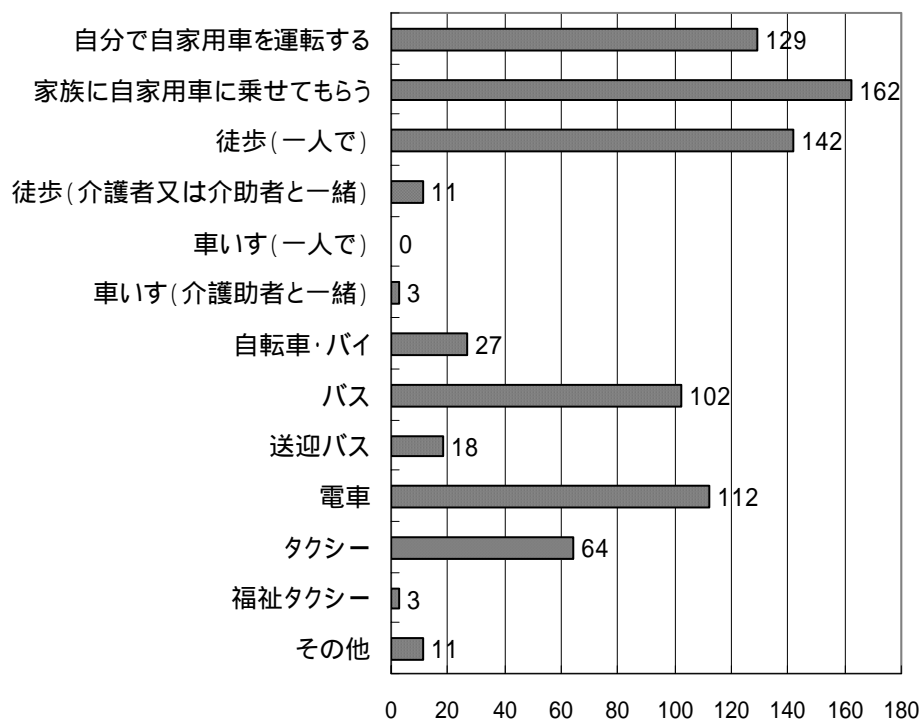


#### 4) 外出時主に利用する交通機関 (複数回答)

「家族に自家用車にのせてもらう」と答えた人が最も多く 43.2%となっている。次いで「徒歩(1人で)」が 37.9%「自分で自家用車を運転する」34.4%、「電車」29.9% 「バス」27.2%となっている。

年齢別に見ると「自分で自家用車を運転する」と答えた人は6割を超えているが年齢があがるにつれ少なくなっており、「送迎バス」や「タクシー」が多くなっている。

自分で自家用車を運転する	家族に自家用車に乗せてもらう	徒歩(一人で)	徒歩(介護者又は介助者と一緒に)	車いす(一人で)	車いす(介護者と一緒に)	自転車・バイク	バス	送迎バス	電車	タクシー	福祉タクシー	その他
129	162	142	11	0	3	27	102	18	112	64	3	11
34.4	43.2	37.9	2.9	0.0	0.8	7.2	27.2	4.8	29.9	17.1	0.8	2.9



#### その他

- ・山内の兄に送迎して頂くが都合の悪い時はタクシーを利用
- ・外出の時は介助者と一緒に
- ・知人の車
- ・時折タクシー
- ・デイサービスの車

## 年齢別

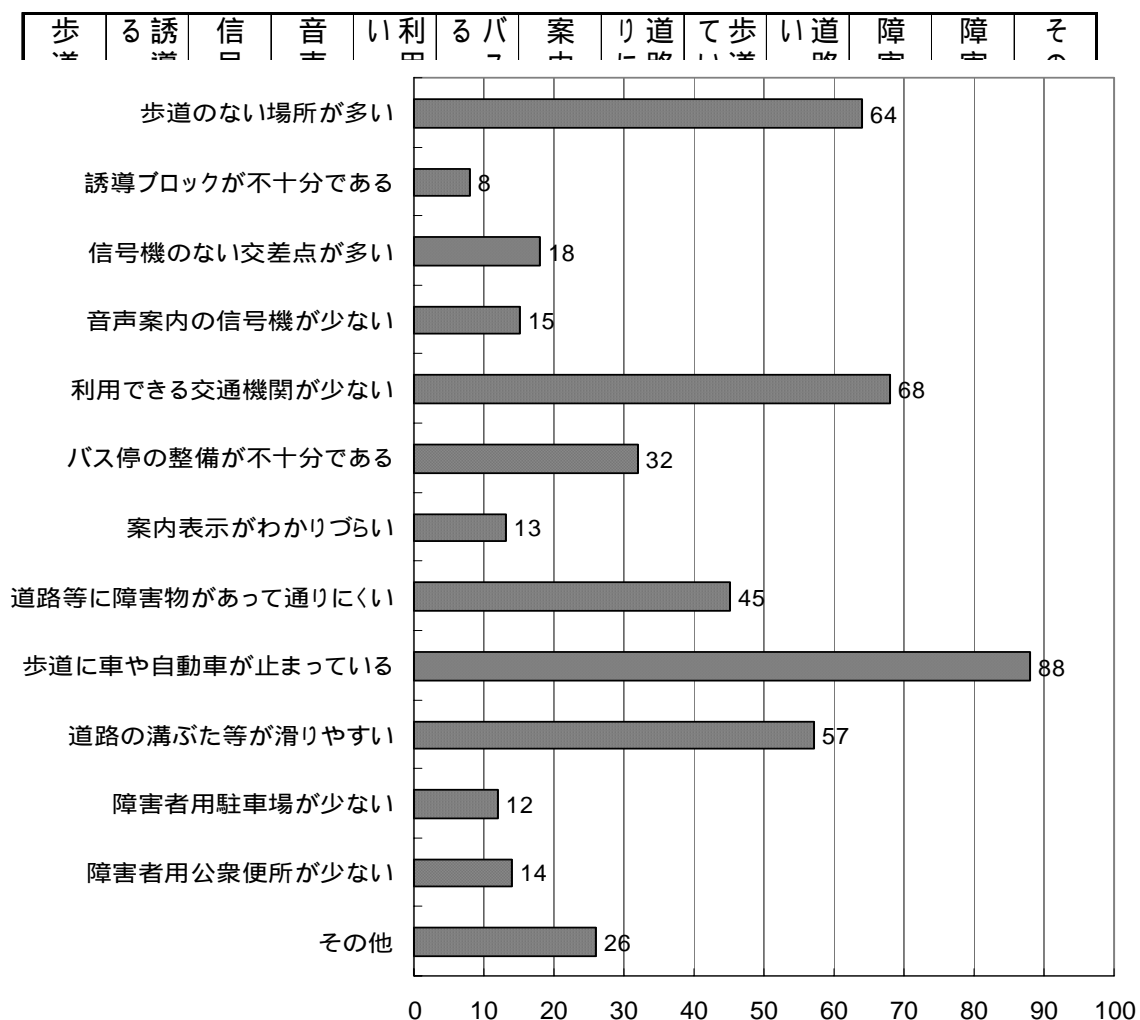
	調査数	自分で 運転する 自家用車	家族に 乗せて もらう 自家用車	徒歩 (一人で)	徒歩 (介護者 又は 介助者 と一緒に)	車いす (一人で)	車いす (介護 助者 と一緒に)	自転車 ・ バイ	バス	送迎 バス	電車	タクシ ー	福祉 タクシ ー	その他
合計	375 100.0	129 34.4	162 43.2	142 37.9	11 2.9	0 0	3 0.8	27 7.2	102 27.2	18 4.8	112 29.9	64 17.1	3 0.8	11 2.9
65歳～69歳	91 100.0	55 60.4	33 36.3	31 34.1	0 0	0 0	0 0	13 14.3	25 27.5	0 0	36 39.6	5 5.5	0 0	1 1.1
70歳～74歳	103 100.0	44 42.7	37 35.9	42 40.8	2 1.9	0 0	1 1.0	8 7.8	25 24.3	2 1.9	35 34.0	17 16.5	1 1.0	2 1.9
75歳～79歳	74 100.0	17 23.0	32 43.2	25 33.8	3 4.1	0 0	0 0	4 5.4	26 35.1	1 1.4	24 32.4	17 23.0	0 0	4 5.4
80歳～84歳	43 100.0	7 16.3	27 62.8	22 51.2	1 2.3	0 0	0 0	0 0	10 23.3	3 7.0	10 23.3	11 25.6	0 0	0 0
85歳～89歳	29 100.0	2 6.9	17 58.6	8 27.6	2 6.9	0 0	1 3.4	0 0	7 24.1	4 13.8	2 6.9	7 24.1	1 3.4	1 3.4
90歳以上	19 100.0	1 5.3	10 52.6	4 21.1	2 10.5	0 0	1 5.3	0 0	2 10.5	7 36.8	2 10.5	5 26.3	1 5.3	3 15.8

## 男女別

男	145	102	28	37	2	0	0	11	17	4	39	9	1	3
	100.0	70.3	19.3	25.5	1.4	0	0	7.6	11.7	2.8	26.9	6.2	0.7	2.1
女	216	24	128	96	8	0	3	15	78	13	69	53	2	8
	100.0	11.1	59.3	44.4	3.7	0	1.4	6.9	36.1	6.0	31.9	24.5	0.9	3.7

5) 最寄り駅やバス停までの道路や町内を移動する際、困っていること (複数回答)

「歩道に車や自転車が止まっている」が最も多く43.1%となっている。次いで「利用できる交通機関が少ない」33.3%「歩道のない場所が多い」31.4%「道路の溝蓋等が滑りやすい」28.0%となっている。





