

第3章 重点整備地区の設定

1. 対象地域の選定

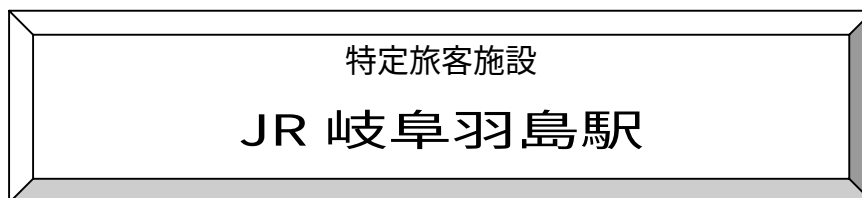
(1) 重点整備地区の対象

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。

「特定旅客施設」となる要件として、

- 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を見て、高齢者、身体障害者の利用者数が①の施設と同等と認められる旅客施設
- ③ 前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。

と、されている。本市で、これらに該当する「特定旅客施設」は、JR 岐阜羽島駅が「①」の条件に合致する。その他の駅については、上記のいずれの条件にも該当せず、本市における「特定旅客施設」は、JR 岐阜羽島駅のみである。そこで、「重点整備地区」を定める地域は、岐阜羽島駅周辺地域とする。



② 重点整備地区の絞り込み

重点整備地区は、JR 岐阜羽島駅を特定旅客施設として、駅から徒歩で高齢者や身体障害者等が日常的に利用する主要な施設を含み、移動円滑化のための事業が特に必要である地域を設定する。また、交通バリアフリー法に示された重点整備地区の要件は、特定旅客施設と徒歩で利用する施設を含む地区であることから、徒歩圏である概ね 500m～1km 程度の距離を参考に重点整備地区の絞り込みを行う。

地区の絞り込みは、前ページの設定の視点を基に岐阜羽島駅周辺交通バリアフリー基本構想策定委員会および関係団体等のヒアリングにおいて出された意見により重点整備地区を想定する。

交通バリアフリー基本構想策定委員会での主な意見

- ・ 目標年次が決まっているので、重点的にバリアフリーを進める**地域を絞り込んで、集中的に実施する必要がある。**
- ・ 特定経路に特化せずに**補完する機能(経路)**が必要である。
- ・ バリアフリー化によって**まちづくりに寄与することが必要である。**

この結果、JR 岐阜羽島駅の南北に位置する医療・福祉関連の施設(福祉ふれあい会館・県立看護大学)へと連絡する主要な骨格軸をバリアフリーのまちづくりの基幹として、周辺への波及効果を期待する前ページの**パターン2**のように絞り込んだ。これらを踏まえて、集中的に整備する地域を地形地物などで区切られる範囲で重点整備地区として設定する。

パターン2とした理由

- 限られた期間(2010 年まで)に一定の成果を上げるためには、広大な範囲は困難であるため、範囲を絞り込んで、重点的に整備を進める必要がある。
- 駅から南北への経路上に医療・福祉関係施設があり、バリアフリーの基幹的な経路として整備することで、沿道へ波及していくことが期待できる。
- あわせて、駅前広場や駅周辺の外郭道路を整備することで、駅周辺の賑わいの創出などまちづくりへも寄与が可能である。
- このため、南北の骨格軸と駅周辺を重点的にバリアフリー化を図る地区と設定することで、より効果的な整備が可能となる。

【重点整備地区の要件】

特定旅客施設*との間の移動が通常徒歩で行われ、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

※5,000 人/日以上の利用がある駅(岐阜羽島駅)

