

第1章 基本構想策定の背景と目的

1. 背景と目的

我が国においては、諸外国に例を見ないほど急速に高齢化が進行し、平成27年には4人に1人が65歳以上の高齢者となる高齢社会が到来すると予想されている。また、「ノーマライゼーション」の理念が社会へ浸透し、障害者が障害のない者とともに活動し、サービスを受けることができるよう配慮することが強く求められるようになっている。高齢者・障害者等が自立した日常生活や社会生活を営むことができる環境を整備することが急務であり、鉄道やバスをはじめとする公共交通機関を利用した移動の果たす役割は極めて大きい。このため、鉄道駅におけるエレベーター・エスカレーターの整備や低床バス導入等を進め、その周辺における道路、駅前広場、通路等の連続した移動経路についても拡幅や段差解消等のバリアフリー化のための措置を講じる必要がある。

このような状況を踏まえて、交通のバリアフリー化を促進するための各施策を総合的に講ずる必要から『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)』が制定されている。交通バリアフリー法では、2010年(平成22年)までに「特定旅客施設¹」について、段差の解消、視覚障害者誘導用ブロックの整備、身体障害者用トイレの設置等のバリアフリー化等を実施し、さらにバス車両についても低床バスの導入を目指している。また、「重点整備地区²」の主要な「特定経路³」を構成する道路、駅前広場、通路等についてもバリアフリー化を実施し、信号機については、音響信号機、高齢者等感応信号機等の設置等を実施することとされている。

交通バリアフリーを推進するため、市町村は、特定旅客施設を中心とした重点整備地区について、基本構想を作成することができ、交通事業者、道路管理者および県公安委員会は、それぞれ具体的な事業計画を作成しバリアフリー化するための事業を実施する。

交通のバリアフリーという観点からは、全国のすべての旅客施設、道路、信号機等について措置を講じることが望ましいが、2010年(平成22年)までという限られた期間に一定の成果を上げるためには、国および地方公共団体の予算、公共交通事業者等の投資余力に限りがあるため、効率的かつ効果的に所要の事業を実施する「重点整備地区」について、重点的にバリアフリー化を進めることとしている。

羽島市(以下「本市」という。)においては、「明日へつながる街・羽島」という将来像のもと、高齢者や障害者をはじめ、全ての人が安全に、安心して暮らせる、ユニバーサルデザインの観点からのまちづくりを重要な施策として位置づけている。JR岐阜羽島駅は、1日当たりの利用者数が5,000人を超えており、交通バリアフリー法における「特定旅客施設」の要件を満たしている。さらに、JR東海道新幹線、名古屋鉄道、バス・タクシーなど交通結節の場となっており、交通バリアフリー法に基づいた人々の円滑な移動を目指した地域づくりは、羽島市のめざすまちづくりにおいて、また、JR岐阜羽島駅の周辺の地域づくりにおいて非常に重要な施策であるといえる。このため、交通バリアフリー法に基づき、公共交通事業者による鉄道駅等の旅客施設および車両についてのバリアフリー化の促進と、旅客施設、周辺の道路及び駅前広場等のバリアフリー化の重点的・一体的な推進に向けた「岐阜羽島駅周辺交通バリアフリー基本構想」(以下「本構想」という。)を策定する。

1：特定旅客施設

交通バリアフリー法において、市町村が基本構想を作成することができる「特定旅客施設」は、次の要件のいずれかを満たす旅客施設です。（施行令第1条）

- 1．1日の利用者数が5,000人以上の旅客施設。
- 2．高齢化率等の地域の状況のみで、高齢者、身体障害者の利用者数がアの施設と同等と認められる旅客施設。
- 3．前2号に掲げるもののほか、次のいずれにも該当するものであって、当該旅客施設の利用の状況からみて、当該旅客施設について移動円滑化のための事業を優先的に実施する必要性が特に高いと認められるものであること。
 - イ 当該旅客施設との間の移動が通常徒歩で行われる範囲（「徒歩圏」）内に、当該旅客施設を利用する相当数の高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設、その他の施設が所在していること。
 - ロ 当該旅客施設、徒歩圏内に所在する一般交通用施設及び当該旅客施設又は当該一般交通用施設と一体として利用される公共用施設の構造及び設備の状況、当該旅客施設を利用する高齢者、身体障害者等の移動に係る経路の状況等からみて、当該旅客施設を中心とする地域における移動円滑化を図る上で、移動円滑化のための事業を一体的に実施することが効率的かつ効果的であること。

注：「徒歩圏」とは、地域の实情に応じて設定することもできるが、概ね500m～1km程度と考えられている。

2：重点整備地区

交通バリアフリー法では、特定旅客施設を中心として重点的・一体的にバリアフリー化を図るべき地区を「重点整備地区」に定めることと規定している。次に掲げる要件に該当する地区をいう。（法第2条7）

- 1．特定旅客施設との間の移動が通常徒歩でおこなわれ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設の所在地を含む地区であること。（配置要件）
- 2．特定旅客施設、当定旅客施設と前号の施設との間の経路（「特定経路」）を構成する道路、駅前広場、通路その他の施設（「一般交通用施設」）および当該特定旅客施設又は一般交通用施設と一体として利用される駐車場、公園その他の公共の用に供する施設（「公共用施設」）について移動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る地区であること。（課題要件）
- 3．当該地区において移動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。（効果要件）