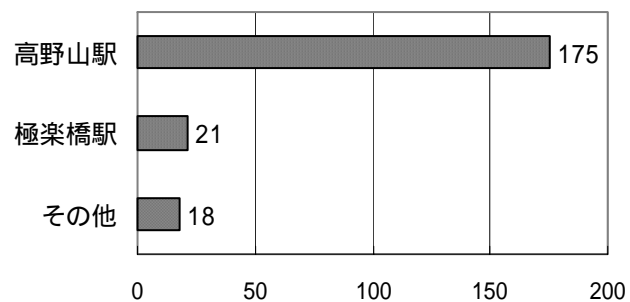
その他

- ・道に長時間駐車多し
- ・バスの回数券を増やして欲しい
- ・横断歩道の白線がはっきりしない場所がある
- ・四角（ブロック）の歩道側面にあるブロックが邪魔（身体が倒れた時ブロックに当たる）
- ・特に本山の裏通りは傾斜があり、白線にかかれば車があたりそうで怖い
- ・路面に凸凹多い
- ・まだ足腰が達者なので困っていない。
- ・千手院の信号を元に戻して欲しい。歩行者も誤って歩行者用信号が赤の時でも渡っている。余計に危険だ。また車の渋滞も多くなった。
- ・歩道に傾斜及び段差が多すぎる。
- ・横断歩道が少ない
- ・溝の蓋にすきまがある。
- ・高野山駅、障害者には無理！！
- ・病院の東側の車なんかして 道路の補修のたび高くなって困っています。
- ・道路が盛り上がり側溝との間が斜めで危ない
- ・積雪時のバス停の雪取りをしてほしい

問2 1) 普段主に利用する駅 複数回答 (複数回答)

「高野山駅」と答えた人が最も多く 91.6%となっている。

高野山駅	極楽橋駅	その他
175	21	18
91.6	11.0	9.4

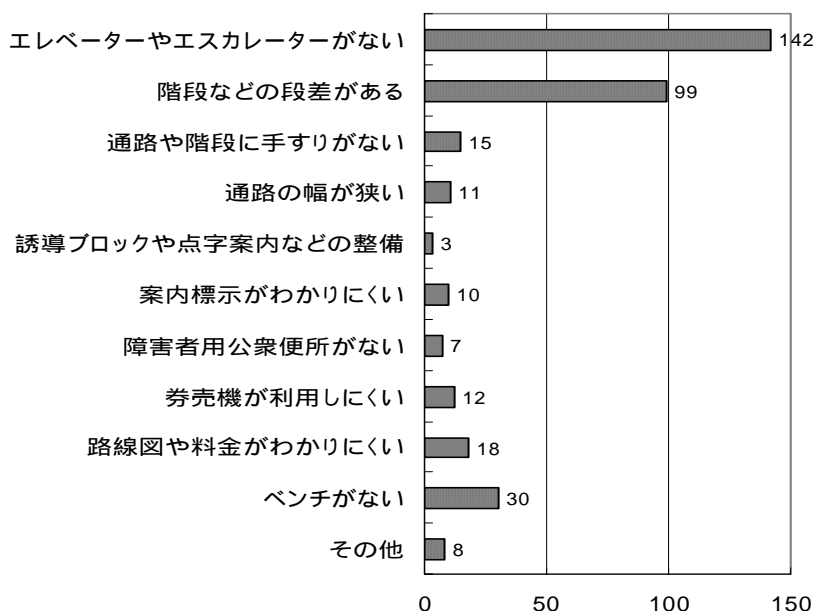


その他 紀伊神谷 林間田園都市 橋本 紀伊学文路 三国ヶ丘 九度山

2) 電車の駅舎内やホームなどで特に困っていること (複数回答)

「エレベーターやエスカレーターがない」と答えた人が最も多く 78.5%となっている。次いで「階段などの段差がある」と答えた人が 54.7%となっている。

エレベーターやエスカレーターがない	階段などの段差がある	通路や階段に手すりがない	通路の幅が狭い	案内などの整備	誘導ブロックや点字	案内標示がわかりにくい	障害者用公衆便所がない	券売機が利用しにくい	路線図や料金がわかりにくい	ベンチがない	その他
142	99	15	11	3	10	7	12	18	30	8	
78.5	54.7	8.3	6.1	1.7	5.5	3.9	6.6	9.9	16.6	4.4	



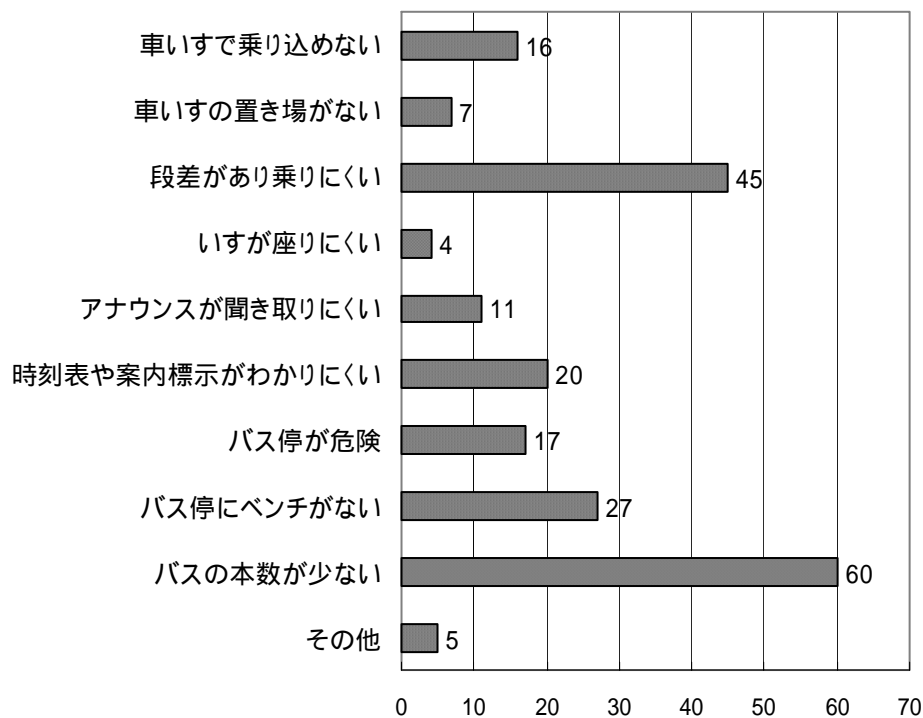
その他

- ・高野山駅の階段がきつい。
- ・ケーブルの急な階段に皆大変、大変に困っています。山上の駅に着いた人たちは皆ゴクラク駅じゃなくてジゴクのような駅だと悪評しきりです。外国からも多くの人々が大きな荷物を背負って来られて大変困っています。うれしい法律です。是非エスカレーターの実現を祈っています。
- ・階段が狭く急である。
- ・橋本以遠へ行くとき橋本で乗換えが不便(着席できない)
- ・高野山駅の改善を望む。老人には極めて危険。
- ・電車とホームの間があいている。
- ・ホームと車輦の間が広いので危険です。
- ・ケーブルカーの階段がづらい。

### 3) バスを利用するとき特に困っていること（複数回答）

「バスの本数が少ない」が最も多く 58.3%となっている。次いで「段差があり乗りにくい」が 43.7%、「バス停にベンチがない」が 26.2%となっている。

車いすで乗り込めない	車いすの置き場がない	段差があり乗りにくい	いすが座りにくい	取りにくい	アナウンスが聞きにくい	時刻表や案内標示がわかりにくい	バス停が危険	バス停にベンチがない	バスの本数が少ない	その他
16	7	45	4	11	20	17	27	60	5	
15.5	6.8	43.7	3.9	10.7	19.4	16.5	26.2	58.3	4.9	



#### その他

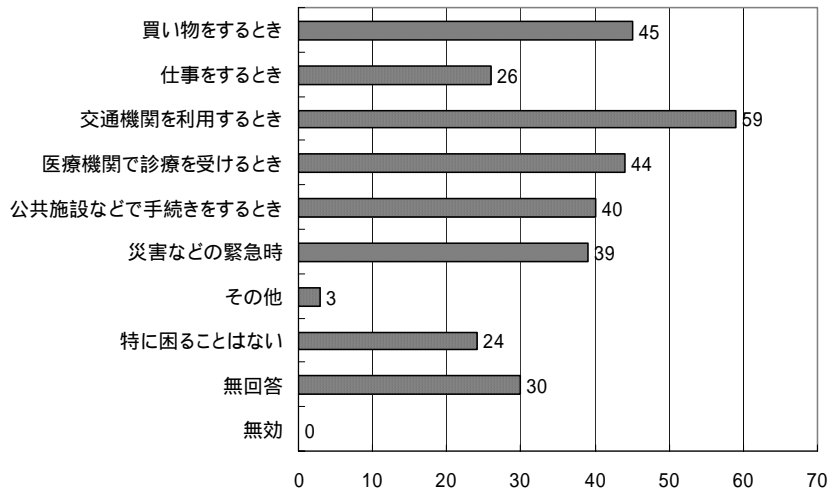
- ・屋根をつけてください。
- ・バスのステップが高すぎて乗るのに非常に困っています。
- ・特に大門バス停路上駐車が多く歩行が困難
- ・乗り降りに足下が高すぎる。
- ・バス停に屋根がない。

