

第2章 大和郡山市の現況

2-1 概況

本市は、奈良県北部の大和平野に位置し、JR、近鉄の鉄道網、西名阪自動車道、国道24号バイパスなどの道路網により、広域的な交通条件に恵まれ、将来的には京奈和自動車道が南北に通過する交通結節点となります。矢田丘陵に代表される緑、平坦部には大和川の支流である佐保川と富雄川、金魚池や溜池を含めた条里制の仕組みを伝える田園風景と郡山城跡があり、多彩で豊かな自然、歴史環境を有しています。

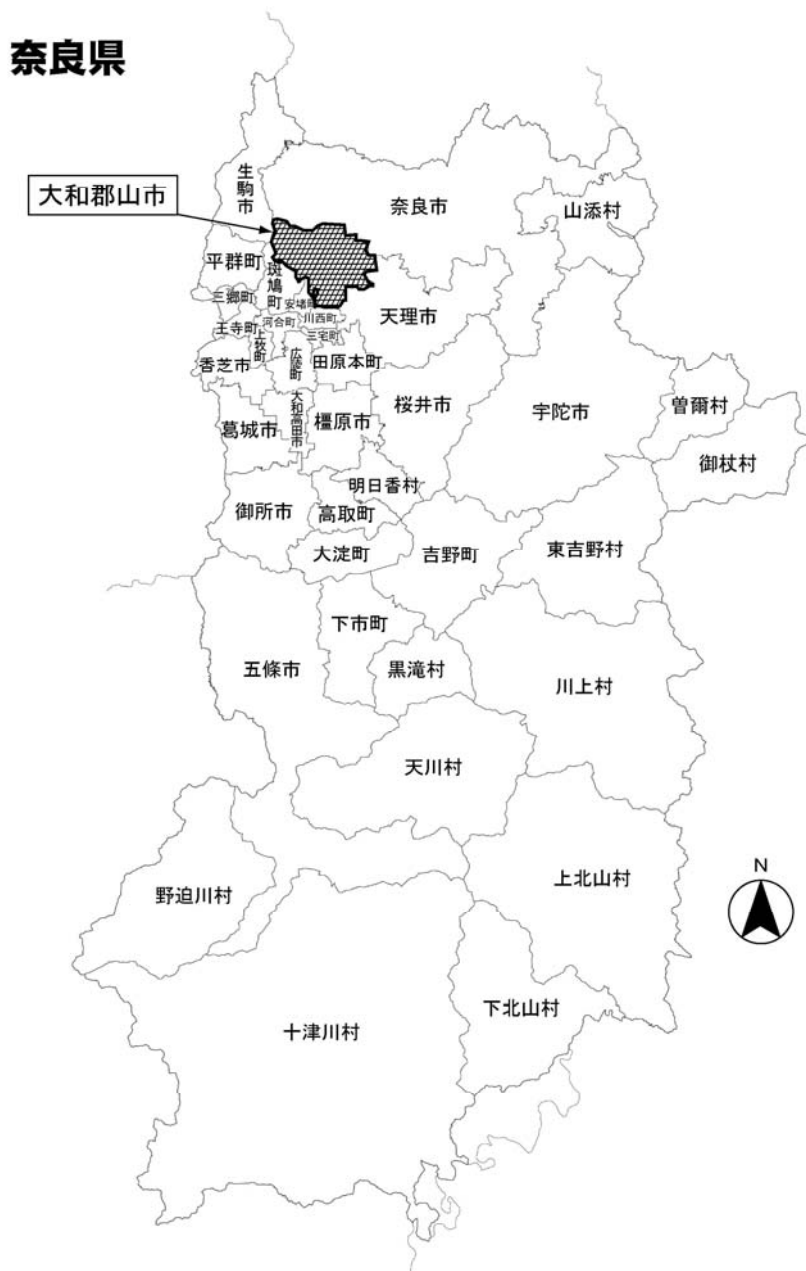
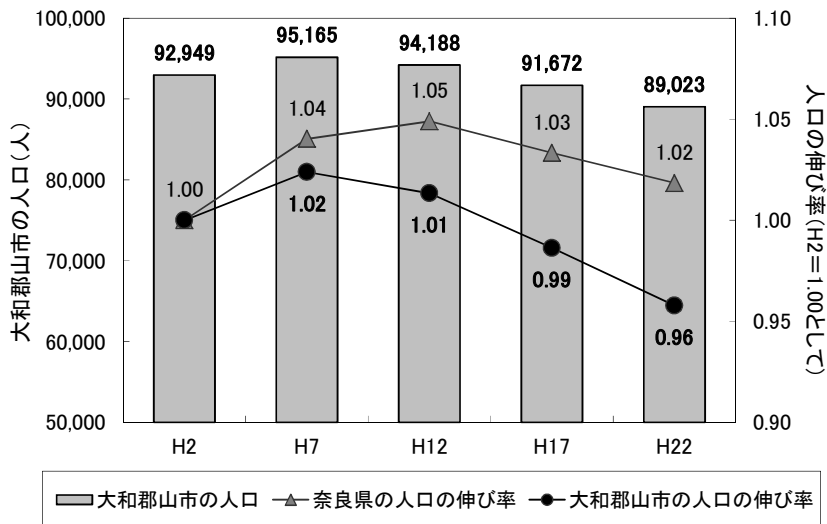