【範囲】

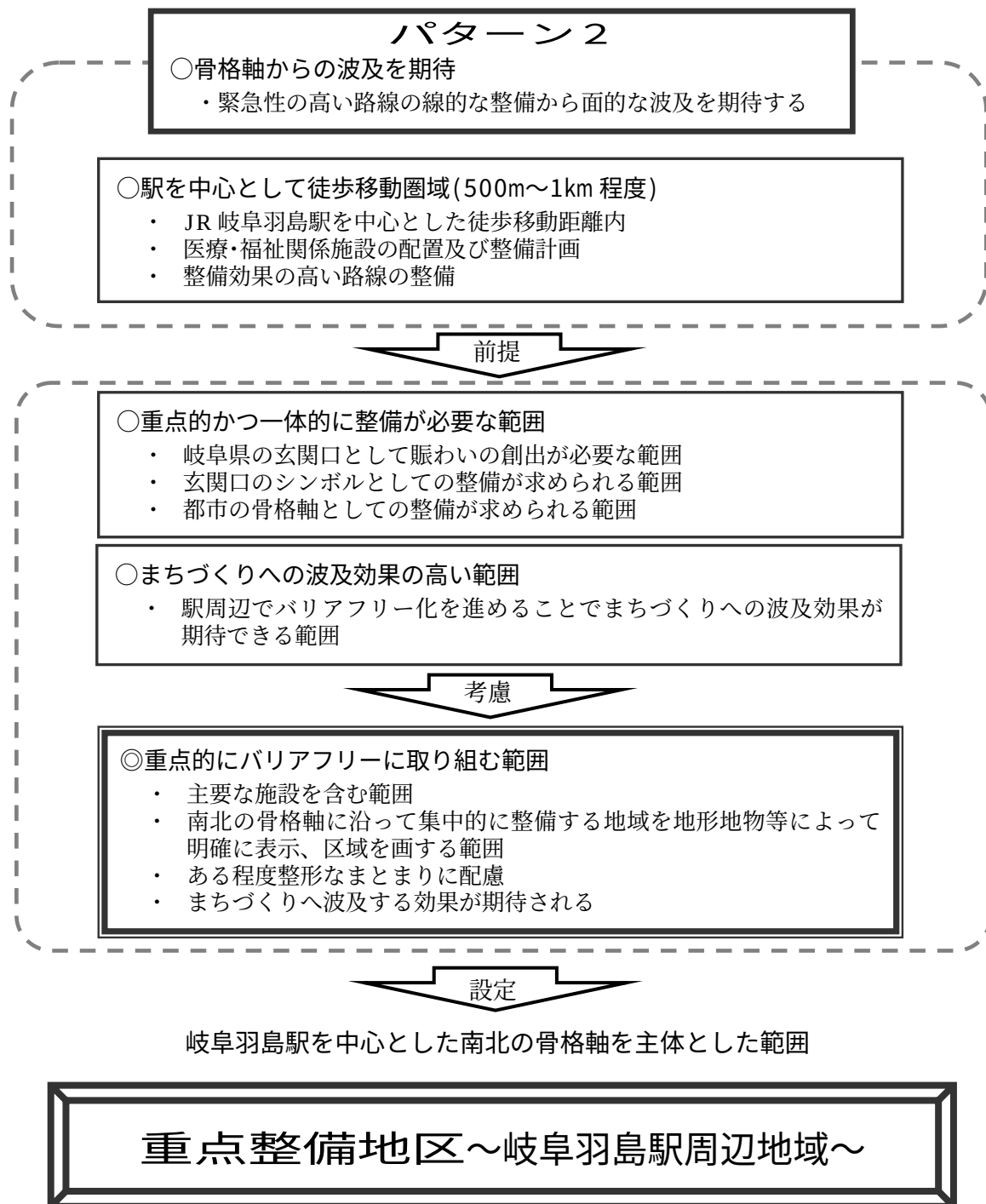
特定旅客施設から
概ね 500m～1km 以内

【境界】

道路・河川・鉄道等によって明確に表示

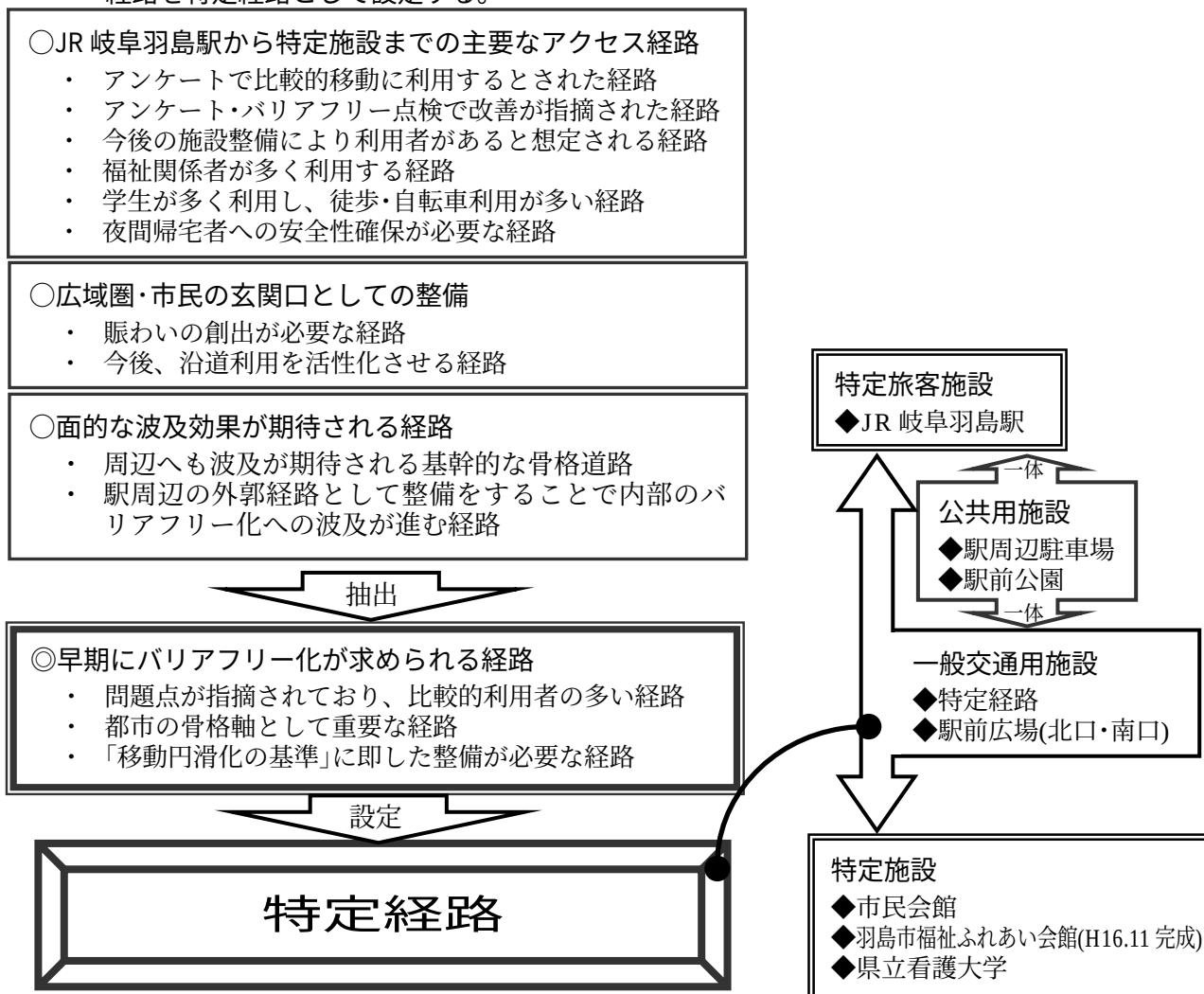
パターン2のまとめ

- 駅から周辺施設までの徒歩による利用。(概ね 1km の範囲)
- 福祉ふれあい会館・市民会館と県立看護大学を骨格軸として、バリアフリー化を推進することにより、骨格軸から周辺へバリアフリーの波及を図る。
- 駅周辺は、バリアフリー化による拠点整備により駅周辺のまちづくりへ波及を図る。



(2) 特定経路の設定

特定経路は、交通バリアフリー法では「特定旅客施設(JR 岐阜羽島駅)と高齢者、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(特定施設)との間の経路」とされている。岐阜羽島駅周辺地域では、特定旅客施設(JR 岐阜羽島駅)と特定施設(市民会館・県立看護大学)の間の経路のうち、比較的利用が多い経路(今後の施設整備による利用者へ対応する必要がある経路)、都市のシンボルとして必要な経路、福祉関係者、女子学生が使う経路について、早期に整備が必要な経路を特定経路として設定する。