### (3) 障害者へのアンケート結果

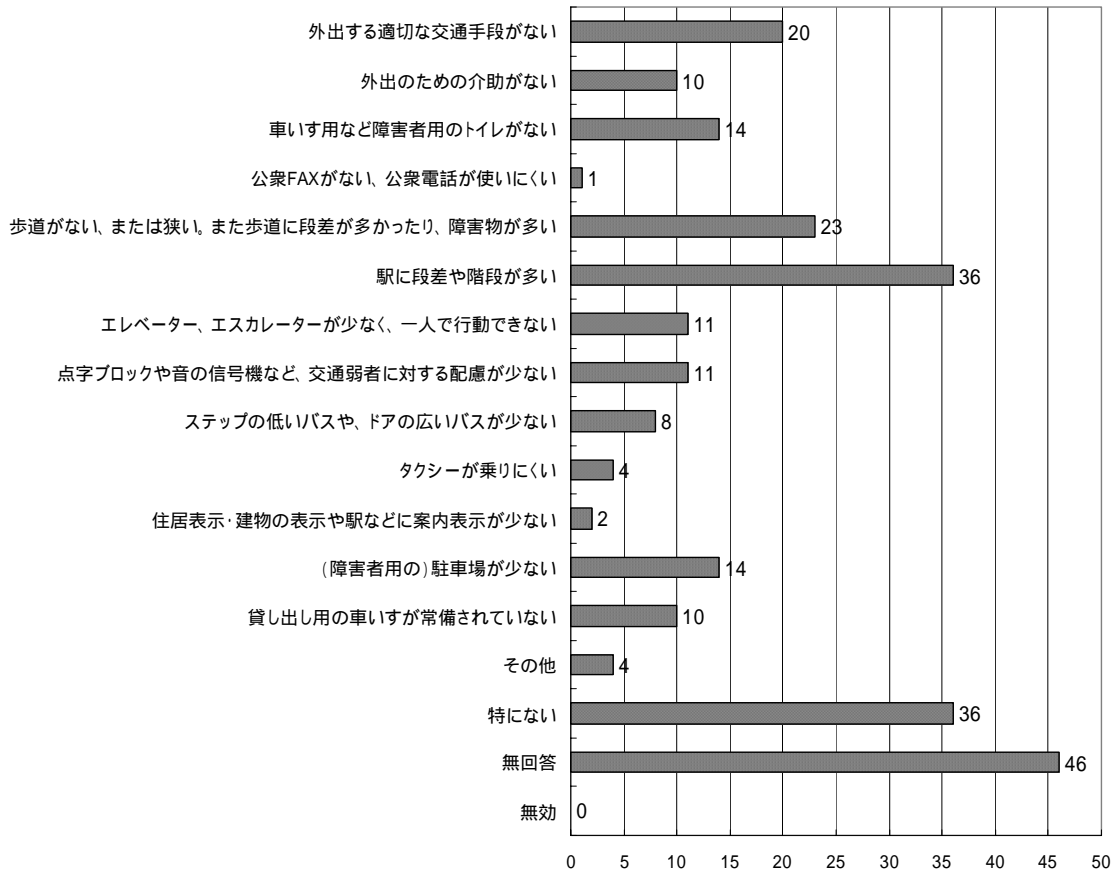
本町では障害者基本計画及び障害福祉計画を策定するために平成 18 年 5 月に障害者の方々へのアンケート調査を行っている。ここではその結果について本構想に関連する問いについての結果を参考として掲載する。

[ 配布数 : 232 票、回収数 156 票、回収率 : 67.2% ]

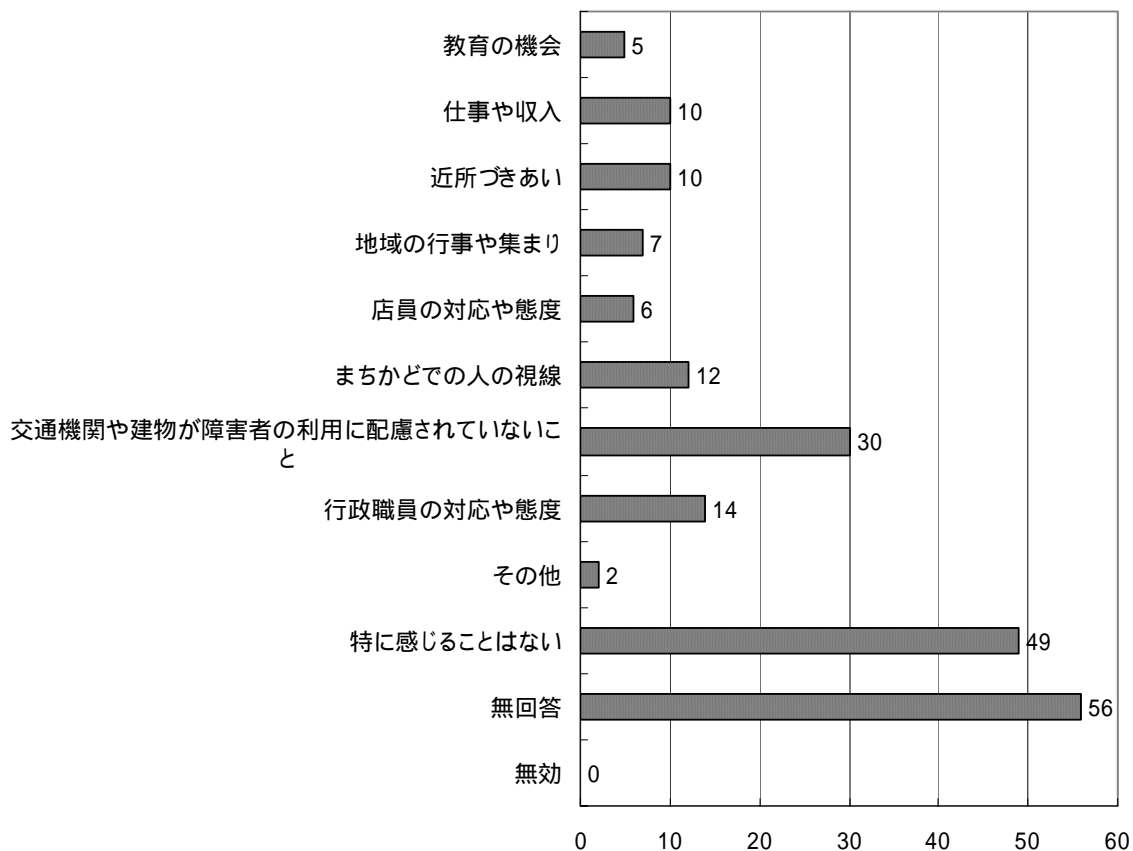
#### 問 日常生活で困っていること



#### 問 外出（通勤・通学を含む）に際して困ること



## 問 障害者への理解が足りない点



### (4) アンケート結果からみた高野町の移動等の円滑化に関する課題

アンケート結果によると高野町の高齢者の外出頻度は高く、6割の人が週2～3回からほぼ毎日買い物や病院、仕事などの理由で外出している。散歩のため外出している人も少なからずいる。

外出先は通勤・通学、買い物、病院、デイサービスいずれも高野町内ですませると答えた人が9割近くとなっている。

町内の道路などで困る点としては路上駐車が多さや利用できる交通機関の少なさがあげられている。

駅については高野山、極楽橋を利用する人が多くエレベーターやエスカレーター等による段差解消が望まれている。

バスでは本数の少なさや段差の大きさが指摘されている。

高野町の高齢者は概ね活動的で自分で車を運転したり徒歩でまちを歩いたりしているが、それぞれの場面での円滑化に向けた改善や整備を望んでいると考えられる。

障害者においても日常生活で困ることについて「交通機関を利用するとき」と答えている人が多く、交通機関の中でも駅の段差解消や歩道の改善を望む声が多い。

### 3. 当事者参加による現地調査

基本構想策定にあたって、移動等円滑化計画が、高齢者や障害者のためだけのものではなく、住民全体の計画として位置づけ生きた計画にするためには、行政、寺院関係者、福祉関係者、公共交通事業者、公安委員会、観光事業者、教育委員会、学校、地域住民が一体となって進めていくことが必要である。この観点から、町民主体の現地調査を実施した。

#### (1) 実施概要

基本構想を策定するにあたり、問題点の把握と計画への反映を目的とするため、平成 18 年 6 月 7 日に高野町住民とともに高野町内の重点整備地区のまちなか歩き調査を下記の要領で実施した。

##### 実施日時及び実施場所

- 実施日時…平成 18 年 6 月 7 日午前 9 時～午後 3 時
- 実施場所…大師教会及び高野町山内
- 参加者…総数 45 名
- 一般町民（高齢者及び障害者）… 8 名
- 検討委員及び関係者……………23 名
- 事務局・高野町役場職員他……………14 名

##### 当日のスケジュール

午前 9 時に大師教会に集合し、主旨及び目的の説明を行った後、2 グループに分かれて約 2 時間半現地を歩き、昼食をはさんで意見交換会を行った。

- 9:00～10:00 : 事前説明会  
主旨及び目的についての説明、参加者の紹介、調査ルートの説明
- 10:00～12:30 : 現地調査（A 及び B ルートで実施）
- 12:30～13:30 : 昼食休憩
- 13:30～15:00 : 意見交換会

〔午前中の確認、A・B グループ毎のまとめ、グループ毎の発表、全体討議〕

全体討議については、今回のルートにない役場から女人堂までと、保健福祉センターや高野山保育所・中学校までのルートについて、日ごろから感じている点などについても意見交換を行った。

##### 調査ルート

調査は、観光会館前（千手院橋）から大門までと、観光会館前（千手院橋）から中の橋までの 2 ルートを設定し、A・B の 2 グループに分かれルート別を実施した。調査に際して車椅子を用意し、参加者による車いす体験も併せて実施した。

Aグループ					
中の橋	玉川通り	一の橋・一の橋口	苅萱道	観光会館前(千手院橋)	
Bグループ					
大門	弁天前	金堂前	金剛峰寺前	観光会館前(千手院橋)	

(2) 調査結果

大門から中の橋の駐車場までの区間を2グループに分かれ調査を行った。

1) Aグループ(現地調査参加者20名)