図 2-1 本市の位置

2-2 人口、高齢者数、障害者数など

(1) 人口

本市の人口は約9万人で、平成7年をピークに減少傾向となっています。



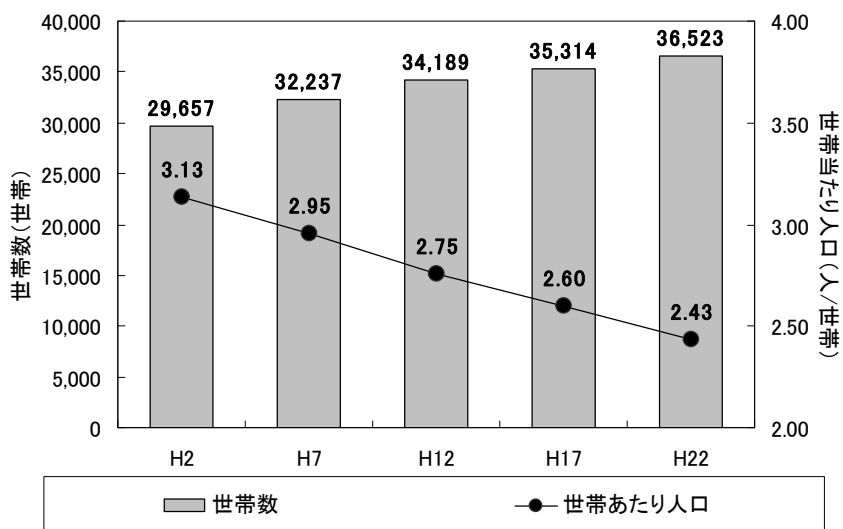
出典：国勢調査（平成2年～平成22年）

図 2-2 人口の推移

(2) 世帯数

本市の人口が減少する一方で世帯数は増加しており、過去10年間で2,334世帯（6.4%）の増加となっています。

1世帯当たりの人口は年々減少し、平成22年で2.43人/世帯となっています。

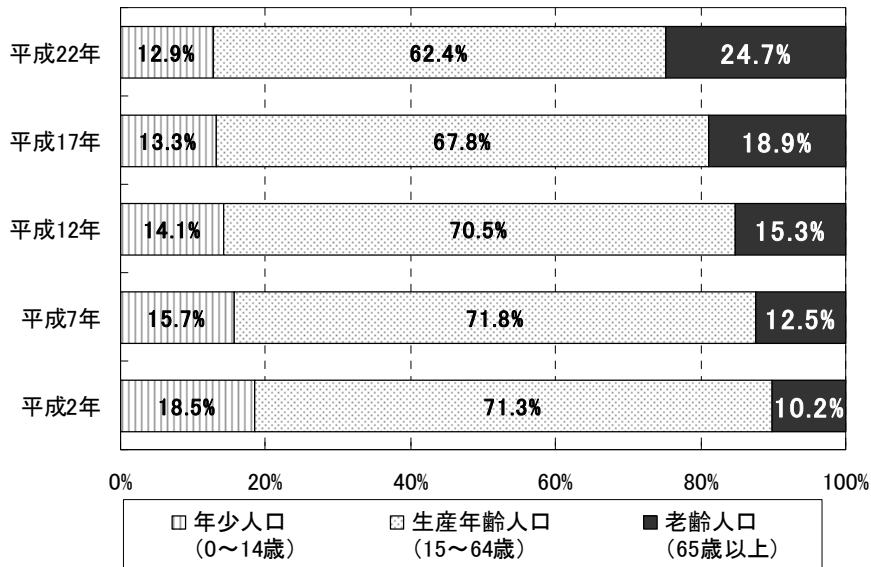


出典：奈良県推計人口（平成2年～平成22年）

図 2-3 世帯数の推移

(3) 高齢者数

年齢階層別人口を見ると、高齢人口割合は増加傾向にあり、平成2年の10.2%から平成22年には24.7%と高齢化が急速に進んでいます。