特定経路とは・・・

特定旅客施設から、官公庁施設や福祉施設などの主要な施設(特定施設)までの移動に利用する経路であり、かつ 2010 年(平成 22 年)までに「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に適合する整備が可能な経路を設定する。

【道路特定事業における移動円滑化の主な基準】

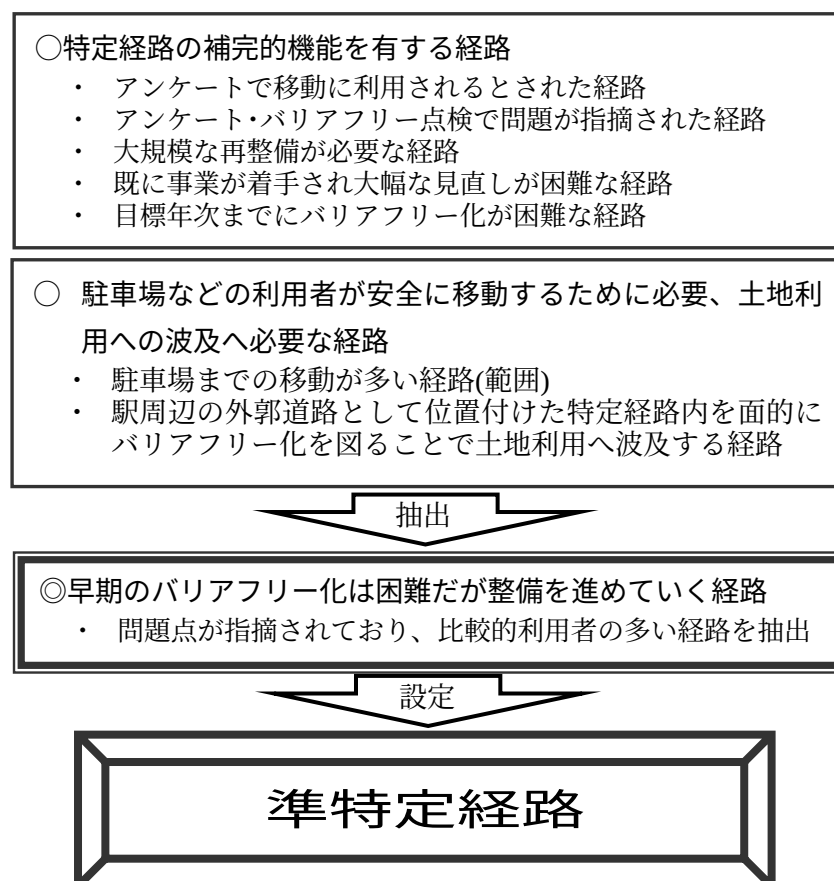
- ◆歩道の有効幅員 2m以上
- ◆歩道の勾配 縦断面 5%以下 横断面 1%以下
- ◆歩道の舗装 平坦で滑りにくく水はけのよい仕上げ
- ◆歩道の高さ 標準 5cm
- ◆バス停部の歩道高さ 標準 15cm
- ◆横断歩道に接続する歩道等の部分 縁端の段差は標準 2cm

(3) 準特定経路の設定

交通バリアフリー法では、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(以降、「移動円滑化基準」という。))に従って、特定経路の整備を進めることとされている。しかし、本市では、今後のバリアフリー推進の方針として、「移動円滑化基準」に従った整備が困難、あるいは特定経路としての設定が困難であっても、特定経路を補完し地区における快適な移動ネットワークを構築する路線については、特定経路に準ずる経路(「準特定経路」)として位置づける。準特定経路は、「移動円滑化基準」に従った整備や平成 22(2010)年という整備目標年次までの整備は困難であっても、継続して特定経路に準じて積極的にバリアフリー化を進めるべき経路とする。

準特定経路は、経路の特性に応じてバリアフリー化を進める経路であり、以下のよう

に分類して位置づける。



準特定経路とは・・・

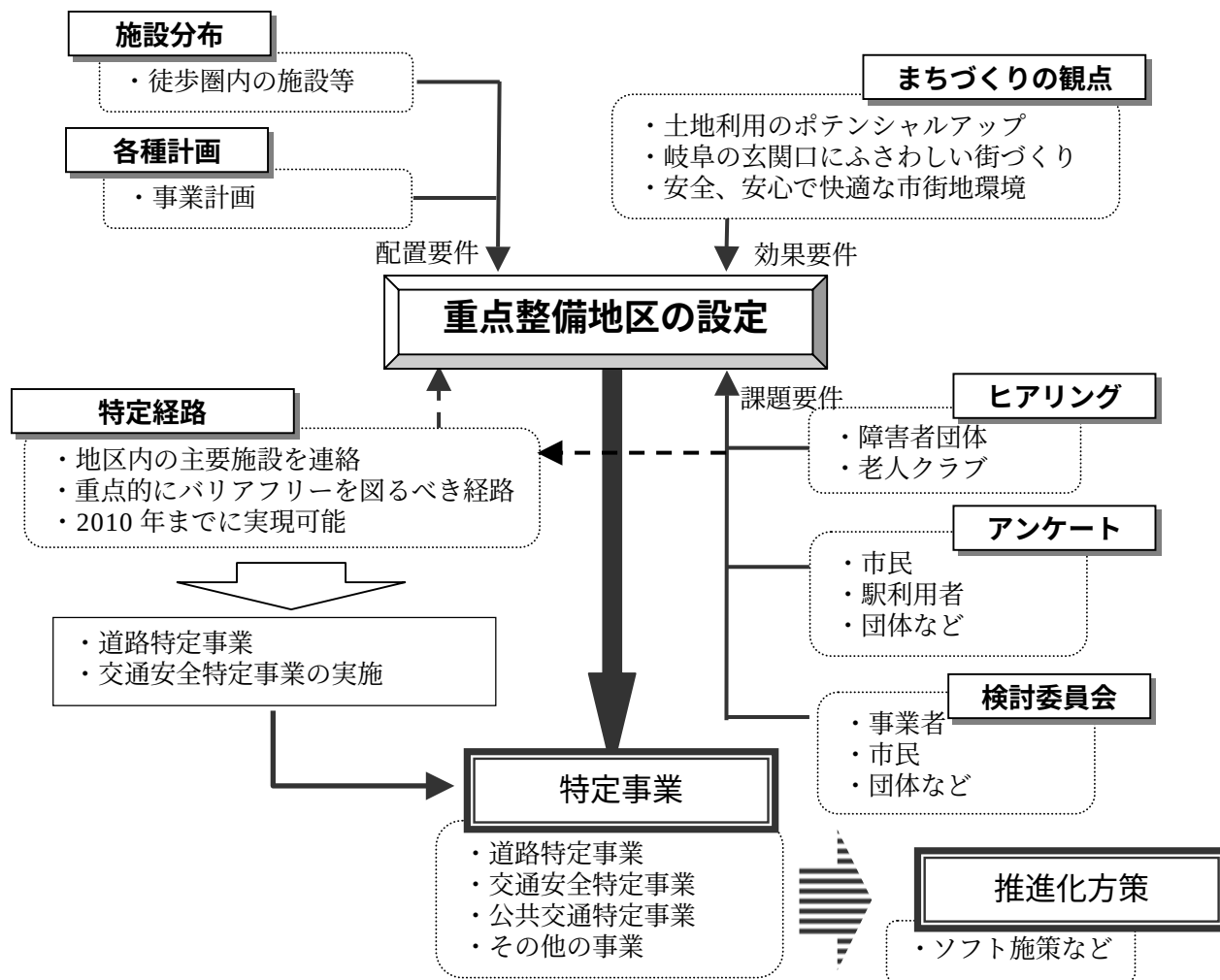
「重点整備地区」内において、特定経路としてのニーズがある経路のうち、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(「移動円滑化基準」)」を満たす整備(有効幅員 2m 以上の歩道の確保等)が困難である経路。