ポイント 中の橋の駐車場・公衆便所・信号・案内板・バス停など

項目	主な意見
中の橋駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いす使用者用駐車場が狭い</li> <li>・駐車場の段差がきつく車いすでは降りられない</li> <li>・2階の駐車場に停めたとき降りるのが危険</li> <li>・障害者用駐車場の表示がない ・点字表示が必要である</li> </ul>
中の橋公衆便所 (立体駐車場下)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内標識も点字案内もない ・和・洋の違いがわかる案内が必要</li> <li>・身障者用便房のアコーデオンカーテンは個室の意味がない しっかりしたドアが欲しい</li> <li>・洋式便所が少ない、男子用は洋式便所も手すりもない</li> <li>・非常用ベルが必要 ・冬季は凍るため使えない</li> </ul>
中の橋公衆便所 (駐車場内)	<ul style="list-style-type: none"> <li>・和・洋の違いがわかる案内及び点字表示が便所の入り口に必要</li> <li>・男子用便所に洋式便所を増やして欲しい</li> <li>・便所の入り口が急勾配になって車いすでは上がれない</li> <li>・非常用ベルが必要 ・便所に鏡がない</li> </ul>
歩道・信号機	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車いすで歩道へ上がれない すり付けをもっときれいに</li> <li>・歩道の段差が大きく、歩道が波打っている</li> <li>・点字ブロックがないところは、全く見えない人にとっては怖い。細かいところは最低90cmの幅が欲しい</li> <li>・バス停に手すりが欲しい</li> <li>・車いすに乗ったままでは信号の押しボタンに手が届かない</li> </ul>

中の橋周辺の調査の様子

			
中の橋障害者用駐車場	1階の障害者用駐車場	1階の障害者用便房	1階の便所の入り口
			
駐車場内便所の入り口	便所入り口の急なスロープ	信号機の押しボタン	横断歩道の様子

ポイント 中の橋から一の橋までの歩道・信号・点字ブロックなど

項目	主な意見
歩道・信号機・ 点字ブロック・案内標識など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 中の橋の上歩道がないところは車いすでは動きにくい</li> <li>・ 歩道、誘導ブロックも整備されているが、休憩できる屋根付ベンチが数か所あるとよい</li> <li>・ 道筋に桜や石楠花、動物のお墓など楽しく歩ける歩道が良い</li> <li>・ 看板や案内標識がないのでどこを歩いているかわからない 外国人は勉強してくるのであまり質問はしてこないが、日本人のほうが質問してくる</li> <li>・ 歩道の真ん中のポールや看板は障害になっており、転落防止になっていない。手すりか又はガードレールの方が良い</li> <li>・ 歩道横の駐車スペースには表示がない上、駐車スペースから車いすで歩道に入りにくい</li> <li>・ 車道用の照明はあるが歩道用の照明がない。ある所も照明施設は木陰に隠れている</li> <li>・ 玉川橋から一の橋までは歩道が高すぎ、誘導ブロックもないため転落の危険がある</li> <li>・ 玉川通りの歩道が狭く、道がデコボコの上、車いすの前輪がグレーチングにはまる</li> <li>・ 玉川通りの三叉路に信号がない</li> </ul>

中の橋～一の橋までの調査の様子

			
歩道の中央の電柱	歩道上のゴミ箱	誘導ブロックの整備された歩道	歩道上のベンチ
			
整備された歩道	歩道のない沿道の店	ひび割れた歩道	玉川通りの狭く高い歩道



ポイント 一の橋の駐車場・公衆便所・信号・案内板・バス停など

項目	主な意見
駐車場	・ 障害者用駐車施設がない
公衆便所	・ 障害者用便房がなく、洋式便所も入り口が狭く使いにくい。 ・ 便所の案内がない
案内板	・ 大きなガイドマップが休憩用のベンチの近くに設置してある ・ ベンチに屋根が欲しい

一の橋周辺の調査の様子

		
一の橋の休憩スペース近く	一の橋の休憩スペース	一の橋の公衆便所

ポイント 一の橋～苅萱堂～千手院橋までの歩道・信号・点字ブロックなど

項目	主な意見
歩道・信号機・ 点字ブロックな ど	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 石の歩道は冬になると凍る</li> <li>・ 歩道の狭いところは車いすを押していて怖い</li> <li>・ 側溝のふたに車いすの車輪がはまる</li> <li>・ 歩道のないエリアはやはり危ない</li> <li>・ 店舗・みやげ物やの方に歩道がない</li> <li>・ 歩道上の車よけのポールは必要なのか</li> <li>・ 歩道に手すりが必要である</li> <li>・ 沿道の歩道がないエリアに駐車した車が多く危険である</li> <li>・ 点字ブロックが曲がっている。真っ直ぐにできないか</li> <li>・ 途中にベンチが欲しい</li> <li>・ 信号が赤なのか青なのか分かりにくい</li> </ul>

1の橋～千手院橋までの調査の様子

			
誘導ブロックのない歩道	歩道上の分電盤	信号機のない横断歩道	歩道上に駐車している車
			
路側帯に駐車している車	途中で変更した誘導ブロック	歩道上にある木のベンチ	歩道上に張り出した屋根と電柱・バス停の案内など

ポイント 苅萱堂前の公衆便所・信号・案内板・点字ブロックなど

項目	主な意見
苅萱堂前公衆便所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 苅萱堂の便所の案内表示がないため分かりにくい</li> <li>・ 点字案内表示及び和・洋の案内表示が必要</li> <li>・ 便所へ行く道が砂利道のためガタガタの上勾配がきついので車いすでは難しい</li> </ul>

苅萱堂周辺の調査の様子

		
苅萱堂の公衆便所への傾斜した砂利道	苅萱堂前の障害者用便房入り口	障害者用便房内部

## 2) Bグループ(現地調査参加者20名)

ポイント 大門から金堂までの歩道・信号・点字ブロックなど

項目	主な意見
歩道・信号機 バス停など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・雨宿りの休憩スペースとしてバス停のベンチに屋根が欲しい</li> <li>・大門のスロープは歩道がない、交通量が多いので危険である</li> <li>・路側帯はあってないようなものである。片側だけでも歩道が必要である</li> <li>・北側は駐車禁止、南側は駐車禁止ではない</li> <li>・側溝のグレーチングの目地が粗く、車いすの車輪、視覚障害者の白杖などが挟まる</li> <li>・路側帯に勾配があり、車椅子が流されて危険である</li> <li>・交通量が多く、車いすに乗っていると怖い。特に後ろからの車が怖い</li> <li>・歩道と道路の段差が5cmくらいあり介助なしでは上がれない</li> <li>・愛宕前バス停付近の交差点では車いすで渡るには信号の時間が短い</li> <li>・バス停の位置が横断歩道に近すぎる</li> <li>・看板が歩道にはみ出している</li> <li>・積雪時、石張り歩道の目地がコンクリートのため塩化カリウムが撒けない</li> <li>・除雪作業はしてあるが十分ではない 道路ヒーティングが必要ではないか</li> <li>・歩道の誘導ブロックの配置が悪い</li> <li>・この付近は歩道を南側に統一したが、歩道の石が出ているところがありつまずく危険あり</li> <li>・休憩のためのいすが必要</li> </ul>
大門の公衆便所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内表示がないので観光客は分かりにくい 大門前のベンチの辺りに案内があればよい</li> <li>・大門は重要文化財なので整備の規制があり、便所の位置についても規制がかかった。</li> <li>・便所掃除は水をまくだけなので清掃をきちんとして欲しい 冬季は凍る</li> </ul>

### 大門から金堂までの調査の様子

			
大門のスロープの様子	歩道のない沿道	側溝のグレーチング	路側帯とふたのない側溝
			
歩道上の石のボラード	歩道上の誘導ブロック	歩道にはみ出した看板	公衆便所(案内がない)

ポイント 金堂周辺の駐車場・公衆便所・信号・案内板・バス停など

項目	主な意見
歩道・信号機 バス停など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・横断歩道前の点字ブロックは歩道と同色のため、弱視の方にとって意味がない</li> <li>・南側側溝のふたのグレーチングの段差が5 c mあり目地も粗く危険である</li> <li>・道が狭いのに車が多い</li> <li>・町民も歩く人が多い地区であるが、観光客で歩く人が多いのは土・日曜日だけである</li> <li>・木陰とベンチが必要</li> </ul>
金堂南側の公衆便所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・金堂境内からの階段に手すりやスロープがなく便所に行きにくい</li> <li>・洋式便器を増やしてもらった方が使いやすい</li> <li>・自動ドアが中に入っても開いてしまう</li> <li>・身体障害者用の非常ベルは便所の外に出るのみで、周囲に人がいないと気づかない</li> <li>・新しい便所には汚物流しもベビーベッドもない</li> <li>・外観が便所であるかわからないので、案内表示が必要</li> </ul>
金堂駐車場横の公衆便所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・便所のサインが見にくく、道路標識などの下に案内をつけてはどうか</li> <li>・洋式便器を増やしてもらった方が使いやすい</li> </ul>
金堂前駐車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内板が高い位置にあるため見づらい</li> <li>車で隠れないよう、人にぶつからないよう案内板の位置を高くしてあるとのこと</li> </ul>