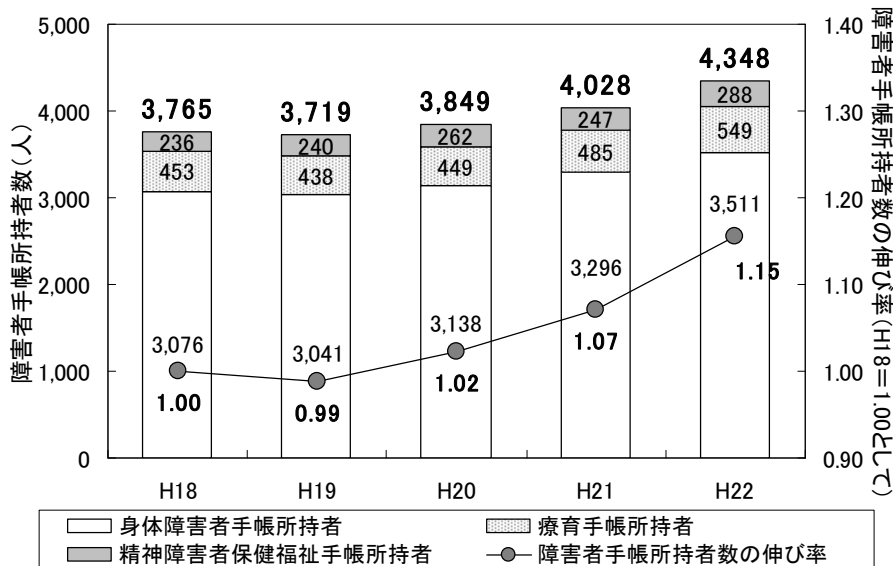


出典：国勢調査（平成2年～平成22年）

図 2-4 年齢階層別人口の推移

(4) 障害者数

障害者手帳所持者数の推移を見ると、平成18年から平成22年までの伸び率は1.15と、増加傾向にあります。今後、高齢化等に伴い障害者の数が増加していくことが想定されます。



出典：大和郡山市

図 2-5 障害者手帳所持者数の推移

2-3 鉄道駅と施設の立地状況

大和郡山市内には JR（西日本旅客鉄道株式会社）2 駅、近鉄（近畿日本鉄道株式会社）5 駅の計 7 駅が立地します。1 日の乗降客数は、近鉄ファミリー公園前駅を除く 6 駅で、1 日 3,000 人以上となっています。最も乗降客数が多いのは近鉄郡山駅です。バリアフリー状況でみると、7 駅中 5 駅は概ねバリアフリー整備が進んでいます。