これらの経路については、「移動円滑化基準」が満足できなくとも可能な限りバリアフリー化を進めるほか、2010 年(平成 22 年)以降も、継続して事業を優先的に実施していくものとする。

(2) 重点整備地区の位置と区域

本市における「重点整備地区」の位置は、岐阜羽島駅周辺地域である。「重点整備地区」は、地域の実情に即して、一般交通用施設(道路、駅前広場等)および公共用施設(駐車場、公園等)のバリアフリー化を重点的かつ一体的に整備推進することが必要な範囲を設定する必要があり、下記の視点に配慮しながら効率的で効果的な整備範囲を設定する。

図一 重点整備地区の設定



(配置要件)

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。

(効果要件)

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。

(課題要件)

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。

桑原用水西幹線パイプライン化

福寿小学校

福寿保育園

福寿出張所

福祉ふれあい会館建設

市道市民会館前通り線整備

市民会館

社協会館

長良川病院

羽島高校

羽島市役所前駅

名鉄竹鼻線高架事業

市役所

竹鼻中学校

郵便局

大垣一宮線立体交差事業

江吉良保育園

江吉良出張所

江吉良駅

一准看護学校

桑原用水東幹線パイプライン化

中央小学校

中央中学校

JR 岐阜羽島駅

名鉄新羽島駅

駅東区画整理事業

インター北区画整理事業

インター南線拡幅工事

看護大学東拡幅工事

県立看護大

500m

1km

1.5km

2. 想定される重点整備地区及び特定経路

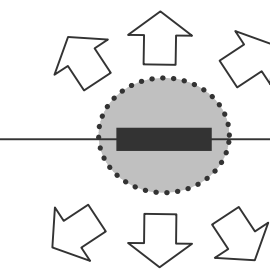
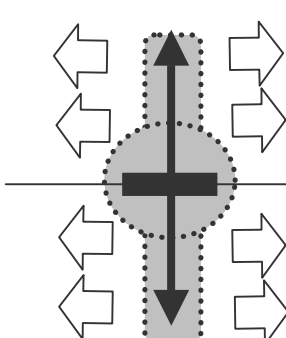
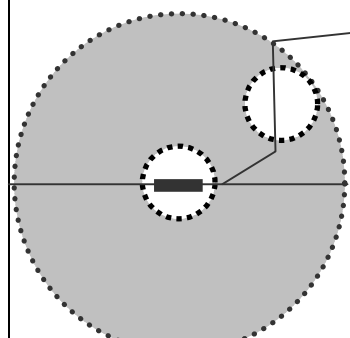
(1) 重点整備地区の設定

① 重点整備地区設定の視点

重点整備地区の設定にあたり、下記の3つの項目を考慮する。さらに、表に示したようにバリアフリー化をまちづくりに波及させる効果についても検討の視点として、整備効果の高い範囲を設定する。