金堂周辺の調査の様子

			
金堂への階段(手摺なし)	弁天公園内の便所	金堂駐車場横の便所	歩道上の誘導ブロック
			
歩道の切れたところ	歩道上のベンチ	金堂前の横断歩道	金堂北側公衆便所

ポイント 金堂～金剛峰寺～千手院橋までの歩道・信号・点字ブロックなど

項目	主な意見
歩道・信号機 バス停など	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 霊宝院前の南側歩道は切り下げが急。もっと手前から切り下げる必要がある</li> <li>・ 点字ブロックの色が歩道と同色</li> <li>・ 屋根のある休憩所が少ない 高野町は雨や雷が多く急な時雨宿りの場所がない</li> <li>・ ベンチが少ないが店などでいすを置いてくれているところもある</li> <li>・ 六時の鐘付近の三叉路は車のスピードが速くて危険</li> </ul>
金堂北側の公衆 便所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 金堂境内からの階段に手すりやスロープがなく便所に行きにくい</li> <li>・ 洋式便器を増やしてもらった方が使いやすい</li> <li>・ 自動ドアが中に入っても開いてしまう</li> <li>・ 身体障害者用の非常ベルは便所の外に出るのみで周囲に人がいないと気づかない</li> <li>・ 新しい便所には汚物流しもベビーベッドもない</li> <li>・ 外観が便所であるかわからないので、案内表示が必要</li> </ul>
金剛峯寺前駐 車場	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 大きな案内板が設置してある</li> <li>・ 身体障害者用駐車スペースが設けられている。</li> </ul>
千手院橋公衆便 所	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 案内がわかりにくく、入り口が男女一緒である</li> <li>・ 障害者用便房が男子の小便器の後ろを通って行かなければならないので女性は使いにくいのではないか</li> </ul>

金堂～金剛峰寺～千手院橋までの調査の様子

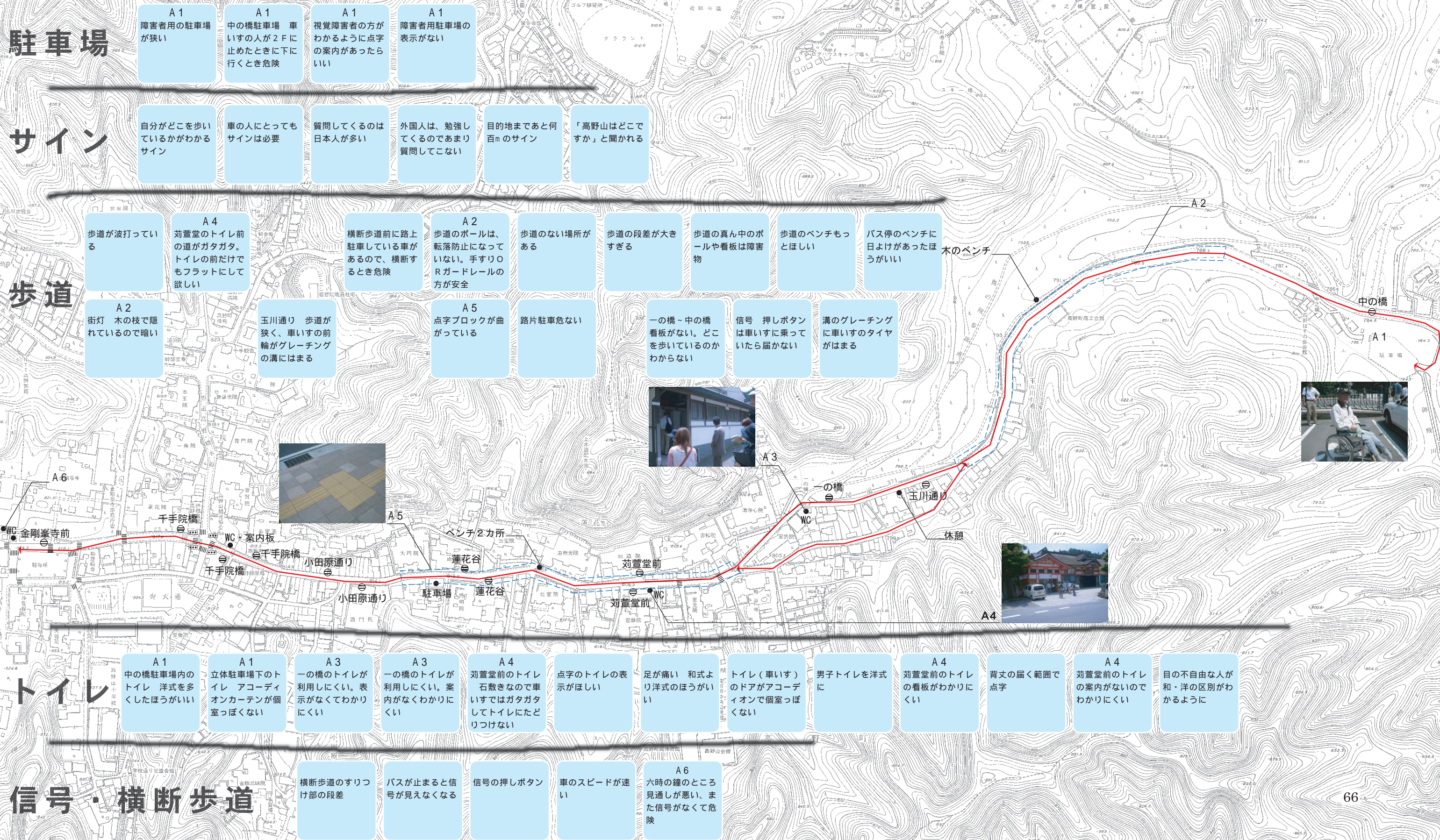
			
金堂前のベンチ	金堂前の横断歩道	千手院橋から金剛峯寺 への歩道	大師教会のスロープ
			
英語版の大きなガイドマップ	消防署横の便所の入り口		

午後の発表会の様子

			
Aグループのまとめ	Bグループのまとめ	Aグループの発表	Bグループの発表

# 高野町交通バリアフリー基本構想策定調査ワークショップ (060607)

## Aグループ (中の橋ルート)



### 駐車場

- A1 障害者用の駐車場が狭い
- A1 中の橋駐車場 車いすの人が2Fに止めたときに下に行くとき危険
- A1 視覚障害者の方がわかるように点字の案内があったらいい
- A1 障害者用駐車場の表示がない

### サイン

- 自分がどこを歩いているかわかるサイン
- 車の人にとってもサインは必要
- 質問してくるのは日本人が多い
- 外国人は、勉強してくるのであまり質問してこない
- 目的地まであと何百mのサイン
- 「高野山はどこですか」と聞かれる

### 歩道

- 歩道が波打っている
- A4 苅萱堂のトイレ前の道がガタガタ。トイレの前だけでもフラットにして欲しい
- 横断歩道前に路上駐車している車があるので、横断するとき危険
- A2 歩道のポールは、転落防止になっていない。手すりORガードレールの方が安全
- 歩道のない場所がある
- 歩道の段差が大きすぎる
- 歩道の真ん中のポールや看板は障害物
- 歩道のベンチもっとほしい
- バス停のベンチに日よけがあったほうがいい
- A2 街灯 木の枝で隠れているので暗い
- 玉川通り 歩道が狭く、車いすの前輪がグレーチングの溝にはまる
- A5 点字ブロックが曲がっている
- 路片駐車危ない
- 一の橋~中の橋 看板がない。どこを歩いているかわからない
- 信号 押しボタンは車いすに乗っていたら届かない
- 溝のグレーチングに車いすのタイヤがはまる

### トイレ

- A1 中の橋駐車場のトイレ 洋式を多くしたほうがいい
- A1 立体駐車場のトイレ アコーディオンカーテンが個室っぽくない
- A3 一の橋のトイレが利用しにくい。表示がなくてわかりにくい
- A3 一の橋のトイレが利用しにくい。案内がなくてわかりにくい
- A4 苅萱堂前のトイレ 石敷きなので車いすではガタガタしてトイレにたどりつけない
- 点字のトイレの表示がほしい
- 足が痛い 和式より洋式のほうがいい
- トイレ(車いす)のドアがアコーディオンで個室っぽくない
- 男子トイレを洋式に
- A4 苅萱堂前のトイレの看板がわかりにくい
- 背丈の届く範囲で点字
- A4 苅萱堂前のトイレの案内がないのでわかりにくい
- 目の不自由な人が和・洋の区別がわかるように

### 信号・横断歩道

- 横断歩道のすりつけ部の段差
- バスが止まると信号が見えなくなる
- 信号の押しボタン
- 車のスピードが速い
- A6 六時の鐘のところ 見通しが悪い、また信号がなくて危険



サイン

大門

- B1** 大門のスロープの勾配がきつい
- B1** 大門のバス停からスロープまでの見通しが悪い

- B7** ガソリンスタンドに車いすのマーク→もっと必要
- B2** 大門のトイレにサインがない
- B5** 弁天公園内のトイレにサインがない
- B10** 金堂前の駐車場の案内板が高い
- 観光マップに障害者用のトイレ表示がない

- B3** 大門付近に歩道がない
- B4** 大門付近に横断歩道がない
- B2** 大門の砂利道は車いすでは通りにくい
- B8** 愛宕前 横断歩道を渡ると行き止まりに

歩道

危ない

トイレ

- 役場前にトイレが欲しい
- 車いすの方は、トイレの位置を確認してから行動する
- トイレのマナーが悪い
- トイレの数はOK。観光客等の団体が来ると厳しい
- 観光バスが止まれるところにトイレが欲しい
- 観光バスが止まれる大きなターミナルにトイレがある

その他

- 路上駐車が多い
- 大門の階段下などの側溝のグレーチング蓋の目が荒い。車いすの車輪、白杖などが入る
- 歩道全体的に勾配が急
- 誘導ブロックの色が歩道と同色
- 音声案内の信号が少ない
- 観光の方法はバス移動がメイン

雨宿り

- 雨宿りができる場所が少ない
- バス停に屋根が欲しい
- 歩道に余裕がないとバス停にベンチ、屋根等の整備ができない

まち全体

- 六時の鐘付近の三又路は車のスピードが速くて危険



じゃま

- 狭い道の真ん中にポールがたっている
- B6** 歩道沿いの車止めが車いす、視覚障害者にとってはじゃま
- B6** 車止めがベンチに
- B9** 歩道上に立て看板