また市内の主要な公共施設の立地状況をみると、近鉄郡山駅から JR 郡山駅にかけて公共施設が集中しています。

表 2-1 鉄道駅の状況

	駅名	1日の乗降者数 (単位:人)	経路の状況		トイレ			主な周辺施設
			駅入口 ～ 改札口	改札口 ～ ホーム	車いす 対応	オスト メイト	ベビー ベッド	
JR	大和小泉 ^(*)	16,046	◎	◎	あり	あり	あり	・地域交流館「やすらぎ」 ・片桐支所 ・片桐地区公民館
	郡山	9,940	◎	◎	あり	あり	あり	・大和郡山市役所 ・大和郡山市社会福祉会館 ・中央公民館・市立体育館 (三の丸会館) ・やまと郡山城ホール (文化会館・武道館) ・大和郡山市立図書館 ・大和郡山市市民交流館 等
近鉄	近鉄郡山	20,422	◎	◎	あり	あり	あり	・九条スポーツセンター ・県立奈良東養護学校 ・県立奈良養護学校 ・奈良医療センター
	九条 ^(*)	4,856	◎	◎	あり	あり	あり	・南部公民館 ・大和郡山市西池グラウンド ・県立盲学校、聾学校
	筒井	8,348	◎	◎	あり	あり	あり	・昭和支所 ・昭和地区公民館
	平端	4,269	◎	△	あり	なし	なし	・浄化センター公園
	ファミリー公園前	374	◎	○(大和西大寺方面) △階段(樫原方面)	なし	なし	なし	・浄化センター公園

◎：駅員または介助者なしで移動可能

○：最小人数の駅員または介助者で移動可能

△：数名の駅員または介助者が必要

注1) JRの1日の乗降者数は「奈良県統計年鑑平成22年度版」より1日の乗車人員総数を2倍した。近鉄の1日の乗降者数は「奈良県統計年鑑平成22年度版」より1年の乗車人員総数を365日で割り2倍した。

注2) JRの「経路の状況」・「トイレの状況」はHP「JRおでかけネット」、近鉄の場合はHP「近鉄電車ご利用案内・沿線情報」をもとに作成。

注3) (*：住みよい福祉のまちづくり条例適合証交付施設)

2-4 バス

大和郡山市内の路線バスは、奈良交通株式会社が運行しています。市内の主要なバス路線は、近鉄郡山駅を起終点とした矢田寺等各方面、市南部の国道 24 号（横田町付近）から王寺駅、JR 奈良駅及び近鉄奈良駅を結ぶ路線です。なお、最も運行本数が多い路線は、近鉄郡山駅及び JR 郡山駅からイオンモール大和郡山間を結ぶ 2 路線となっています。