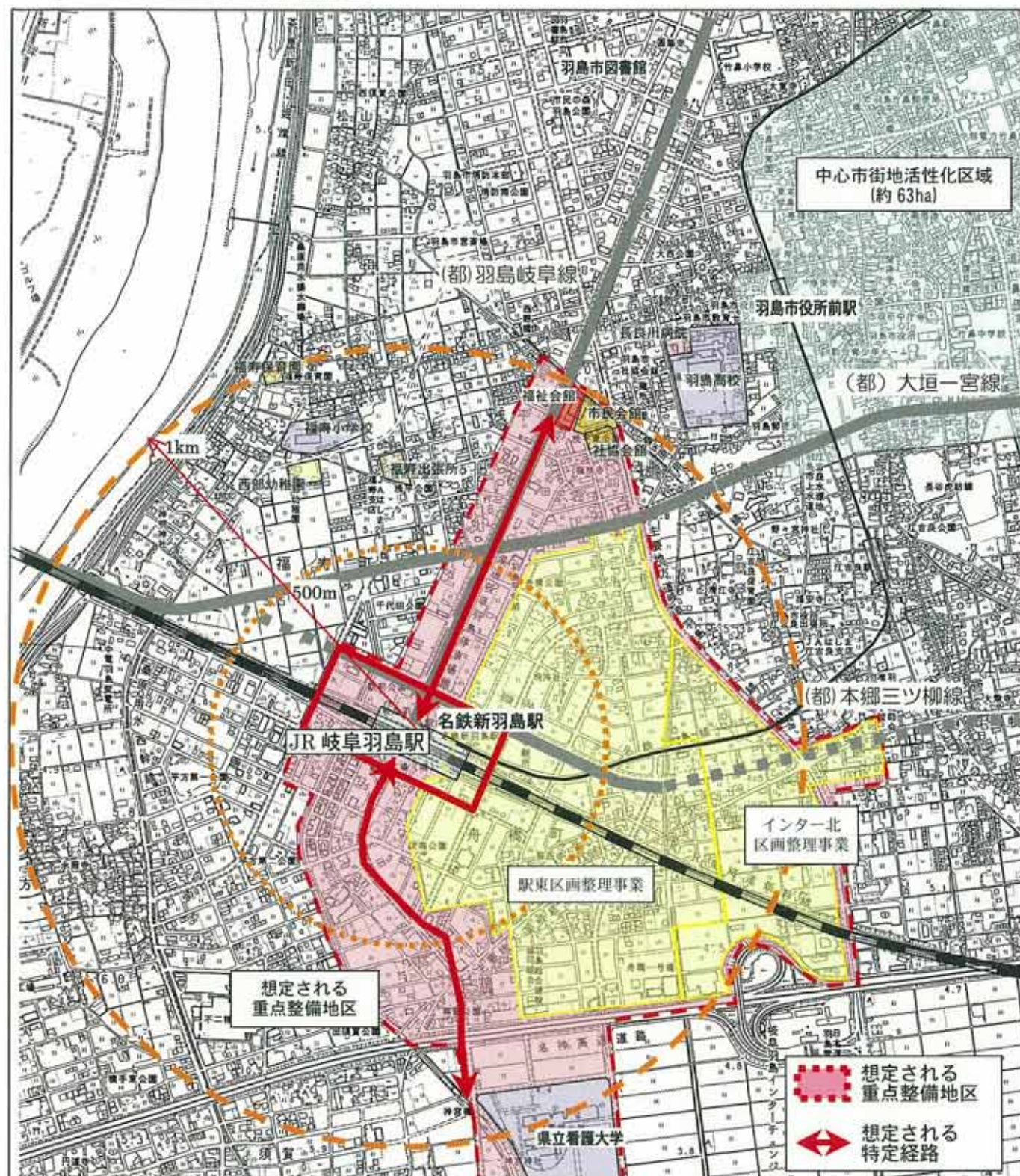
- 限られた期間(2010 年まで)に一定の成果を上げるためには、効率的かつ効果的に所要の事業を実施する必要がある。→緊急性・必要性が高い事業を含む
- 特定旅客施設から徒歩圏内にあり、相当数の高齢者、身体障害者等が利用する施設の所在地を含む地域を設定する必要がある。→現実的な特定経路の設定
- 広域交通である新幹線と市内と連絡する交通結節点という機能を有する駅であるので、乗り換えの利便性を向上する必要がある。→駅特性を活かし、周辺まちづくりへの寄与

表ーパターン別の特徴

地 域	パターン1 駅舎周辺地域	パターン2 岐阜羽島駅周辺地域	パターン3 中心市街地一体地域
駅機能	交通結節点として特化(来訪者・通過交通利用)	駅から周辺施設までの徒歩利用(市民利用)	市の中心市街地として竹鼻地区との連携を強化
範 囲	JR 岐阜羽島駅と名鉄新羽島駅、バス停、駐車場といった地域を含めた地域	JR 岐阜羽島駅より徒歩圏である概ね 1km の地域	JR 岐阜羽島駅より徒歩圏外であるが、名鉄羽島市役所前駅周辺も含めた地域
特 徴	駅舎と駅前広場に絞り込み、交通結節点としての機能を強化すべく、エリア全体でのバリアフリー化を図る。	概ねの徒歩圏(1km)である福祉ふれあい会館(H16.11完成)と看護大学までを「特定経路」として、駅周辺地区における主要な骨格軸としてバリアフリー化を図る。	中心市街地(竹鼻地区)も含めた広範囲なエリアでのバリアフリー化を図る。
面 積	約 10ha	約 160ha	約 400ha
バリアフリー化によるまちづくりへの波及効果イメージ			