階段

- B11** 金堂の北側・西側の階段の幅が広いのに手すりがない
- B11** 北側階段にスロープをつける

冬

- 冬季の石張りの歩道は滑りやすい
- 歩道の雪かきが足りない

## 4. 来訪者による現地調査

### (1) 来訪者による現地調査の概要

南海電鉄難波駅を出発点とし、南海電車、ケーブル及びバスを利用し、和歌山県高野町をフィールドとし、来訪者と高野町の町民との交流を兼ねた現地調査を実施した。

車いす利用者、視覚障害者、聴覚障害者の3名については、事務局の担当者が難波駅から随時ヒアリングを行いながら、各ポイント地点において、利用しやすい点、課題、新たな提案などの意見をワークシートに記入しながら進めた。

#### [実施日時]

11月6日(月)～7日(火) 1泊2日

#### [参加者…来訪者28名、高野町側参加者19名、合計47名]

来訪者…近畿運輸局が主催する「交通バリアフリー基本構想における地域外利用者による現地調査に関する検討委員会」委員

- ・ 当事者 ……3名(車いす利用者、視覚障害者、聴覚障害者各1名)
- ・ 検討委員及び関係者 ……16名
- ・ 介助者及び手話通訳者 ……3名
- ・ 事務局 ……6名

高野町側…高野町交通バリアフリー基本構想検討委員会委員

- ・ 検討委員および高野町町民……15名
- ・ 高野町役場職員等 ……4名

#### [スケジュールの概要]

全体スケジュールは別紙のとおり





[ 調査結果・・・当事者の意見 ]

今回の現地調査について、当事者 3 名に問題点や提案などを出していただいた。主なものは下記のとおりである。

[ 車いす利用者 ]

	問題点・提案 等
情報収集	<ul style="list-style-type: none"> <li>・検索方法は「高野山」×「車いすトイレ」というふうに調べるが断片的な情報が多く、自分の中でまとめるのが難しい。横断的な情報があれば有り難い。</li> <li>・宿泊ではエントランスから部屋までのアクセス・トイレや浴室の情報が重要。</li> </ul>
自宅～難波駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大阪市営地下鉄を利用したが朝のラッシュ時間のため梅田で 2 本見送った。また、駅員から「なんばでの降車位置が悪いから」と乗車位置を変更させられた。</li> <li>・御堂筋線梅田駅の E V のある改札口がわかりにくい。</li> </ul>
難波駅構内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・トイレのサインが分かり難い</li> <li>・右きき、左ききの人がいるので手すりは両側にあると使いやすい。</li> </ul>
特急	<ul style="list-style-type: none"> <li>・車内の座席 2:2 を 1:1 にできればうまく座れる。座席が前後にスライドできれば車いす利用者に対応しやすい。</li> </ul>
極楽橋駅構内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・女子トイレは入り口からコの字型になっていて入りづらい。様式トイレ前のスペースも狭くドア幅が 69cm なので使用不可能。男子用トイレは使用可。</li> </ul>
ケーブル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・休日には 1, 2 件程の車いす利用者があると聞いている。荷物置き場を利用すれば 2 台は乗れる。</li> </ul>
高野山駅構内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・女子トイレは使用不可。男子トイレは介助者がいれば使用可</li> <li>・案内がわかりにくい</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・幅が狭いので難しい</li> <li>・通路が狭く前に移動することができない。</li> <li>・介助が 2 人は必要 乗車時は運転手が手伝ってくれるが降車時は困難</li> </ul>
まちなか	<ul style="list-style-type: none"> <li>・大門には段差がありくぐることができない 観光資源として重要な場所なのでスロープがあればいい</li> <li>・バス停に幅木がない</li> <li>・ガソリンスタンドの多目的トイレは使えるが敷地境界の側溝がバリアとなっている。溝にグレーチングがあれば</li> </ul>
宿坊	<ul style="list-style-type: none"> <li>・浴室は 2 人介助が必要</li> <li>・男子用トイレのみに多目的トイレがあったので、使用中は貼り紙を貼った。</li> </ul>

[ ワークショップの様子 ]

		
難波駅集合場所の様子	難波駅 切符購入の様子	

〔視覚障害者〕

	問題点・提案 等
情報収集	<ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚障害者向けのインターネット音声読み上げソフトを使用して、ホームページで情報を得ることができるが時間がかかる。</li> <li>・家族や友人に聞いて、足りない情報は現地で人に聞いて得る。</li> </ul>
自宅～難波駅	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗り換えの少ないルート、駅から集合場所までの距離の短いルートを選んだ。</li> <li>・自宅は、最寄りの駅から近いところを選んでいる。</li> </ul>
難波駅構内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・南海難波駅改札前のトイレは、集合場所より離れていてサイン表示が見つからないのでわかりにくい。</li> <li>・難波駅の主要な動線がわかりにくい</li> </ul>
特急車両	<ul style="list-style-type: none"> <li>・特急こうやのドア幅が狭く1車両につき前後2つしかないのでひとりでいくとしたら見つけられない。</li> <li>・車内放送はわかりやすい。</li> </ul>
極楽橋駅構内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・電車ホームからケーブルのホームまでの点字ブロックが一部ない。点字ブロックがないところは、柱があって危険である。</li> <li>・極楽橋駅の案内は、位置が高い、文字が小さいので見にくい。</li> </ul>
ケーブル	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ケーブルの時刻表が小さい。場所がわからない。</li> <li>・一人でケーブルに乗るのが不安である。駅員に案内をしてほしい。</li> </ul>
高野山駅構内	<ul style="list-style-type: none"> <li>・案内、ポスターが多く必要な案内を見つけにくい。</li> <li>・駅のトイレの男女の区別がわかりにくい。</li> </ul>
バス	<ul style="list-style-type: none"> <li>・料金表示が電灯表示式なので降りるバス停に近づかないと料金がわからないので不便である。</li> <li>・車内放送はわかりやすい。</li> </ul>
まちなか	<ul style="list-style-type: none"> <li>・現地で人から情報を得ることが多いため鉄道関係者、バス、現地の人の対応によることが多い。</li> <li>・点字ブロックが歩道の中央より端の方にずれているので溝にはまりそうで怖い。</li> <li>・音声ガイドは主に外国人向きに作られているが、視覚障害者も使用できるように工夫してほしい。</li> </ul>
宿坊	<ul style="list-style-type: none"> <li>・食事の膳の高さに工夫が必要である。</li> </ul>

〔難波駅ホーム〕

		
難波駅ホームの移動		車いすで特急車内に乗り込む

〔聴覚障害者〕

	問題点・提案 等
情報収集	・普段は駅のパンフレットを利用するが、今回は高野山の地図や前回行った時の資料により情報を得た。
自宅～なんば駅	・自宅は最寄り駅から徒歩7分、駅から集合場所の難波駅までは乗り換えなしで来た。 ・普段大阪へ通っているが、地下鉄への乗り換え時案内表示が改札口から離れているのと文字が小さいため見えにくい。
なんば駅構内	・目で見える情報しか頼ることができないので、文字情報の充実が大切である。（設置場所、文字の大きさ、背景と文字の色の取り合わせなど） ・乗車案内があるが改札口から離れているため見えにくい。
特急車内	・特急には文字情報があるので降車駅の情報が入るが、特急以外の車両では文字情報がない場合があり不安である。 ・電車内での事故やトラブル、遅れなどの情報がまったく分からないため、不安である。
極楽橋駅構内	・ケーブルへの乗換案内の位置を電車を降りたホームから見える正面に、発車時刻（後何分で発車するか）と一緒に表示してほしい。 ・時刻表の位置が高すぎるのと文字が小さいため探すのが難しい。
ケーブル	・車内に電光掲示板があると分かりやすい。
高野山駅構内	・時刻表を探すのが難しい。 ・観光案内所に筆談機があるとありがたい。
バス	・車内に電光掲示板があり、停車案内、料金が表示されると分かりやすい。
まちなか	・公衆便所の緊急時のランプの色を統一すると分かりやすい。 ・案内板の現在地の色を他の情報と区別すると分かりやすい。また、道の広さ、車の通る道、歩道のある道などを明記することで安心して歩ける。 ・ガソリンスタンド横に車いすトイレマークがあるが、聴覚障害者をサポートしてもらえそうなマークを出してもらえると良い。

〔極楽橋駅〕

		
極楽橋駅のケーブル時刻表 (高い場所で文字が小さく見えにくい)	極楽橋駅ホームの終わった位置から 点字ブロックが消えている	高野山駅の階段

[ まちなかの様子 ]

		
<p>リフト付きバス</p>	<p>手話通訳による説明</p>	<p>視覚障害者による手水体験</p>
		
<p>地元住民によるガイド</p>	<p>奥の院入り口案内書 (車いす貸し出しの案内板)</p>	<p>貸し出し用車いす</p>
		
<p>まちなかの様子</p>	<p>金剛峯寺前の階段</p>	<p>奥の院で地元の人説明</p>

[ 交流会の様子 ]



(2) 来訪者による現地調査を踏まえた提案

バリアをいかに取り除くか

今回の現地調査で、全体のバリアをいかに取り除くかがひとつのキーワードである。歩ける人は歩くが、バスの問題、歩道のほんの少しの段差、情報の問題など、どうすればできるのか、といったことについて、個々バラバラの対応ではなく、相互に連携して進めていく必要がある。

気づきと対話と戦略

高野町を今後どう考えていくのかといったことについて町民が気づき、お互いに対話をしあい、相互に連携して進めていく必要がある。

## ・計画課題の抽出

現地調査、アンケート、町民による現地調査、来訪者による現地調査などの結果から抽出された高野町における移動等円滑化の促進に関する課題を整理する。

### 1．道路の課題

#### 歩道の整備

歩行者が安全で安心して歩くためには、歩道や誘導ブロックの整備が必要である。道路と施設間を結ぶ通路の安全の確保や歩道内の段差解消など安全に歩くための整備が必要である。