また、大和郡山市では、市内の主な公共施設等を結ぶコミュニティバスを、3 路線運行しています。

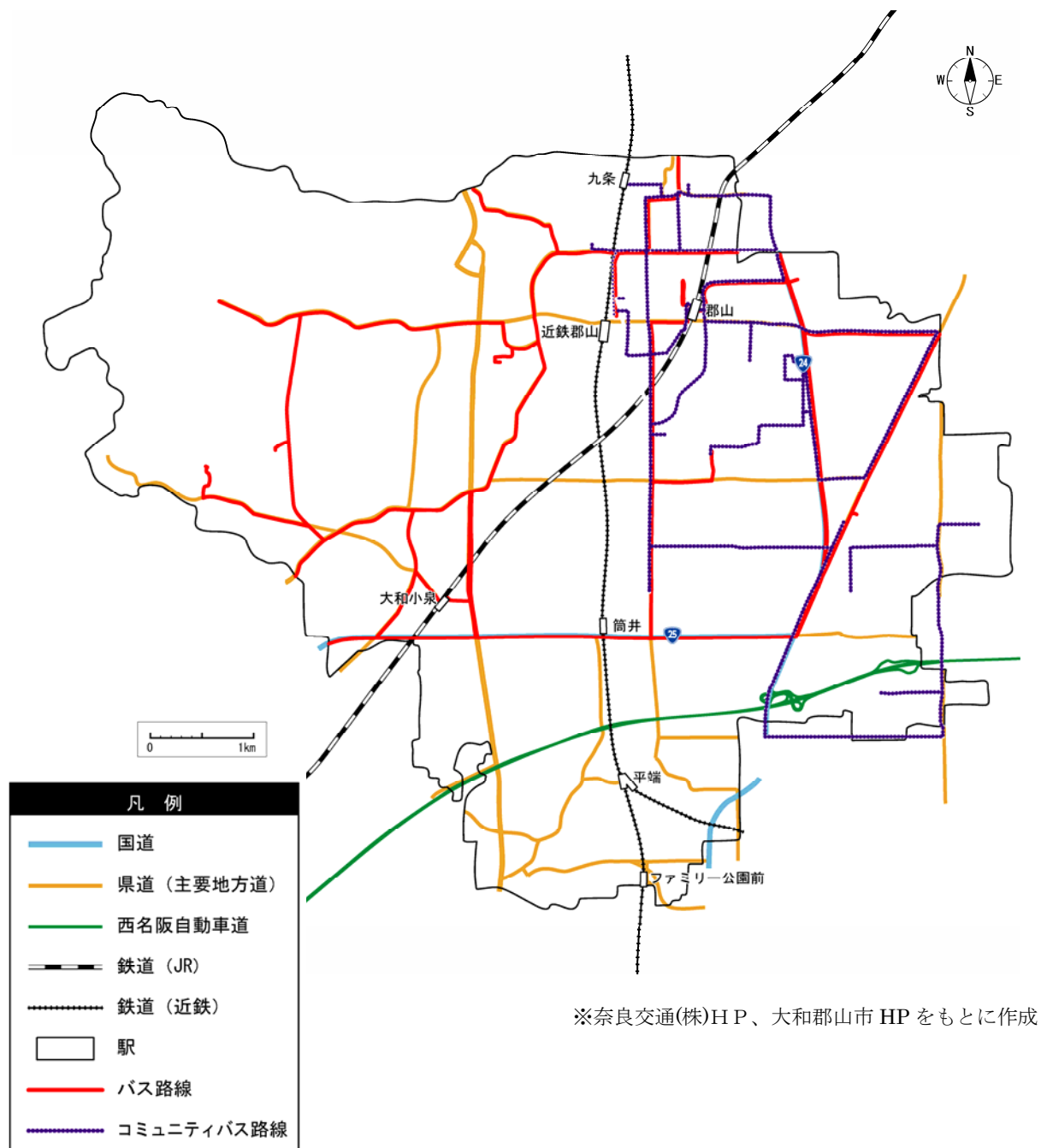


図 2-7 市内のバスネットワーク

2-5 まちづくりの方向性

平成21年3月に策定された「大和郡山市都市計画マスタープラン」では、「悠久の歴史が育むにぎわい・快適・まごころ創造都市 大和郡山」をまちづくりの目標とし、都市づくりや地域づくりの方針が定められています。

(1) 将来都市構造

大和郡山市の特性を活かしつつ、市全体の都市の発展に向けた姿を示すものであり、将来の土地利用や土地基盤に関する都市整備の方針の基本となるものです。

既存の商業、業務機能が集積している JR・近鉄郡山駅周辺は、市の中心拠点となる「都市核」と位置づけられています。また、郡山城跡周辺は「歴史・文化核」、「緑核」となっています。