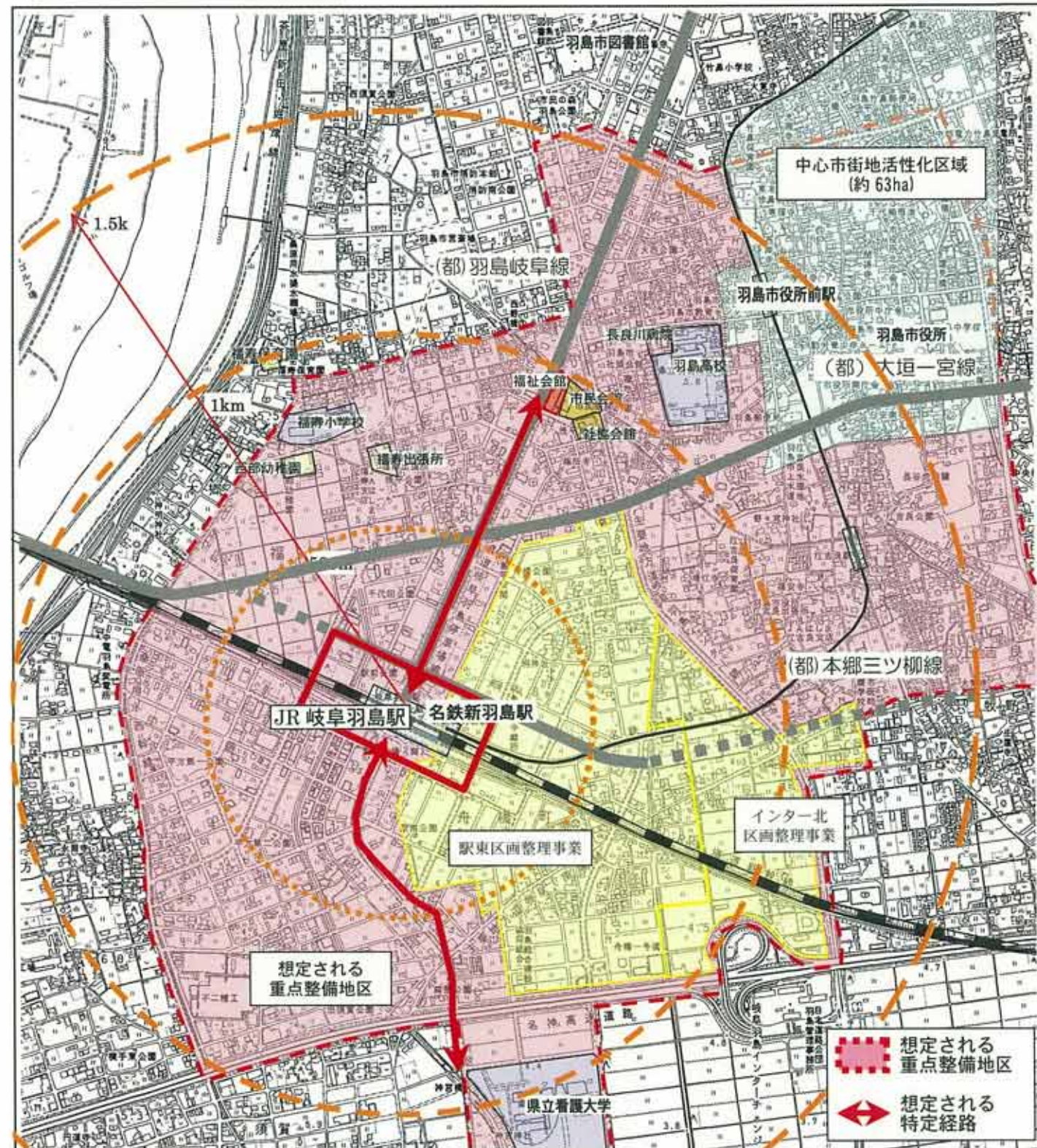
※面積は、図上計測による

パターン2 (岐阜羽島駅周辺地域)



- 概ねの徒歩圏（1 km）である福祉ふれあい会館（H16.11 完成）と県立看護大学までを「特定経路」として、駅周辺地区における主要な骨格軸としてバリアフリー化を図る。
- 現実的・一般的な配置要件を満たすとともに、駅周辺地区を一体とした効率的な整備が可能。
- 「骨格軸」を中心として周辺へ波及。

パターン3 (中心市街地一体地域)



- 中心市街地（竹鼻地区）も含めた広範囲なエリアでのバリアフリー化を図る。
- 「特定経路」以外の整備必要箇所が点在するとともに、一体的な事業は長期間になる。
- 「エリア」として他の面整備事業など戦略的な展開により波及。

② 重点整備地区の絞り込み

重点整備地区は、JR 岐阜羽島駅を特定旅客施設として、駅から徒歩で高齢者や身体障害者等が日常的に利用する主要な施設を含み、移動円滑化のための事業が特に必要である地域を設定する。また、交通バリアフリー法に示された重点整備地区の要件は、特定旅客施設と徒歩で利用する施設を含む地区であることから、徒歩圏である概ね 500m～1km 程度の距離を参考に重点整備地区の絞り込みを行う。

地区の絞り込みは、前ページの設定の視点を基に岐阜羽島駅周辺交通バリアフリー基本構想策定委員会および関係団体等のヒアリングにおいて出された意見により重点整備地区を想定する。

交通バリアフリー基本構想策定委員会での主な意見

- ・ 目標年次が決まっているので、重点的にバリアフリーを進める**地域を絞り込んで、集中的に実施する必要がある。**
- ・ 特定経路に特化せずに**補完する機能(経路)**が必要である。
- ・ バリアフリー化によって**まちづくりに寄与することが必要である。**

この結果、JR 岐阜羽島駅の南北に位置する医療・福祉関連の施設(福祉ふれあい会館・県立看護大学)へと連絡する主要な骨格軸をバリアフリーのまちづくりの基幹として、周辺への波及効果を期待する前ページの**パターン2**のように絞り込んだ。これらを踏まえて、集中的に整備する地域を地形地物などで区切られる範囲で重点整備地区として設定する。

パターン2とした理由

- 限られた期間(2010 年まで)に一定の成果を上げるためには、広大な範囲は困難であるため、範囲を絞り込んで、重点的に整備を進める必要がある。
- 駅から南北への経路上に医療・福祉関係施設があり、バリアフリーの基幹的な経路として整備することで、沿道へ波及していくことが期待できる。
- あわせて、駅前広場や駅周辺の外郭道路を整備することで、駅周辺の賑わいの創出などまちづくりへも寄与が可能である。
- このため、南北の骨格軸と駅周辺を重点的にバリアフリー化を図る地区と設定することで、より効果的な整備が可能となる。

【重点整備地区の要件】

特定旅客施設*との間の移動が通常徒歩で行われ、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

※5,000 人/日以上の利用がある駅(岐阜羽島駅)