#### 路上駐車や歩道上の障害物への対策

路上駐車や歩道に乗り上げた車電話ボックスや電柱、木の枝、塀などが車いす利用者や視覚障害者にとっての移動の大きな妨げになっており、まち全体で対策を考える必要がある。

### 2．施設の課題

#### 駅の段差の解消

極楽橋、高野山駅は、ケーブルカーへ乗り継ぐため階段状になっており、高齢者や障害者等が利用しにくい構造である。

#### 建築物

公共施設等の建物については、誘導ブロックや点字表示などが整備されていないため整備が必要である。

#### 公衆便所の整備

車いす使用者用便房の整備された公衆便所は3か所整備されているが、案内表記や使い勝手など、分かりやすく使いやすいものになっていない面がある。衛生的で快適な公衆便所の改善とともに、重点整備地区内の道路に面した店舗や宿坊などのトイレを気軽に利用できるような仕組みづくりの検討が必要である。

#### 駐車場の整備

駐車場は7か所あるが、車いす使用者用駐車場が整備されているのは3か所である。

### バス停の改善

バス停における乗降客の安全性を確保する必要がある。また、時刻表やルート案内など、設置場所や字を大きくするなど分かりやすくする必要がある。

### 休憩スペースの確保

歩道上や交差点、バス停などに「ちょっとひとやすみ」ができるベンチや上屋のある休憩スペースをつくることで、憩いや交流が生まれ、楽しみながら歩く時間をもつことができる。

## 3．移動手段の課題

### ケーブルカーの改善

ケーブルカーに車いすのためのスペースが必要である。

### 高齢者や障害者等に対応したバスの導入

高野山内で運行されているバスについては、高齢者や障害者が利用しやすい構造にする必要がある。

## 4．交通施設の課題

### 信号機の整備

主要な交差点における音声案内信号機の設置や、高齢者や障害者が利用しやすい押しボタン信号機の設置が必要である。

### サインの整備

外国人や初めての人にもわかりやすく見やすい道路標識や案内板、ガイドマップなどの整備が必要である。

## 5．情報の課題

来訪者による現地調査を実施した中で情報に関する課題が明らかになった。旅行計画を立てる際の情報については、高野町役場、観光協会、宿坊組合など個別に情報提供している。

高野町全体でのホームページのシステムの一元化や、インターネットなどが使えない人のための情報提供も含めたさまざまな情報提供システムのあり方について検討をする必要がある。



## 6 . その他・・・ルール・マナーの向上、景観形成との整合性

### ルールやマナーの向上

違法駐車や放置自転車などが、車いす利用者や歩行者の移動の妨げや事故の原因になっていることから、車で移動する町民をはじめ来訪者に対するマナーの向上を促す取り組みが必要である。

### 町民のホスピタリティの醸成

高野町に暮らす人々や、高野町を訪れる人々が快適に過ごすためには、町民のホスピタリティの醸成が必要である。高野山を訪れた人々が癒され、豊かな気持ちで過ごすことのできるよう、地域ぐるみで心の通ったもてなしができる仕組みづくりが必要である。

こころのこもったもてなしをいう。ここでは、町民相互、町民と来訪者、来訪者同士がお互いに相手を思いやる気持ちともてなしのこころを持つことをさす。

### 文化財・景観形成との整合性

高野山は山上全体が真言密教の聖地であり、世界遺産として、また国宝・文化財の宝庫として、世界でも有数の自然と調和した景観のまちである。

バリアフリーに向けた整備のあり方についても、高野山の自然や伝統的なデザインと調和した整備計画を行う必要がある。

高野山の伝統を活かしつつ、現在の技術や材料と調和させた整備計画のあり方の検討を行う。

## ・移動等の円滑化（バリアフリー化）に関する整備方針

現地調査、町民参加のワークショップ、来訪者のワークショップ、高齢者、障害者へのアンケート調査などの結果から抽出された課題を解決するため、重点整備地区内の生活関連施設および生活関連経路について整備を行う。

高野町では、平成 10 年に「高野町福祉のまちづくり整備計画」を策定しており、個別施設や個別敷地内の整備については、引き続き福祉のまちづくり整備計画に基づいて推進していくこととするが、本計画においても生活関連施設をはじめ、公共空間としての道路やそれに伴う安全施設（信号機や誘導ブロック等）についても整備対象とする。

移動等円滑化を進めるためには、施設等の整備を進めるとともに、町民の高齢者や障害者などへの理解と協力が不可欠であり、移動等円滑化を促進させるために広報活動、啓発活動、教育活動を継続して展開していく。

本構想においては、町民、寺院関係者、福祉関係者、公共交通事業者、観光事業者、公安委員会、教育委員会、学校、行政などの関係者が参加し、相互に長期的・継続的な「親密な信頼関係」を構築し、価値と効果を最大化することをめざす。

## ・移動等円滑化整備計画

重点地区における移動等円滑化の課題と整備方針を踏まえ、これを具体化するための整備計画案を策定する。

整備計画は、「法」に定められた事業に基づいたものとする。

また、「高野町福祉のまちづくり整備計画」に基づいて歩道整備等が進められてきており、本基本構想における課題は福祉のまちづくりにおける課題と重複している部分が多い。

したがって、高野町における移動等円滑化実現のためには、福祉のまちづくり計画との整合性を図ることが必要であり、福祉のまちづくり計画における諸事業の進捗状況や成果に対する評価を行い、さらに充実した計画内容とすることが必要である。

## 1. 移動等円滑化基本構想に盛り込むべき事業

高野町における移動等円滑化基本構想の策定にあたって、以下に示す事業について、移動等円滑化基準に適合させるため、事業内容、実施予定期間及び事業の実施に際し配慮すべき重要事項等を定めた事業計画を策定する。

### (1) 特定事業

#### 道路特定事業

道路については、女人堂～高野町役場・高野山病院～高野山大学松下講堂黎明館までの区間および大門～中の橋までの区間の道路に必要な整備に関する事業。

#### 建築物特定事業

建築物については、高野町役場、高野山病院、高野山大学松下講堂黎明館の建物の整備に関する事業。

#### 交通安全特定事業

信号機及び違法駐車・駐輪の防止など、交通の安全に関する事業。

#### 公共交通特定事業

バス車両についての整備に関する事業。

### (2) その他の事業

移動等円滑化特定事業に設定されていない事業についてその他の事業とする。

#### 旅客施設ゾーン

南海電鉄極楽橋駅および高野山駅の移動円滑化のために必要な設備に関する整備や、ケーブルカーの整備改善に関する事業。

#### 駐車場に関する移動等円滑化に必要な事業

移動等円滑化に必要な駐車場の整備に必要な事業。

#### サインの整備

移動等円滑化に必要なサイン・案内板等の整備を行う事業。

#### 情報システムの構築

移動等円滑化のために必要な情報の整備を行う事業。

## 2．移動等円滑化の整備目標年次

「法」では、平成 22 年（2010 年）が計画の目標年次と定められている。高野町の移動等円滑化基本構想では、この「法」に準拠し、平成 22 年を目標年次とするが、計画策定については、短期的（平成 22 年まで）、中期的（23 年～27 年）、長期的（28 年以降）な整備期間を設定し、大規模な整備についても施設管理者と協議の上、実現可能な時期に実施できるように設定する。

また、今後の社会情勢の変化や技術の進歩等により、必要に応じて計画の見直しを行う事とする。

## 3．関係機関との連携による整備計画

### (1) 道路特定事業【道路管理者（和歌山県、高野町）が実施する特定事業】

道路特定事業の対象になる生活関連経路は、37 ページの図に示した経路で、国道（県管理）、町道が含まれる。

生活関連経路については、道路管理者毎に実施年度等の整備計画を作成実施する。

#### 歩道未整備区間の歩道整備

歩道整備については、福祉のまちづくり整備計画に基づき順次整備が進められてきた。

未整備区間については、道路の幅員や周囲の環境に考慮するとともに、地区内交通システムのあり方を含めて実現の可能性についてさらに検討を進める。

#### 歩道の改良・部分改修

波うち歩道の解消、段差解消、破損箇所の修復など、部分的な改修についてもできる所から整備を進めていく。

#### 誘導ブロックの改善

町道で誘導ブロックが未設置部分についての整備を行う。また、景観に配慮した誘導ブロックが整備されている箇所についても周囲との対比が明瞭でない部分については、今後、利用者、道路管理者を含めて検討する。

## 歩道上の障害物の移設

歩道上に出ている電柱やポール、看板、路上駐車などの障害物など、歩行の妨げになっているものについては、各事業者及び関係する町民とも協議を進めながら移設等の検討を行う。

項目	内容	管理者	スケジュール		
			短期 (平成22年まで)	中期 (23年~27年)	長期 (28年以降)
国 道 町 道	歩道未整備区間の歩道 整備	和歌山県			
		高野町			
	歩道の改良・部分改修	和歌山県			
		高野町			
	誘導ブロックの改善	和歌山県			
		高野町			
歩道上の障害物の移設	民間				

## その他必要に応じて検討する事項

- ・ 心地よく歩くことができる「高野町のみち」をめざして、歩車共存型道路の検討や、地区内における自動車の進入の制限など、地区内交通システムの検討を行う。
- ・ 冬期間でも安全な移動が確保できるように、最も有効な方法について他地域の事例などを参考にして、積雪に対する対策の検討を行う。
- ・ 道路特定事業計画を進める上で、事業者間との連携を図り、視覚障害者誘導用ブロックの敷設方法等歩道の連続性確保、ベンチ等の休憩施設の整備、歩行の障害となる積雪や融雪による水溜りへの対策など、誰もが利用しやすい歩行空間の実現を図るよう検討を進める。