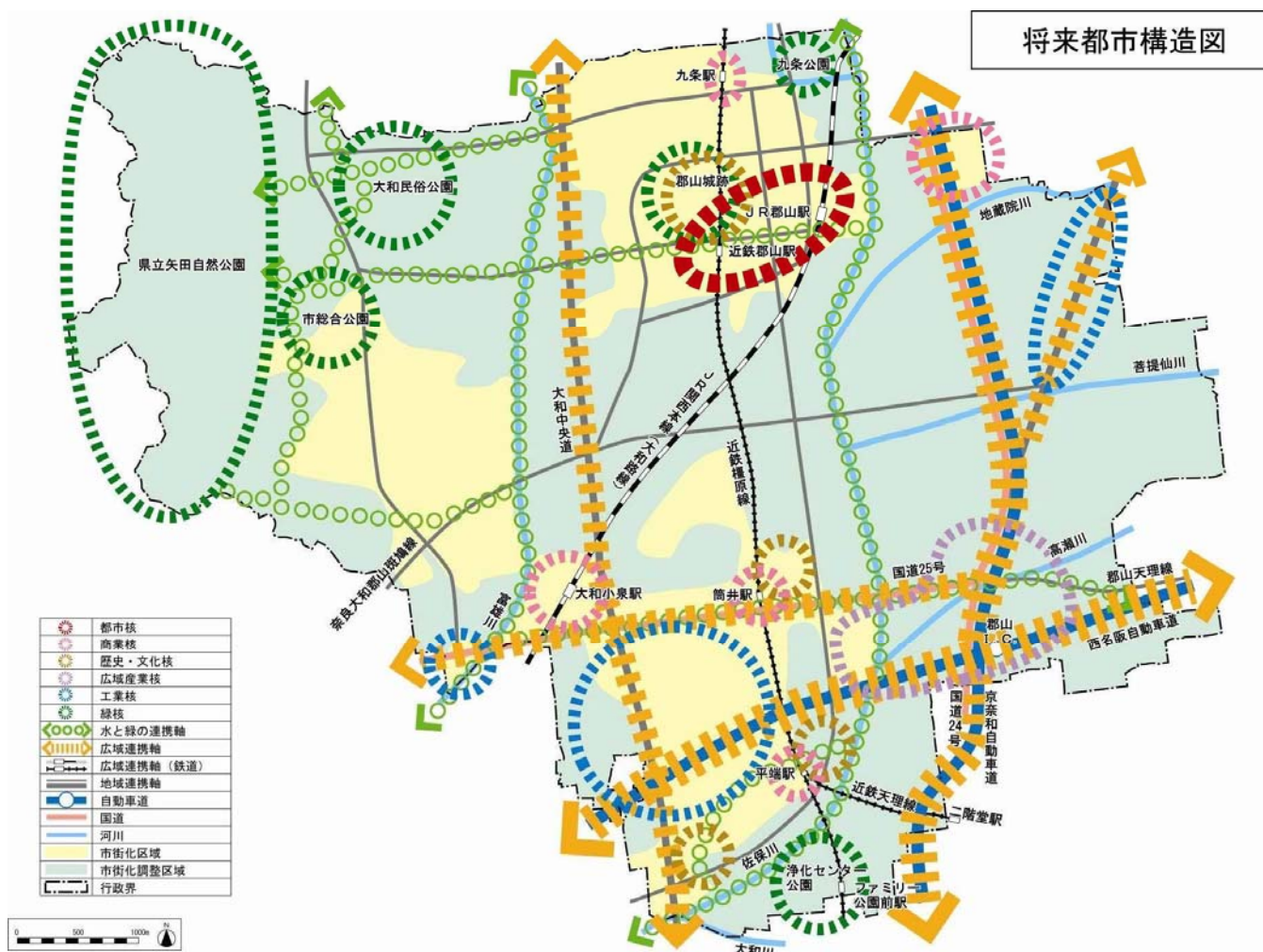


図 2-8 将来都市構造図

出典：大和郡山市都市計画マスタープラン

(2) 地域づくりの方針

市街化の進行状況、土地利用の状況等を考慮しつつ、「大和郡山市第3次総合計画」との整合を図ったうえで、市内が5つに地区区分され、それぞれの都市づくりの方針が示されています。