【範囲】

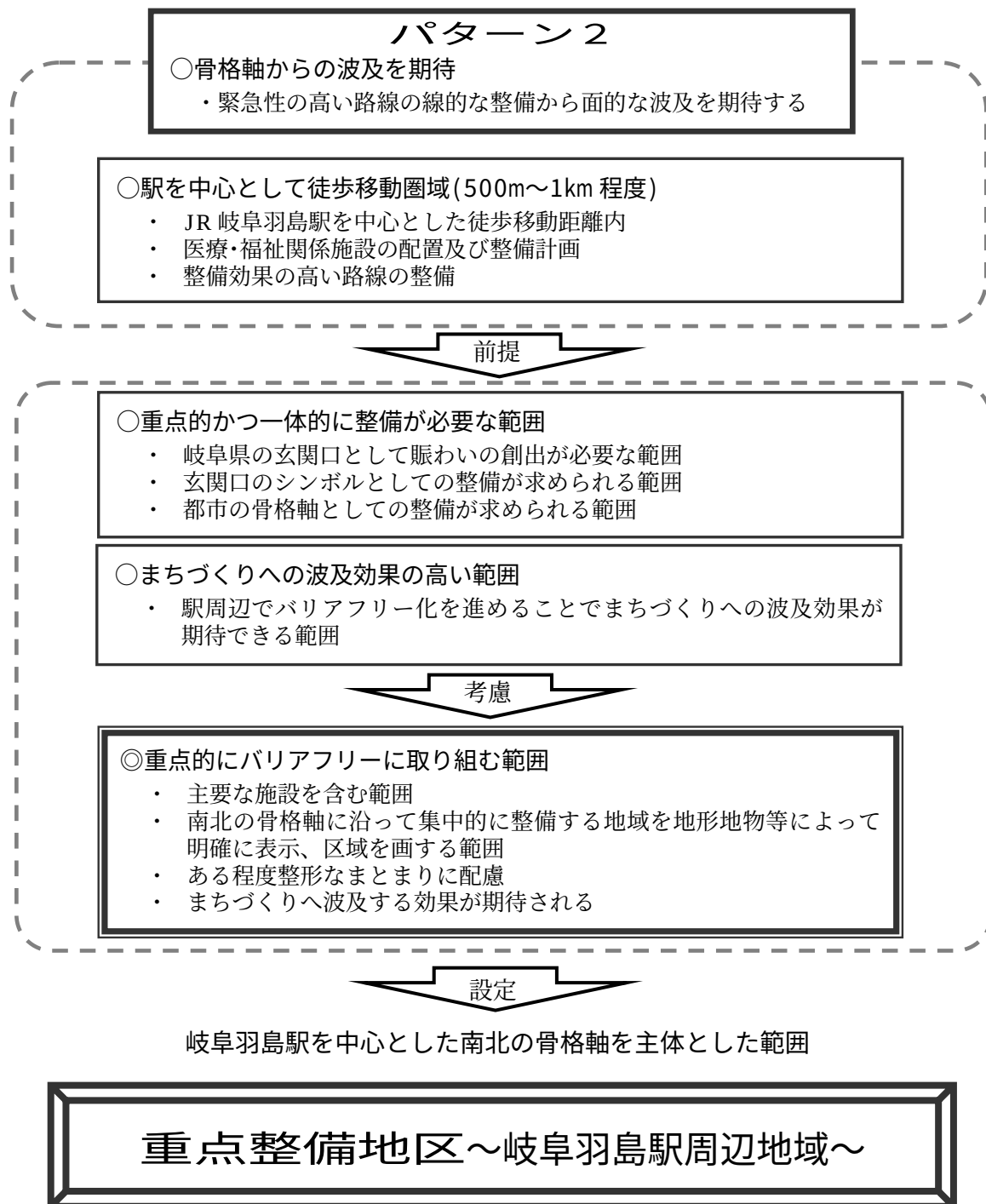
特定旅客施設から
概ね 500m～1km 以内

【境界】

道路・河川・鉄道等によって明確に表示

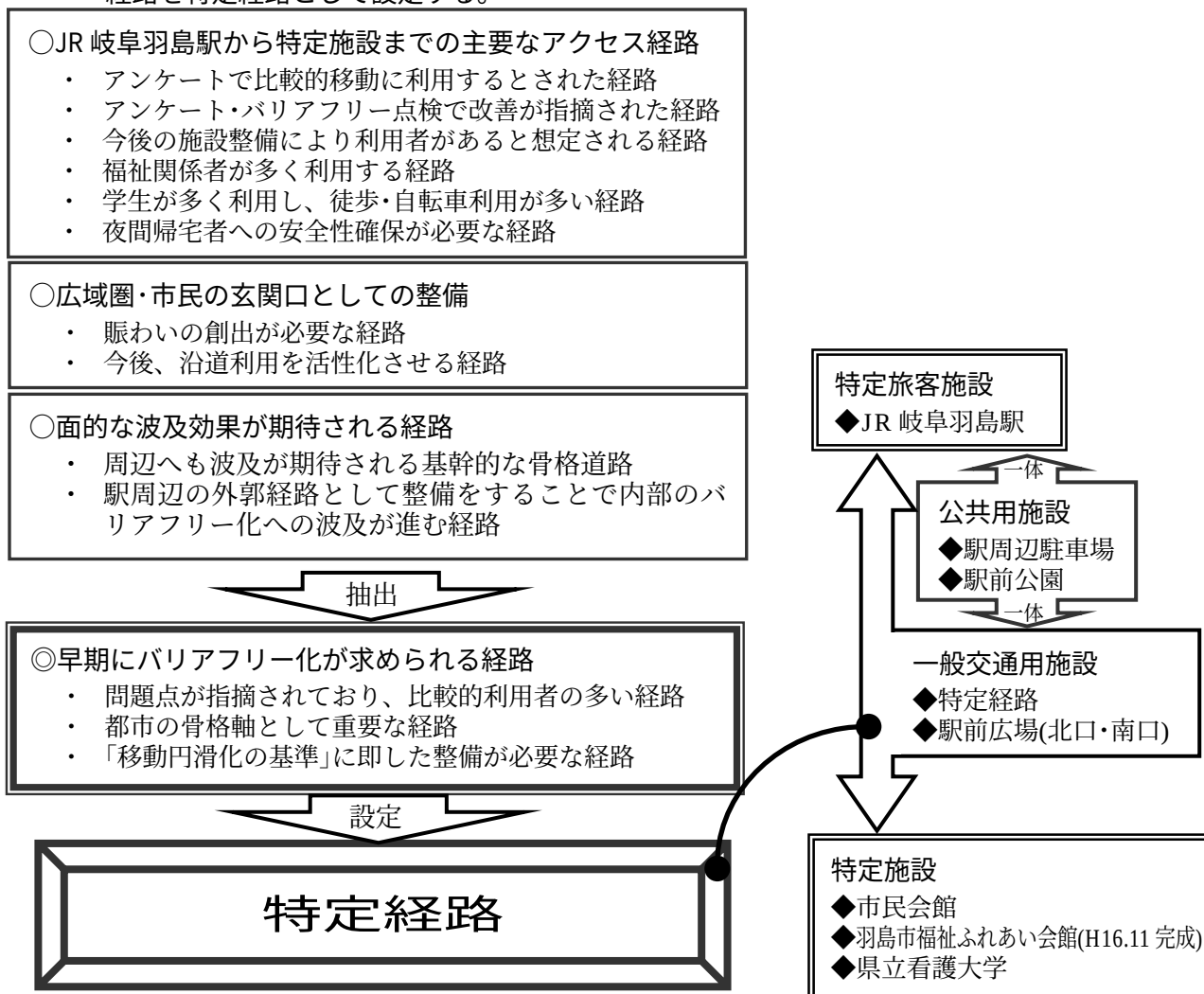
パターン2のまとめ

- 駅から周辺施設までの徒歩による利用。(概ね 1km の範囲)
- 福祉ふれあい会館・市民会館と県立看護大学を骨格軸として、バリアフリー化を推進することにより、骨格軸から周辺へバリアフリーの波及を図る。
- 駅周辺は、バリアフリー化による拠点整備により駅周辺のまちづくりへ波及を図る。



(2) 特定経路の設定

特定経路は、交通バリアフリー法では「特定旅客施設(JR 岐阜羽島駅)と高齢者、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(特定施設)との間の経路」とされている。岐阜羽島駅周辺地域では、特定旅客施設(JR 岐阜羽島駅)と特定施設(市民会館・県立看護大学)の間の経路のうち、比較的利用が多い経路(今後の施設整備による利用者へ対応する必要がある経路)、都市のシンボルとして必要な経路、福祉関係者、女子学生が使う経路について、早期に整備が必要な経路を特定経路として設定する。



特定経路とは・・・

特定旅客施設から、官公庁施設や福祉施設などの主要な施設(特定施設)までの移動に利用する経路であり、かつ 2010 年(平成 22 年)までに「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準」に適合する整備が可能な経路を設定する。

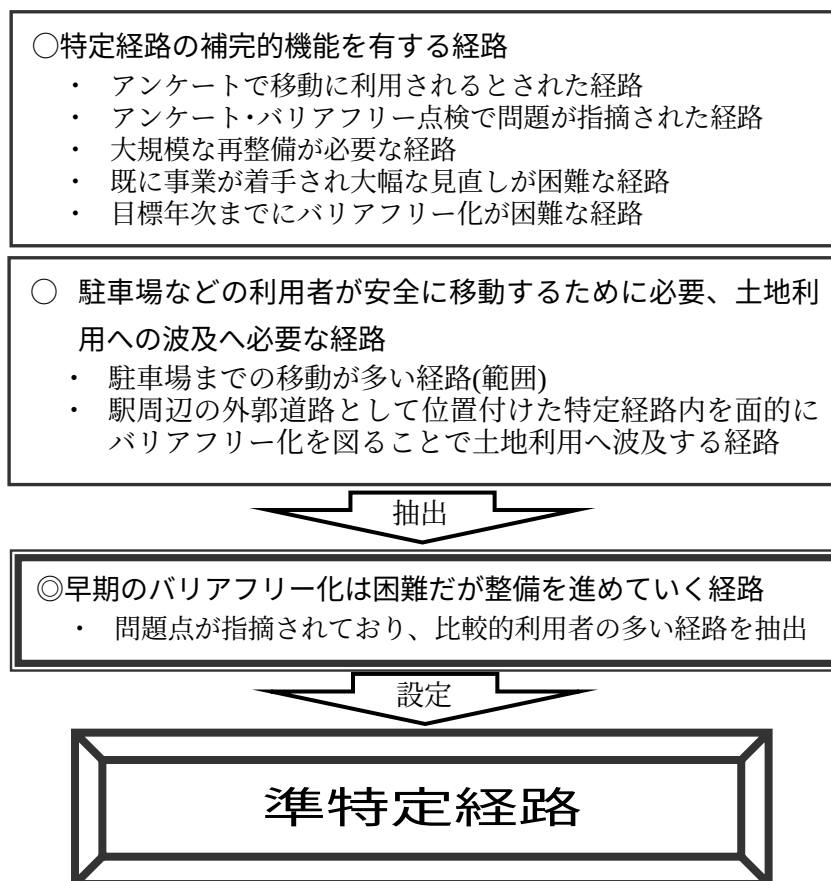