(2) 建築物特定事業

高野町役場

施設名	内 容	管理者	スケジュール		
			短期 (平成 22 年まで)	中期 (23 年～27 年)	長期 (28 年以降)
高野町 役場	出入口（点字ブロック）	高野町			
	エレベーター				
	車いす利用者用駐車場				
	多目的便所のドアの改善				
	階段手すりの点字表示				

高野山病院

施設名	内 容	管理者	スケジュール		
			短期 (平成 22 年まで)	中期 (23 年～27 年)	長期 (28 年以降)
高野山 病院	出入口（点字ブロック）	高野町			
	敷地内通路の安全確保				
	車いす利用者用駐車場				

高野山大学松下講堂黎明館

あまり手を加える場所はないが、将来的には関係者との協議を進め使いやすい施設にしていく。

施設名	内 容	管理者	スケジュール		
			短期 (平成 22 年まで)	中期 (23 年～27 年)	長期 (28 年以降)
高野山大学松 下講堂黎明館	出入口（点字ブロッ ク）	高野山 大学			

## 公衆便所

公衆便所については、福祉のまちづくり整備計画に基づき順次整備が進められてきており、現在も車いす対応便所の充実など進行中である。維持管理については、高野町と金剛峯寺が分担して行っている。

案内標識や点字表示など、未整備な部分については早急な改善を行う。

### 1) 案内標識・点字表示の整備

町内の公衆便所は12か所整備されているが、遠くから識別できるサインが設置されているのは中の橋の1か所のみである。すべての便所に点字表示は設置されていない。便所の案内標識、点字表示、男女別表示、障害者用便房表示については早急に整備を行う。

緊急時の連絡案内については、携帯電話でも対応できるように、市外局番も表記しすべての便所に設置する。

### 2) 身体障害者用便房の設置

公衆便所のうち、身体障害者用便房のあるのは8か所である。一の橋バス停前、千手院橋、弁天前公園内、女人堂前の公衆便所については、順次整備を進めていく。

### 3) 来訪者等が利用しやすい便所の仕組みづくり

地区内の商店や宿坊の便所を、町民や来訪者に開放し、気軽に利用できるような仕組みづくりの検討を行う。

内 容	維持管理者	スケジュール		
		短期 (平成 22 年まで)	中期 (23 年～27 年)	長期 (28 年以降)
案内標識・点字表示の整備	高野町			
	金剛峯寺			
身体障害者用便房の設置	高野町			
	金剛峯寺			
来訪者等が利用しやすい便所の仕組みづくり	民間			

(3) 交通安全特定事業【公安委員会（和歌山県警察）が実施する特定事業】

- ・ 重点整備地区内の生活関連経路の信号は、すべて身体障害者対応のものを導入する。
- ・ 信号現示は、身体障害者・高齢者が渡りやすい秒数を確保する。
- ・ 迷惑駐車や駐輪を追放するため、関係機関との連携による広報啓発活動とともに重点的取締りを実施する。

項目	内容	管理者	スケジュール		
			短期 (平成 22 年まで)	中期 (23 年～27 年)	長期 (28 年以降)
信号機	身体障害者対応の信号機の設置	公安委員会			
迷惑駐車	啓発活動と取締りの実施	公安委員会 高野町			

(4) 公共交通特定事業（バスの移動円滑化）【バス事業者が実施する特定事業】

高齢者・障害者等に対応したバスの導入については、道路の状況や冬季の積雪や道路凍結などの状況を考慮し、実現の可能性についてさらに検討を進める。

また、高齢者・障害者等に対応したバスの導入により、乗降口の幅やスロープ板、車いすスペース固定設備、通路有効幅などの改善が考えられる。

障害があっても分かりやすい運行情報提供設備等(車外用放送設備、行き先表示)についても実現の可能性について今後も継続して検討を進めることとする。

整備内容	事業者	スケジュール		
		短期 (平成 22 年まで)	中期 (23 年～27 年)	長期 (28 年以降)
高齢者・障害者等に対応したバスの導入	南海りんかんバス(株)			



(5) その他の事業

移動円滑化特定事業に設定されていないその他の事業の整備計画については下記に示すとおりである。

1) 旅客施設ゾーン

南海極楽橋～高野山駅の移動円滑化【鉄道事業者が実施する事業】

高齢者、障害者等をはじめとした駅利用者が、分かりやすく、安全で快適に移動ができるように、以下の整備を進める。

場 所	内 容	事業者	スケジュール		
			短期 (平成 22 年まで)	中期 (23 年～27 年)	長期 (28 年以降)
極楽橋駅 高野山駅	駅の段差解消	南海電鉄 (株)			
	ケーブルカーの車いすスペースの確保				
	通路や階段の手すりの改善				
	路線図、料金表、案内表示の整備				
	誘導ブロックや点字案内の未設置部分の改善				
	多目的便所の整備				
	運行情報提供設備(文字・音声)				
	主要な設備の配置等の案内				

2) 駐車場の整備

駐車上については、案内表示や車いす利用者用駐車スペースの確保については、順次整備を進めることとする。

駐車施設の案内表示

駐車場の案内表示が分かりにくい場所や、車いす利用者用駐車施設の案内表示がない場所については早急に整備を行う。

車いす利用者用駐車区画の確保

金堂前、金剛峯寺前、中の橋の各駐車場には車いす利用者用駐車スペースの表示があるが、金堂前と中の橋駐車場は整備基準を満たしていない。車いす利用者用駐車区画を設けていない駐車場についても早急に整備を行う。

内 容	事業者	スケジュール		
		短期 (平成 22 年まで)	中期 ( 23 年～27 年 )	長期 ( 28 年以降 )
駐車施設の案内表示	民間			
車いす利用者用駐車区画の確保	民間			

### 3) サインの整備

点字表記や外国語表記を含めたサイン・案内板の整備

未設置の場所も含めて、視覚障害者や外国人にも分かるような点字表記や外国語表記のサインについても順次整備を行う。

設置方法や内容については、高齢者や障害者等利用者と十分協議の上整備を進める。

内 容	事業者	スケジュール		
		短期 (平成 22 年まで)	中期 ( 23 年～27 年 )	長期 ( 28 年以降 )
点字表記、外国語表記を含めたサイン、および案内板の整備	高野町 関係機関			

### 4) 情報システムの構築

バリアフリー情報マップ作成の推進

点字表記を含めた高齢者、障害者等が利用可能な店舗や便所等を表記したバリアフリー情報マップの作成を推進する。

内 容	事業者	スケジュール		
		短期 (平成 22 年まで)	中期 ( 23 年～27 年 )	長期 ( 28 年以降 )
バリアフリー情報マップ作成の推進	高野町			

地域外利用者のための情報システムの構築

旅行の計画を立てる際、現在、高野町役場、観光協会、宿坊組合など個々に調べる必要がある。各機関が出している情報の一元化を図り、楽しく旅の計画ができるシステムを構築する。

内 容	事業者	スケジュール		
		短期 (平成 22 年まで)	中期 ( 23 年～27 年 )	長期 ( 28 年以降 )
情報システムの構築	高野町			

## ・基本構想の推進方策

基本構想に基づく移動等円滑化整備を効果的に推進していくために、町民と行政、関係事業者からなる「高野町バリアフリー推進協議会（仮称）」を組織する。

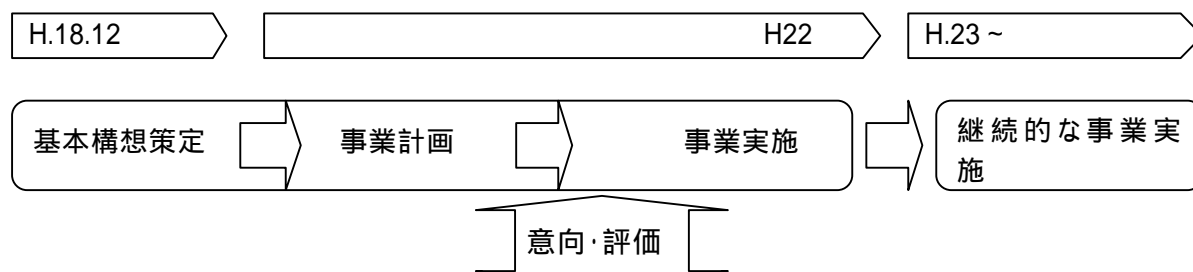
高野町バリアフリー推進協議会（仮称）は、高野町のまちづくりのための組織としての性格を持ち、町民による主体的な運営と行政がサポートをする形で行う。

主な役割として、各事業者からの事業の実施状況についての情報提供と、これらの情報に基づく意見交換及び人的サービスのあり方についての検討を定期的に行うとともに、来訪者との交流を積極的に進めていく。

さらに、施設等のバリアフリー化に加え、こころのバリアフリー化を促すことで、整備の効果を高めるとともに、福祉やバリアフリーに対する理解や関心を高めるための、情報提供や啓発活動を推進していく。

推進の仕組として、移動等円滑化推進委員会からの継続組織としての高野町バリアフリー協議会（仮称）において、基本構想策定後の事業実施に向けた取組み及び事業の進捗状況についての意見交換や来訪者との継続した交流を進めるために定期的な会合を開催する。

〔継続した推進体制〕



### 高野町バリアフリー推進協議会(仮称) [町民が運営し行政が支援する]

(移動円滑化基本構想策定委員会の継続組織)

構成メンバー

- ・ 学識経験者・社会福祉協議会・障害福祉関係者・老人福祉関係者
- ・ 住民代表・商工会・観光協会・宿坊組合・行政 など

役割

- ・ 整備計画の進捗状況評価、検証、今後の方向性についての協議
- ・ 計画の見直し
- ・ 来訪者との交流を進める など