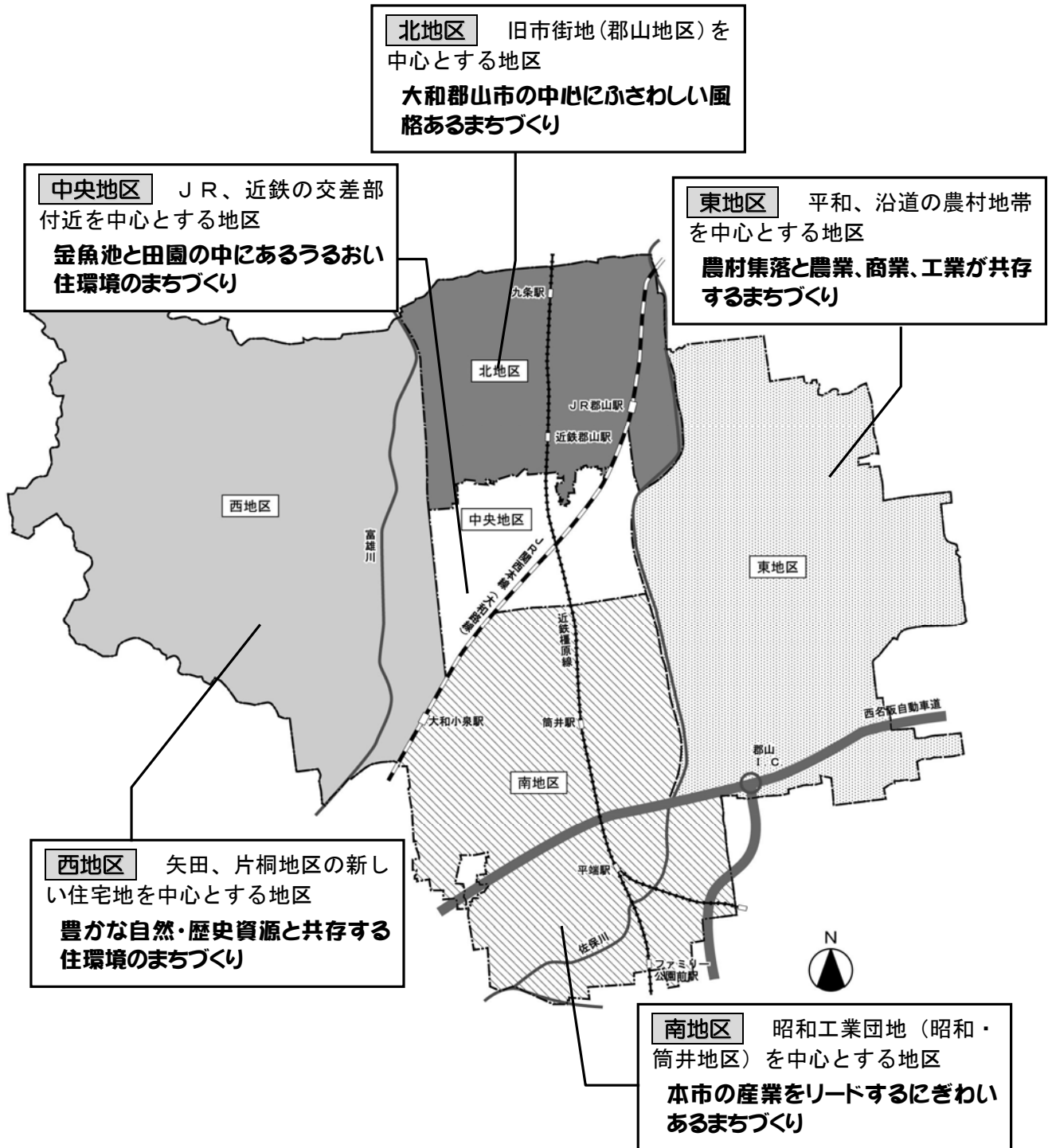


図 2-9 地域別構想の概要

出典：大和郡山市都市計画マスタープラン

2-6 障害者の市内の移動等に関する主な課題

大和郡山市内における移動時のバリアに関して、障害者を対象にヒアリング調査を実施しました。その結果を、以下に整理します。

表 2-2 障害種別の移動時の課題

種別	主な特徴	移動時の特徴的な課題
肢体不自由	<p>上肢や下肢の切断、機能障害、脳性マヒの方がおられます。移動については杖、松葉杖、義足、自力走行、電動の車いすを使用される方がいます。また、脳の損傷を受けた方の中には身体マヒや機能障害に加え、言葉の不自由さや記憶力の低下、感情の不安定などを伴う方もいます。</p> <p>【主な特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 移動に制約のある方もいる ・ 文字の記入が困難な方もいる ・ 体温調節が困難な方もいる ・ 話すことが困難な方もいる 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 狭い歩道や、車道と歩道の段差、路面のデコボコ、きつい勾配等が車いすの自走や介助時に大きな障害となっています。 ■ 障害の状況に応じたトイレの設備の充実が求められました。 ■ 自家用車等で移動をされている方が多くおられました。そのため、駐車場や駐車スペースの充実が求められました。
視覚障害	<p>全く見えない方と見えづらい方がいます。また特定の色がわかりにくい方もいます。</p> <p>【主な特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 一人で移動することが困難 ・ 白杖を使う際は地面のデコボコを読み取って移動している ・ 音声を中心に情報を得ている ・ 文字の読み書きが困難 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 形状や色が基準に基づく、適切な視覚障害者誘導用ブロックの設置が求められました。 ■ 音声や点字による案内の充実の要望がありました。 ■ 車止め、電柱、自転車といった歩道上の障害物と衝突する危険性が指摘されました。 ■ 蓋のない側溝への転落の危険性が指摘されました。 ■ 歩道と民地・車道・横断歩道等の境界を明示してほしいとの意見がありました。
聴覚障害	<p>全く聞こえない方と聞こえにくい方がいます。さらに、言語障害を伴う方とほとんど伴わない方がいます。</p> <p>【主な特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 外見から分かりにくい ・ 視覚を中心に情報を得ている ・ 声に出して話せても聞こえていないとは限らない 	<ul style="list-style-type: none"> ■ 駅、バス、施設内等での文字による案内の要望がありました。 ■ 緊急時や非常時への対応を危惧する意見がありました。 ■ 聴覚障害に対する理解の徹底や手話、筆談等のサービスの充実が求められていました。