3：特定経路

駅と周辺の主要施設とを結ぶ経路のうち、当該特定旅客施設（JR 岐阜羽島駅）と官公庁施設、福祉施設、その他の施設との間の移動が通常徒歩でおこなわれ、かつ、高齢者、身体障害者等が日常生活又は社会生活において利用すると認められる官公庁施設、福祉施設その他の施設との間の経路を「特定経路」とされており、アンケート調査結果、施設配置状況、現在の道路整備状況を考慮して、特定経路案を検討していく。

2. 調査（基本構想）の内容

基本構想は、「公共交通」、「道路」、「交通安全」、「その他」といった4つの事業を柱とし、現況の問題点を調査のうえ特定事業計画(案)を作成し、お互いに協力を図りながら、着実な事業の実施による交通バリアフリーの実現を図っていくものである。

基本構想では、交通バリアフリー法の基本方針に基づくとともに、上位・関連計画として羽島市の長期的な市政運営の基本方針を示した「羽島市総合計画」、その他都市の将来計画、また、関連する福祉施策などとの整合を図ったものとする。

また、基本構想策定後は、本構想で設定した重点整備地区のバリアフリー化や、その他施設等のバリアフリー化に向けた整備を推進し、さらにこれらの継続的な取り組みによって、本市全体のバリアフリー化を図っていくものとする。

図 - 岐阜羽島駅周辺交通バリアフリー基本構想の概念フロー

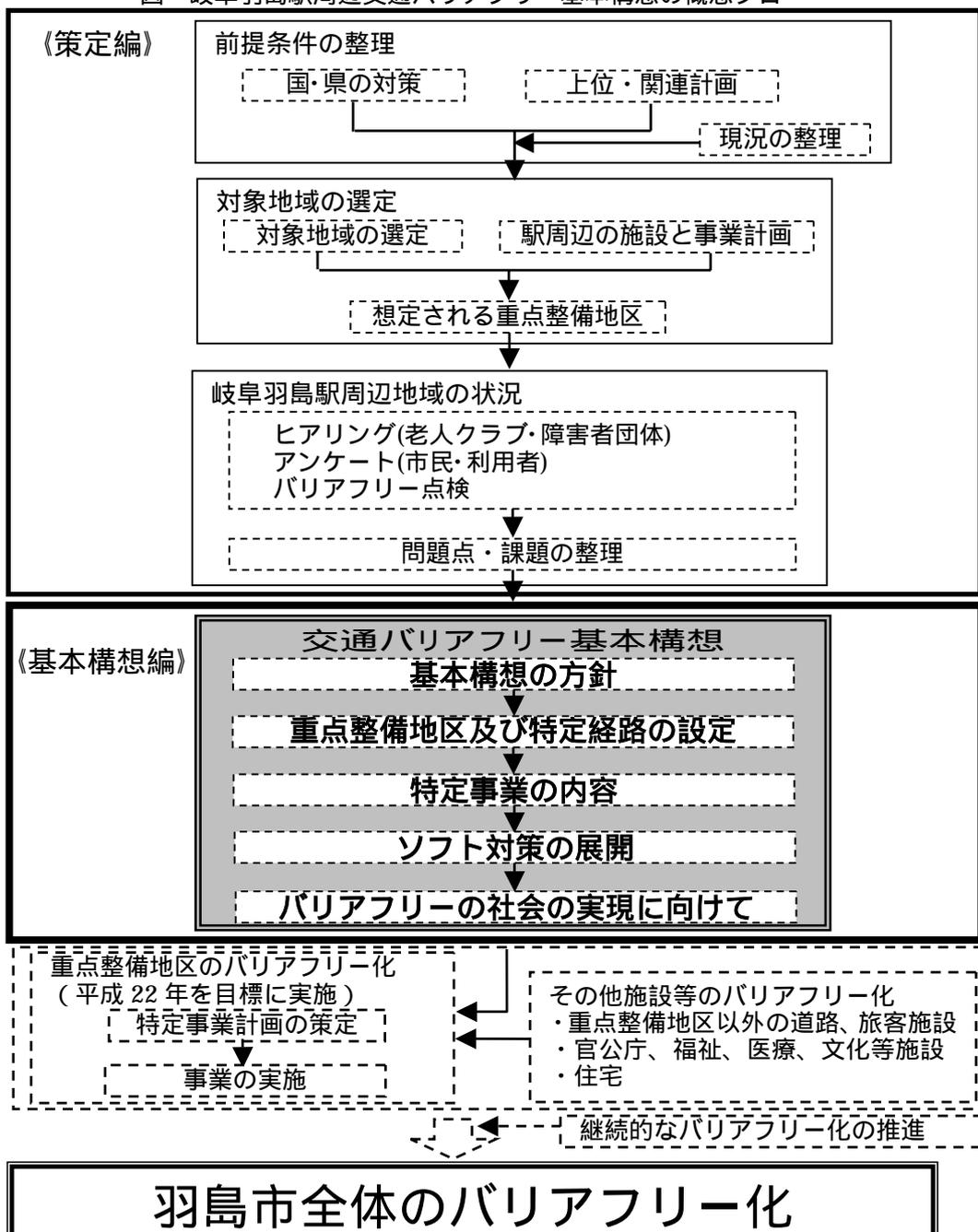


図 - 岐阜羽鳥駅周辺交通バリアフリー基本構想の策定経緯フロー