【道路特定事業における移動円滑化の主な基準】

- ◆歩道の有効幅員 2m以上
- ◆歩道の勾配 縦断面 5%以下 横断面 1%以下
- ◆歩道の舗装 平坦で滑りにくく水はけのよい仕上げ
- ◆歩道の高さ 標準 5cm
- ◆バス停部の歩道高さ 標準 15cm
- ◆横断歩道に接続する歩道等の部分 縁端の段差は標準 2cm

(3) 準特定経路の設定

交通バリアフリー法では、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(以降、「移動円滑化基準」という。))に従って、特定経路の整備を進めることとされている。しかし、本市では、今後のバリアフリー推進の方針として、「移動円滑化基準」に従った整備が困難、あるいは特定経路としての設定が困難であっても、特定経路を補完し地区における快適な移動ネットワークを構築する路線については、特定経路に準ずる経路(「準特定経路」)として位置づける。準特定経路は、「移動円滑化基準」に従った整備や平成 22(2010)年という整備目標年次までの整備は困難であっても、継続して特定経路に準じて積極的にバリアフリー化を進めるべき経路とする。

準特定経路は、経路の特性に応じてバリアフリー化を進める経路であり、以下のよう
に分類して位置づける。



準特定経路とは・・・

「重点整備地区」内において、特定経路としてのニーズがある経路のうち、「重点整備地区における移動円滑化のために必要な道路の構造に関する基準(「移動円滑化基準」)」を満たす整備(有効幅員 2m 以上の歩道の確保等)が困難である経路。

これらの経路については、「移動円滑化基準」が満足できなくとも可能な限りバリアフリー化を進めるほか、2010 年(平成 22 年)以降も、継続して事業を優先的に実施していくものとする。