知的障害	<p>発達時期において脳に何らかの障害が生じたため、知的な遅れと社会生活への適応のしにくさがある方です。肢体不自由を伴う方もいます。</p> <p>【主な特徴】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・ 複雑な話や抽象的な概念は理解しにくい ・ 人にたずねたり、自分の意見を言うのが苦手な方もいる ・ 漢字の読み書きや計算が苦手な方もいる ・ 一つの行動に執着したり、同じ質問をくりかえす方もいる 	<ul style="list-style-type: none"> ■ ひらがな表記などわかりやすい案内が求められていました。 ■ 知的障害への理解や困った時への対応の充実が求められていました。
共通	<ul style="list-style-type: none"> ■ 整備する際には当事者の意見を反映してほしいという要望がありました。 	

参考: 主な特徴: 「公共サービス窓口における配慮マニュアル障害者に対する心の身だしなみ (障害者施策推進本部)」

第3章 重点整備地区における基本方針

3-1 重点整備地区の設定

(1) 重点整備地区の要件

バリアフリー新法の基本方針に定められている重点整備地区の要件の概要を以下に示します。

要件1：生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われている地区

原則として生活関連施設のうち、特定旅客施設又は特別特定建築物（官公庁施設、福祉施設等）に該当するものが概ね3以上あることが必要です。また、それらの施設が徒歩圏内に集積している地区としており、徒歩圏内の目安としては、おおむね、400ha未満となっています。

要件2：生活関連施設及び生活関連経路についてバリアフリー化事業が特に必要な地区

高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況や、これらの将来の方向性のほか、想定される事業の実施範囲、実現可能性等の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化事業が特に必要な地区であることが必要です。

要件3：バリアフリー化の事業を重点的・一体的に行う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な地区

都市機能として高齢者、障害者等に交流と社会参加の機会を提供する機能、消費生活の場を提供する機能、勤労の場を提供する機能等が掲げられています。各種バリアフリー化事業の重点的な実施が、このような様々な都市機能の増進を図るうえで有効かつ適切であると認められる地区であることが求められています。